

La movilidad en clave comparativa en la tercera corona de la región metropolitana de Buenos Aires

Comparative mobility in the third region of the Buenos Aires metropolitan region

Jimena Dmuchowsky

Universidad Nacional de San Martín, Argentina

jimena.dmuchowsky@gmail.com

 [0000-0002-3083-5979](https://orcid.org/0000-0002-3083-5979)

Resumen

En este trabajo se propone analizar la movilidad urbana en el corredor sudoeste, en la tercera corona, en los partidos de Lobos y Cañuelas, en sus ciudades cabecera, a fin de identificar los patrones de viajes realizados por ambos géneros.¹ Particularmente, el análisis se centrará en comprender la complejidad de las dinámicas socioterritoriales y de movilidad presentes e intentar describir cuáles son las especificidades observadas.

La estrategia metodológica propone analizar la movilidad de las mujeres en comparación con los hombres, a partir de los datos que se puedan extraer de la encuesta de movilidad domiciliaria (EnMoDo) llevada a cabo por el INDEC en 2014. El propósito es identificar cuáles son las características que adopta la movilidad en estas ciudades, y las continuidades y diferencias —o rupturas— que se hallan entre ambos casos en territorios atravesados por cambios socioterritoriales y el impacto de políticas públicas a partir de las cuales se buscará el mayor o menor impacto que pudieran tener sobre los patrones de movilidad de las identidades bajo estudio.

Palabras clave: movilidad; género; región metropolitana; encuesta; corredor

Abstract

This paper proposes to analyze urban mobility in the southwest corridor, in the third crown, in the departments of Lobos and Cañuelas, in their main cities, in order to identify the mobility patterns undertaken by both genders. In particular, the analysis will focus on understanding the complexity of the

¹ Se propone un análisis binario ya que la base de datos sobre la cual se trabaja contempla solo dos géneros: femenino y masculino.

socio-territorial dynamics and mobility and will attempt to describe what the observed specificities are.

The methodological strategy proposes to analyze women's mobility, in comparison with men, based on the data that can be extracted from the household mobility survey (EnMoDo) conducted by INDEC in 2014. The purpose is to identify the characteristics that mobility adopts in these cities, and the continuities and differences —or breaks— found between both cases in territories affected by socio-territorial changes and the impact of public policies, from which the greater or lesser impact will be sought.

Recibido: 07/05/2025

Aceptado: 10/09/2025

DOI: [10.63790/kwrtm110](https://doi.org/10.63790/kwrtm110)

Calidad de Vida y Salud se encuentra bajo la licencia de Creative Commons [Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).



1. Introducción

En este artículo se propone analizar la forma que adopta la movilidad en los partidos de la tercera corona del Región Metropolitana de Buenos Aires, particularmente dentro del corredor sudoeste, desde una perspectiva de género, es decir, llevando a cabo un análisis comparativo por géneros, a partir de la reconstrucción de datos extraídos de una encuesta de movilidad. Es importante señalar que se trata de un recorte de una investigación más amplia donde se trabajó sobre todo el corredor sudoeste, sin embargo, aquí se decidió retomar solo dos municipios de la tercera corona, ya que se trata de un territorio sobre el cual no se han llevado a cabo estudios de movilidad pero sus dinámicas socioterritoriales han mostrado grandes impactos en las últimas décadas.

Los estudios de movilidad con perspectiva de género indican que las mujeres y los hombres usan la ciudad de manera diferente en términos de propósito, ubicación, tiempo y modo de viaje. Algunas de las investigaciones muestran el impacto en el uso del transporte, con patrones correlacionados con diferencias de ingresos, educación y ubicación en la ciudad, así como con el estado civil y la composición del hogar (Greed, 2019).

En ese sentido, Gutiérrez y Reyes (2017) plantean que en la movilidad cotidiana los hombres efectúan los desplazamientos monofuncionales de largo alcance y las mujeres, los desplazamientos diversificados de corto alcance. De esta manera, la segregación puede manifestarse permitiendo o restringiendo el acceso, de derecho o de hecho, en el caso de las mujeres a ciertos espacios.

A su vez, los distintos roles que se atribuyen a mujeres y hombres por motivos de género suponen que cada sexo tiene una relación diferente ante el vehículo privado o, en otras palabras, las desigualdades en el reparto de los recursos domésticos, considerando el automóvil como uno de éstos. En el estudio de Cebollada (2009) se plantea la presunción de que las mujeres tienen menos acceso a la licencia para conducir y que su movilidad depende del uso del transporte público o la movilidad activa (no motorizada), seguramente relacionado a las actividades de la órbita doméstica de las cuales se ocupan, tales como las compras, el acompañamiento de los hijos a las instituciones educativas o a los centros de salud, actividades que suelen satisfacerse en las inmediaciones a la residencia.

Un concepto clave relacionado con la asignación de tareas, roles, uso del tiempos y espacio, es el de movilidad de cuidado, acuñado por Sánchez de Madariaga y Zuccini (2020), que puede ser definido como la necesidad de cuantificar, evaluar y hacer visible el desplazamiento diario asociado a tareas de cuidado, que se entiende como aquel trabajo no remunerado realizado por adultos para atender las necesidades de menores, adultos mayores o que presentan cierta dependencia, relacionado con tareas de mantenimiento del hogar. Esto será retomado en este trabajo para poder identificar las motivaciones detrás de los viajes que realiza la población diariamente.

En cuanto a la estrategia metodológica, este caso, se retomarán datos de la encuesta EnMoDo 2014 llevada a cabo por el INDEC, una herramienta de análisis que no se ha explorado con anterioridad. Si bien hay información

disponible de otras fuentes o metodologías de análisis, tales como el sistema SUBE, ésta no provee información completa respecto de todas las tarjetas que están funcionando, sino que son plausibles de ser segregadas por género aquellas que están registradas y corresponden a segmentos muy específicos de la población y a un universo de análisis que no será contemplado en esta investigación (trabajadoras de casas particulares, beneficiarias de planes sociales, etc.). A su vez, la encuesta no releva información sobre todos los modos, solo los públicos, pero sí abre una línea de análisis que puede ser retomada a futuro. Por estas razones se decidió continuar con la estrategia de análisis de la base de encuestas de movilidad a partir de las cuales es posible reconstruir orígenes y destinos de viajes, motivos y elecciones modales.

Para analizar los datos de motivos de viajes y reflexionar sobre las actividades que se llevan a cabo, se trae del marco teórico el concepto de movilidad de cuidado citado previamente. Una de las propuestas de análisis de este trabajo será indagar en los motivos de viajes de las mujeres en el caso de estudio en relación a este concepto.

2. Explorando la EnMoDo 2014

La Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2014 (EnMoDo-2014) se realizó en la Región Metropolitana de Buenos Aires, entre los días 20 de agosto y 12 de diciembre de 2014, a través de una muestra probabilística, polietápica y estratificada extraída de la Muestra Maestra Urbana de Viviendas de la República Argentina, según las características determinadas por la Dirección Nacional de Planificación y Coordinación del Transporte que actuó en representación del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Estas características refieren fundamentalmente a la estratificación del dominio bajo estudio en macrozonas definidas a partir de una clasificación de los radios censales y al número mínimo de encuestas efectivas por macrozona, fijada en 30 por la mencionada Dirección Nacional en función de los requerimientos del modelo de transporte para el cual esta encuesta será insumo. De esta muestra, construida a partir del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, fueron seleccionadas alrededor de 24.500 viviendas.

Se consideró viaje a aquellas actividades que requieran un desplazamiento mayor de dos cuadras (es decir, tres o más) y que se realizan por un motivo determinado entre un origen y un destino. Los viajes relevados son los que el entrevistado realizó dentro del periodo de referencia de la encuesta, es decir, entre las cuatro de la mañana del día anterior a la visita y las cuatro de la mañana del día en que se realizó la entrevista.

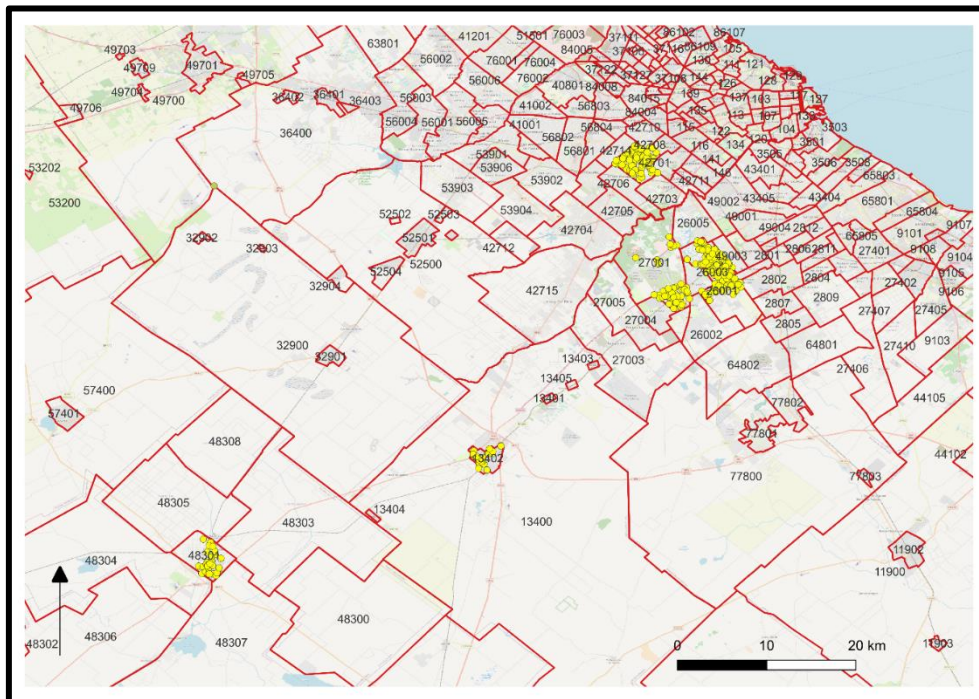
La encuesta se compone de cuatro bases: Viajes, Etapas, Personas y Hogares. Para llevar a cabo el estudio se procedió al análisis de las bases de datos Viajes y Personas. Como se dijo anteriormente, el estudio se desarrolló con una muestra de aglomerados, es decir que la unidad de análisis que era necesaria para esta investigación correspondía a las localidades que no aparecían en los registros. Si bien la metodología de asignación de casos a una

muestra no es la misma para aglomerados que para partidos o localidades, el propósito de examinar esta encuesta era conocer las características generales de movilidad en las ciudades en estudio para corroborar las tendencias observadas en la encuesta anterior, y a su vez, incorporar datos sobre dos localidades que no habían sido estudiadas con anterioridad: Cañuelas y Lobos.

A fin de conocer los datos de viajes en las localidades se decidió trabajar con herramientas de georreferenciación. A través del programa QGIS se subió la base de datos Viajes y se georreferenciaron los puntos con los datos de latitud y longitud en origen y destino que estaban disponibles en ésta. Una vez que se localizaron los viajes en toda la región sobre el mapa, se subió una capa de localidades a fin de identificar donde estaban ubicados los puntos referidos a los viajes y se llevó a cabo una tarea de geoprocésos para unificar ambas capas en el programa. A continuación, se llevó a cabo un filtro y selección de las localidades y se obtuvieron los viajes buscados, tal como muestra el mapa a continuación. El paso siguiente fue bajar la base de datos en Excel con la información esperada y se cruzó con la base de datos Personas para identificar el sexo y así poder analizar los datos de los casos estudiados por género. En total se registraron 18.200 casos para las cinco localidades.

Figura 1

Viajes por localidad en el corredor sudoeste



Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

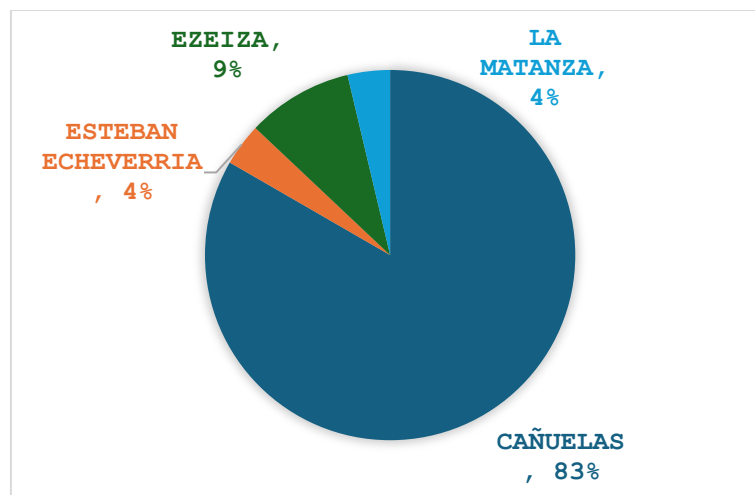
2. Análisis de la movilidad en los municipios

2. 1. Cañuelas

A continuación, se presentará el análisis de movilidad con perspectiva de género en una localidad que no había sido relevada con anterioridad en la Región. En primer lugar, en el caso de Cañuelas el principal destino de viajes de estos casos relevados es el mismo municipio, con una participación mayor al 80%. El resto de los destinos se hallan dentro del corredor sudoeste con participaciones menores al 10%, pero aquí se demuestra con aun más claridad que los viajes de proximidad son los privilegiados por las mujeres en los casos estudiados.

Figura 2

Destinos de viajes de mujeres con origen en Cañuelas

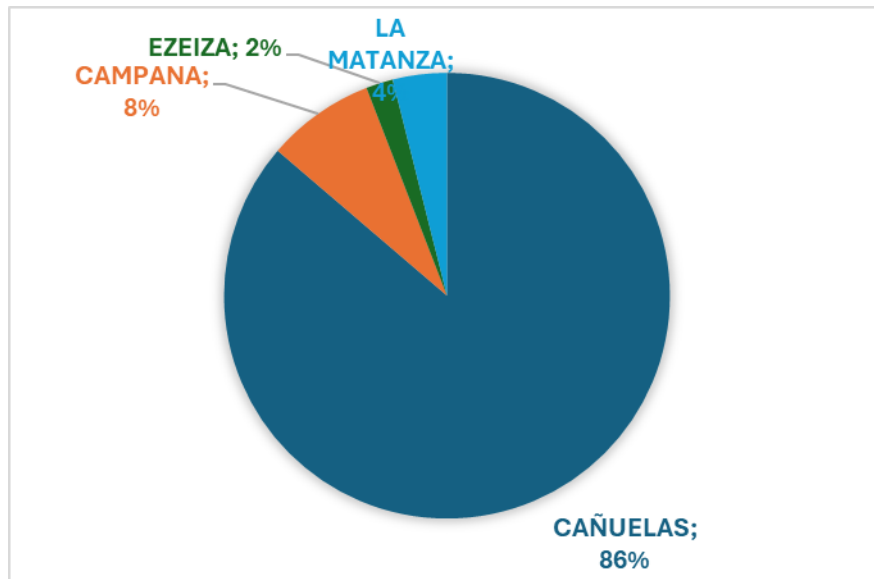


Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

Al compararlos con los destinos de viajes de los hombres, observamos que el 86% corresponde a viajes dentro del municipio, tendencia que se comparte con las mujeres (con una diferencia de apenas 3%) y se reitera en los otros estudios relevados.

Figura 3

Destinos de viajes de hombres con origen en Cañuelas

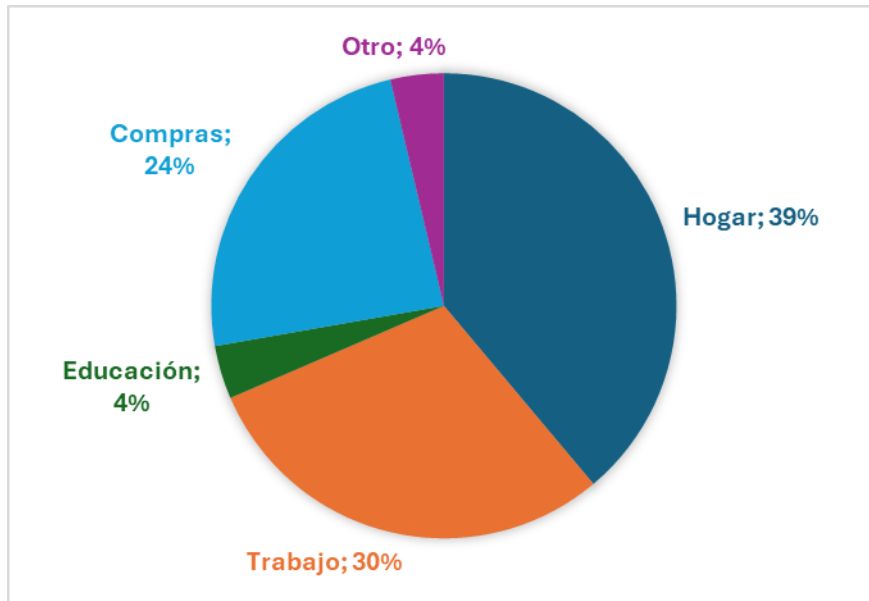


Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

En relación con los motivos de viajes, “hogar” aparece en primera instancia con una participación del 39%, luego figura “trabajo” con un 30% y en tercera instancia “motivos de cuidado” con un 28%. Estas últimas situaciones las podemos analizar como casos de una ciudad cabecera del partido. Allí se encuentran los servicios de centralidad de todo el partido ligados a uso comercial, hacia donde las mujeres se desplazan para llevar a cabo sus compras, y por otro lado, allí se emplaza la estación ferroviaria junto con la estación terminal de las líneas de colectivos urbanos, que comunica con otras localidades de la Región y con CABA en particular. Sin embargo, es importante señalar las diferencias con los casos anteriormente tratados, donde los motivos de cuidado figuraban en segundo lugar y aquí en tercero, sin tener la posibilidad de contrastar con otro dato ya que no se habían tomado casos en otros estudios.

Figura 4

Motivos de viajes de mujeres con origen en Cañuelas

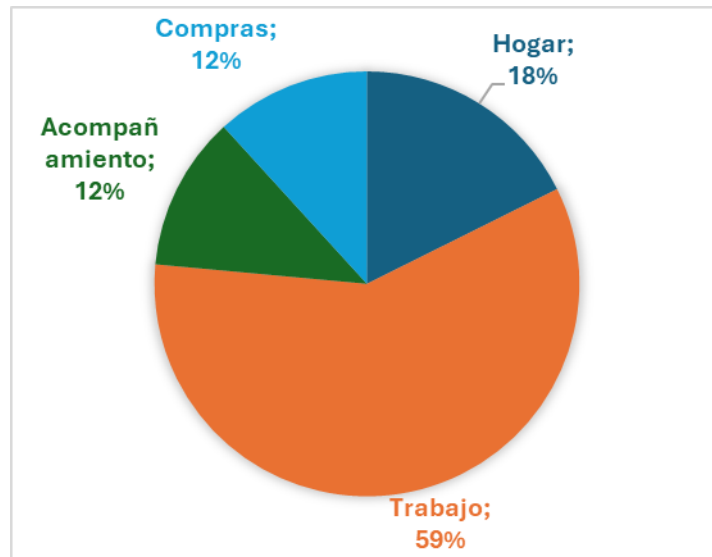


Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

Al estudiar los viajes de los hombres, en primer lugar, figura “trabajo” con una participación del 59%. En segundo lugar, aparecen “tareas de cuidado”, como “acompañamiento” (12%) y “compras” (12%), con un 24%. Finalmente aparece “hogar” en tercer lugar con un 18%. Esto se diferencia de lo que ocurre con las mujeres en dicho distrito, donde el principal motivo era “hogar”, luego “trabajo” y en tercer término “tareas de cuidado”. Esta situación presenta algunos interrogantes sobre los cuales indagar respecto a la captación del dato, ya que no están presentes todos los motivos o actividades en las respuestas, particularmente en el caso de las mujeres, donde realizan más actividades ligadas a tareas de cuidado, o bien se trata de una situación atípica en este distrito, o como decíamos, la toma de los casos presenta algunos problemas.

Figura 5

Motivos de viajes de hombres con origen en Cañuelas

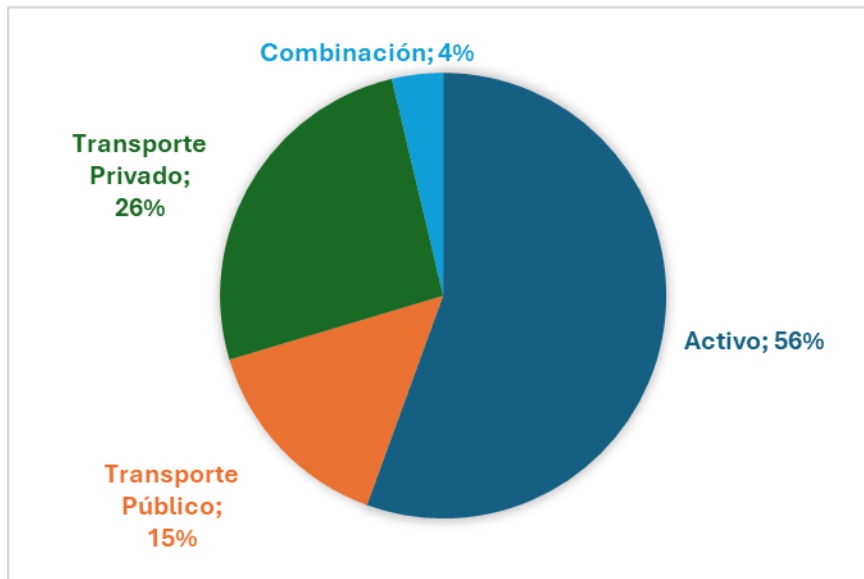


Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

Finalmente, al estudiar la distribución modal de viajes se evidencia que el modo activo sigue teniendo una gran participación en esta localidad, ya que allí se dirigen los viajes dentro de la localidad cabecera para cumplir con diversas actividades y presenta distancias accesibles para caminar o hacerlas en bicicleta. En segundo lugar figuran los modos privados, que responden a la demanda de cubrir distancias más extensas hacia otras localidades dentro del partido o fuera de éste, donde el transporte público, que figura en tercer lugar con un 15%, no brinda cobertura, ya que los servicios presentes son pocos y sus recorridos se apoyan en infraestructuras viales principales, que atraviesan el municipio y comunican principalmente con CABA. El modo ferroviario también está presente pero con frecuencias y horarios específicos que no son del mismo alcance que en el caso de las primeras coronas de la metrópolis.

Figura 6

Distribución modal de viajes de mujeres con origen en Cañuelas

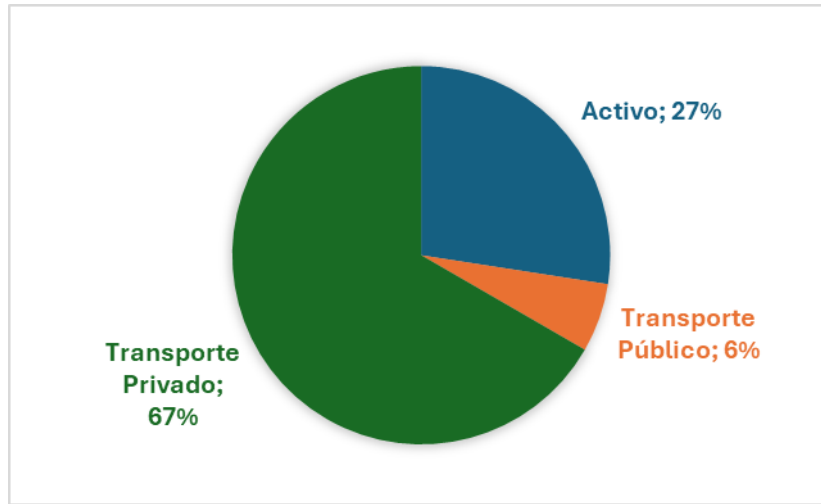


Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

Los viajes de los hombres se efectúan principalmente en modos privados, tal como se ha demostrado en casos anteriores, dejando en segundo lugar a los modos activos y en tercer lugar a los públicos. Esta situación difiere en algunos otros casos relevados donde la participación del transporte público era mayor, en primer o segundo lugar, sin embargo, en este caso considerando que la mayoría de los viajes se realizan al interior del municipio y probablemente en la ciudad cabecera, las distancias permitirían viajes a pie para realizar múltiples actividades, y para los viajes por fuera del partido se emplean los modos privados y en muy baja proporción los públicos.

Figura 7

Distribución modal de viajes de hombres con origen en Cañuelas



Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

Siguiendo con la lógica anterior, al indagar sobre los viajes por fuera del partido, encontramos que, para los casos de viajes de los hombres, el 14% se efectúa en modos públicos y el 86% en modos privados. En los viajes de casos identificados como femeninos, la primera elección es en modos activos con el 56% de participación, y luego transporte público, sin casos registrados de viajes en modos privados. Si bien es factible realizar algunos cuestionamientos metodológicos en torno a la movilidad de las mujeres a través de modos activos hacia fuera del partido, ya que la movilidad con origen en la ciudad de Cañuelas implicaría recorrer largas distancias para viajes a pie, es destacable que las disposiciones de movilidad en términos generales en el partido tienen un correlato con los casos anteriormente planteados. Los hombres emplean mayoritariamente modos privados, mientras que las mujeres emplean públicos o activos.

Tabla 1

Distribución modal de viajes con destinos fuera de Cañuelas

	Masculino	Femenino
Activo		56%
Transporte público	14%	44%
Transporte privado	86%	
Combinación		

Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

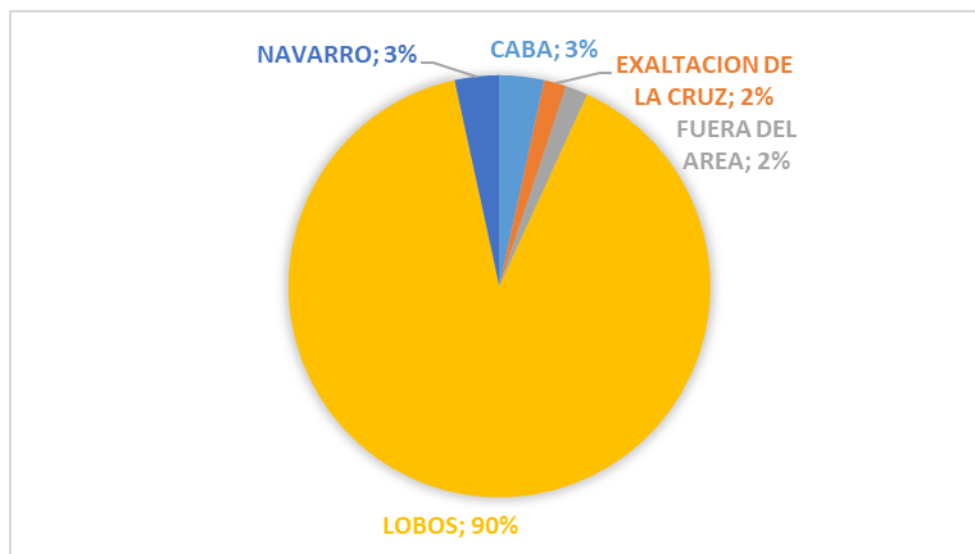
2. 2. Lobos

En este apartado analizaremos las características de movilidad de las mujeres en Lobos, otra localidad que no había sido estudiada ni contemplada anteriormente en otros estudios similares. En primer lugar, encontramos que el 100% de los casos declararon realizar viajes con destinos dentro del mismo municipio, es decir, los 76 casos que se tomaron en Lobos tienen como origen y destino el mismo partido. Esa situación sería el extremo de lo observado en las otras localidades donde había una elevada participación de viajes dentro del municipio, en torno al 80 o 90% en cada caso.

En los viajes de los hombres, observamos que el 90% también tienen lugar dentro del municipio, reforzando la lógica evidenciada en otras localidades, y hacia otros partidos lindantes la participación es menor al 5%.

Figura 8

Destinos de viajes de hombres con origen en Lobos



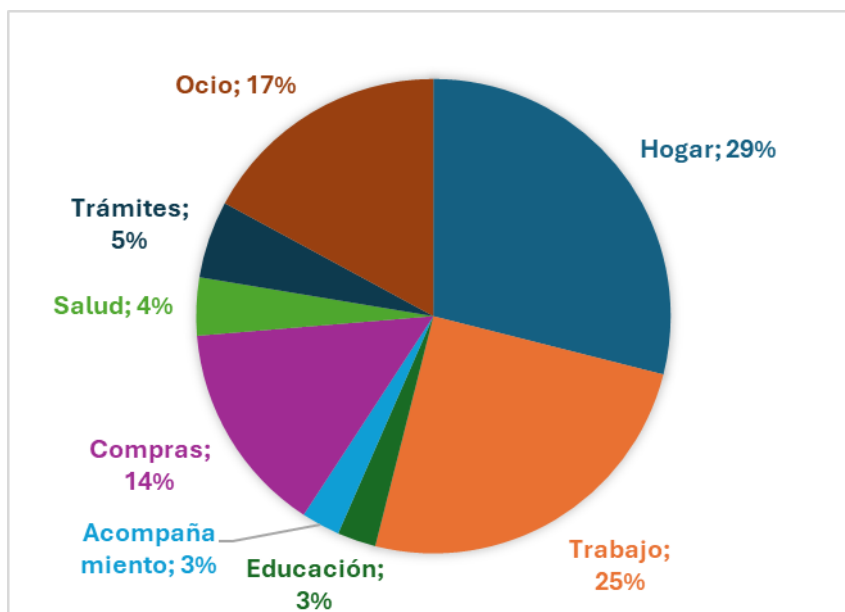
Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

Al analizar los motivos de viajes encontramos que los de “cuidado” figuran en primer lugar con un 43% donde se suman “ocio” 17%, “acompañamiento” 3%, “salud” 4%, “compras” 14% y “tramites” 5%. En segundo lugar, “hogar” aparece con un 29%, pero con una participación mucho menor que en los otros casos donde rondaban el 50 o 60%. Finalmente, se encuentra “educación” con 3%. Las primeras elecciones ligadas a hogar, trabajo y cuidado conciben con lo observado en otros estudios, sin embargo, la baja incidencia de educación y la alta de ocio en el caso de Cañuelas o Lobos podría explicarse ante la ausencia de equipamientos educativos terciarios y universitarios, ya que la encuesta releva datos de movilidad hacia

establecimientos educativos en la forma acompañamiento a menores pero, para las mujeres encuestadas, el acceso a estas actividades dependen de la movilidad por fuera del municipio.

Figura 9

Motivos de viajes de mujeres con origen en Lobos

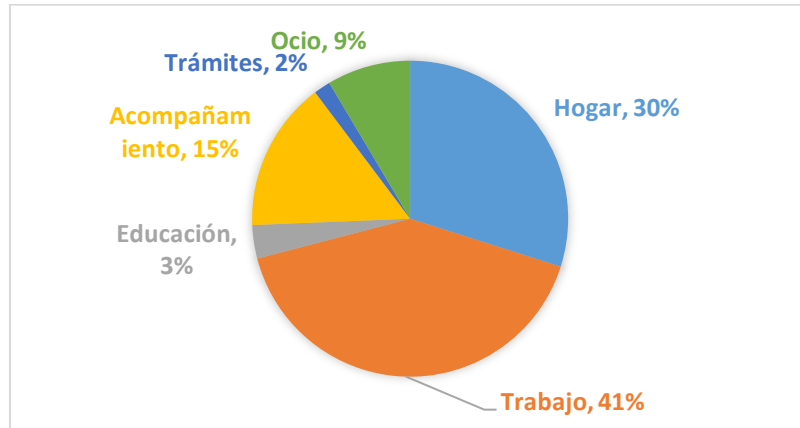


Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

En el caso de los motivos de viajes de los hombres, en primer lugar figura “trabajo” con un 41%, luego “hogar” con 30% y en tercer lugar “motivos de cuidado” con un 26%, dejando a “educación” con un 3% en último lugar. Aquí claramente se observa reiteradamente cómo los motivos ocupacionales ligados al trabajo aparecen siempre en primer lugar en el caso de los hombres, relegando el cuidado al tercer lugar.

Figura 10

Motivos de viajes de hombres con origen en Lobos

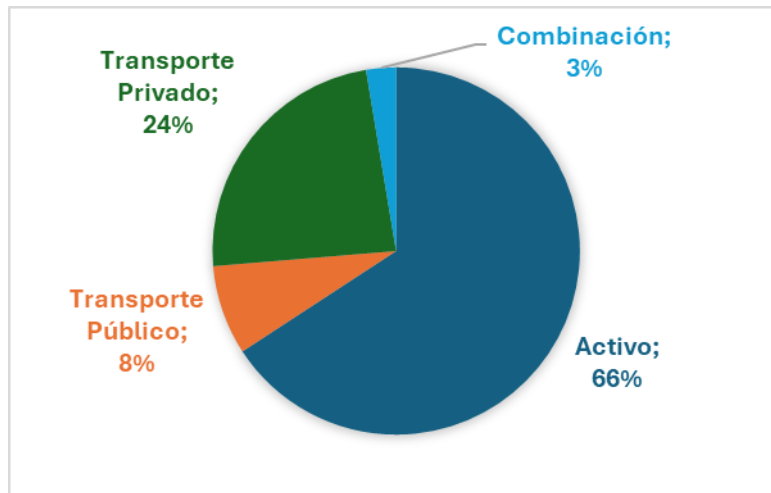


Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

En relación con la distribución modal, aquí también se observa una participación muy elevada de los modos activos en primer lugar con el 66%, en segundo lugar los modos privados con el 24% y en tercer lugar el transporte público con el 8%, dejando a combinación de modos en último lugar con un 3%. Aquí podemos observar las mismas características que en el caso anterior, viajes de distancias cortas, dentro del mismo municipio, que pueden ser cubiertas por modos activos, en vías de circulación con velocidades moderadas, mientras que la comunicación al resto del partido o por fuera está brindada por modos privados que son aquellos que garantizan la cobertura ya que los modos públicos circulan por vías lineales, ya sea en transporte automotor o en ferrocarril, que se conectan con otras vías importantes, hacia CABA principalmente. A su vez, como en el caso anterior, no todos los servicios ferroviarios llegan, con lo cual las frecuencias son más espaciadas.

Figura 11

Distribución modal de viajes de mujeres con origen en Lobos

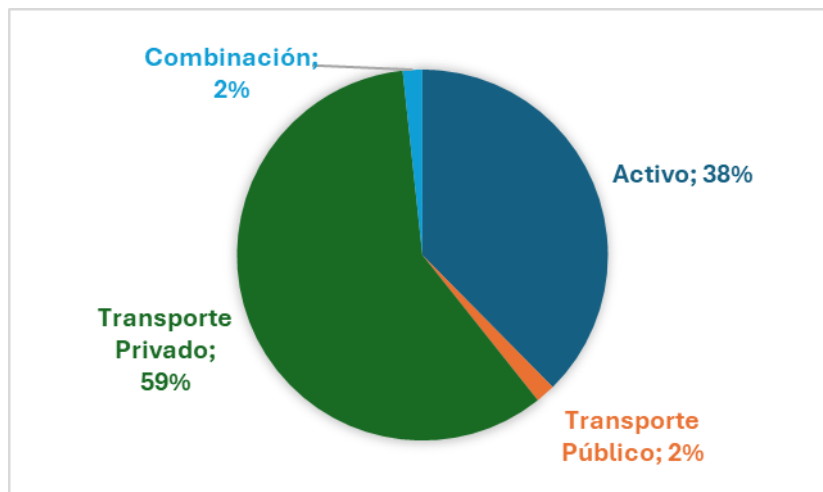


Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

En relación con la distribución modal masculinizada, vuelve a presentarse la situación en la que los hombres privilegian los viajes en modos privados con el 56% de participación, en segundo lugar los modos activos y en tercer lugar los modos públicos, tal como se evidenció en el caso anterior y en las tres ciudades también. Como ya se ha dicho anteriormente, Lobos no presenta una alta cobertura de modos públicos y la extensión de su territorio complejiza la movilidad, con lo cual es esperable que las elecciones privadas aparezcan en primer lugar en aquellos usuarios de modos privados.

Figura 12

Distribución modal de viajes de hombres con origen en Lobos



Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

Finalmente, al observar los viajes por fuera del partido, en los casos considerados aparecen solo viajes de hombres, ya que en el caso de las mujeres el 100% de las encuestadas realizaban viajes dentro del distrito. En este estudio observamos que el transporte privado aparece con una participación elevada del 63%, el activo en segundo lugar con 17% y luego la combinación de modos con la misma participación del 17%. Los modos públicos no figuran con datos. Esta situación mostraría un escenario extremo donde los hombres se movilizan principalmente en modos privados hacia afuera del municipio y las mujeres presentan viajes dentro del distrito, donde emplean modos activos principalmente y quedando cautivas de modos públicos, ya que no presentan participación en éstos.

Tabla 2

Distribución modal de viajes con destinos fuera de Lobos

	Masculino
Activo	17%
Transporte Público	
Transporte Privado	63%
Combinación	17%

Fuente: Elaboración propia en base a EnMoDo 2014

3. Conclusiones

A partir del análisis anterior podemos rescatar que los patrones de movilidad de identidades femeninas en estos casos de estudio se caracterizan por el empleo del modo activo a pie, transporte público colectivo y modos semi públicos como el remis —que se ha configurado como un modo hegemónicamente feminizado—, mientras que los patrones de los hombres se definen por la opción al modo colectivo y los modos privados principalmente. A su vez, las mujeres realizan más viajes para responder a las demandas de las tareas de cuidado y, finalmente, en un aspecto donde parecieran coincidir es que la movilidad de los dos géneros en estudio se observa en el mismo municipio donde residen y surgen los orígenes de viajes, aunque en el caso de las mujeres con un peso mayor.

Decíamos que los modos empleados eran principalmente el colectivo, ya que es el que brinda mayor cobertura y tiene mayor presencia en los territorios del conurbano, en particular en la tercera y segunda corona, donde los servicios de ferrocarril son más espaciados. El modo colectivo presenta mayor flexibilidad para los recorridos en comparación con modos guiados, donde la infraestructura funciona como un limitante para introducir modificaciones, con lo cual se considera una oportunidad sobre la que trabajar para modificar frecuencias cuando sea necesario —por ejemplo en la nocturnidad— o

recorridos, y hacerlos funcionales a las nuevas demandas de movilidad o generar cobertura en los nuevos territorios que está avanzando en su proceso de urbanización, como por ejemplo las urbanizaciones cerradas.

De esta manera, al intentar reconstruir las demandas de movilidad de las mujeres a partir de los datos que aportan las encuestas, es posible concluir que, en primer lugar, en relación con los modos, como ya se dijo, están vinculados al transporte público colectivo, a la caminata y a los servicios semi públicos, sin embargo, no hay información respecto a la calidad de esos viajes en transporte público, si se encuentran satisfechas o introducirían mejoras en las paradas o unidades. En el uso del automóvil tampoco se aporta demasiada información, por ejemplo, por qué viajan como acompañantes y no como conductoras, si tienen auto o licencia, aunque deducimos que esta tendencia se explica a partir del menor acceso a las licencias, a cursos de conducir y a autos particulares por parte de las mujeres. No conocemos cuáles son sus deseos o necesidades en torno al uso de éste, si genera un empoderamiento o su uso es funcional, las cuales se intentarían reconstruir a partir de las entrevistas que se realizarán y sobre las que es posible abrir una discusión respecto de qué modelo de ciudades se espera vivir: aquellas que privilegien y potencien los modos activos y públicos que actualmente caracterizan la movilidad de las mujeres o tendientes a usos de modos privados, menos sostenibles económica, ambiental y políticamente.

En segundo lugar, con respecto a los destinos de viajes, observamos que tienen lugar al interior del municipio en su mayoría, cerca de sus ciudades de origen donde residen, aunque sería interesante indagar por qué viven allí, si están conformes con el lugar que eligieron para vivir o les gustaría que fuera en otro lado, y cómo mejorarían las condiciones de movilidad dentro de su ciudad. Tal como se dijo en el primer apartado, la extensión de la Región incorporando nuevos territorios urbanizados y la construcción de infraestructura como rutas o autopistas que brindan conectividad centro-periferia o centro-centro permitieron que muchas actividades surgieran o se asentaran en la periferia o en otros subcentros dentro de la Región, como empresas, parques industriales.

En tercer lugar figuran los motivos, y la primera elección en general corresponde a retorno al hogar o trabajo. Como ya se ha manifestado anteriormente, surge la necesidad de reformular esta pregunta puesto que el regreso al hogar puede ser confusa al considerarse como actividad en sí misma, o será necesario preguntar sobre todos los viajes de ingreso y salida del hogar, a fin de captar mejor los viajes múltiples que hacen las mujeres para satisfacer las actividades propias y del grupo familiar. En segundo lugar suelen figurar las actividades de cuidado, sin embargo, en el caso de los hombres, luego de “hogar”, figura “trabajo” como segunda opción de viajes, reflejando los roles asignados en las tareas de cuidado para las identidades feminizadas. Los viajes por trabajo, que se realizan en los mismos municipios, responden a las demandas en posiciones administrativas municipales, comerciales locales u otros servicios propios de las nuevas centralidades. Los motivos de estudio siguen mostrando baja participación y quizás estén asociados a la necesidad de desplazarse fuera de los municipios donde

encuentran establecimientos de educación superior, ya que en los distritos estudiados no poseen universidad local.

Finalmente, surge el análisis de la accesibilidad, entendiéndola desde un enfoque cualitativo como una variable que se explica a partir de la capacidad de superar distancias para llevar a cabo actividades o la capacidad de acceder a un sistema integral de movilidad, y se relaciona directamente con la distribución modal de viajes.

Por otro lado, la movilidad por fuera de los municipios está garantizada por modos privados —que responde a las principales elecciones de los hombres—, mientras que las mujeres siguen usando modos públicos y son cautivas de dicha situación. Es decir que la respuesta a la accesibilidad al territorio a través del sistema integral de movilidad dentro del municipio, para las mujeres, siguiendo la distribución modal, se encuentra vinculada a modos públicos, caminata o en remis, y fuera del municipio, a través de modos privados como el automóvil o transporte público. Sin embargo, estas condiciones podrían cumplirse durante el día ya que en la nocturnidad éstas cambian. Estos factores, sumados a la seguridad en general, la confortabilidad, etc., podrán ser retomados a través de las entrevistas.

En el marco de la investigación que dio lugar a este artículo se propuso como recorte espacial trabajar sobre las localidades de un corredor metropolitano de transporte definido y segmentado a partir del estudio Intrupuba (2006-2007), que fue ejecutado en un contexto donde la tradición de estudios y planificación estaba monopolizada aún por el paradigma del transporte y la creación de oferta. Si bien el corredor funciona como soporte o sustento de las infraestructuras que brindan accesibilidad y conectividad al territorio, y es por ello que se incluyó una caracterización de éste para dar cuenta de la situación en la que se encontraba y la constitución histórica como tal, a lo largo del proceso de investigación se fue profundizando en la indagación de conceptos y metodologías dentro del paradigma de la movilidad que, aplicados a las herramientas de investigación consideradas —las encuestas— dieron cuenta de una situación que excedía los criterios básicos de análisis de la movilidad de las personas desde un paradigma clásico de estudios del transporte. Ya son bien conocidas las características que adoptan los patrones de movilidad de las mujeres, sin embargo, en estos casos de estudios hemos encontrado también que los hombres realizan la mayoría de sus movimientos en distancias cortas, es decir, en el mismo municipio, y en menor medida también emplean modos públicos y activos —en algunos casos como Ezeiza, el modo bicicleta es casi equivalente para ambos géneros—. Es decir que, para construir patrones de movilidad urbana en estos municipios, no solo en el caso de las mujeres, es preciso contemplar los desplazamientos que se realizan a nivel local como primordiales. Los viajes intramunicipales representan una mayoría contundente en relación a los extramunicipales, incluso dentro de los corredores. De esta manera, se evidencia una dinámica de viajes y flujos que no están sustentados en los ejes tradicionales de crecimiento y estructuración del transporte, sino que es preciso poner el foco sobre las dinámicas locales de movilidad.

4. Referencias

- Cebollada, A. (2009). Mobility and Labour Market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Jornal of Transport Geography*, 17(3), 226-223. [10.1016/j.jtrangeo.2008.07.009](https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.07.009).
- Greed, C. (2019). Are We Still Not There Yet? Moving Further Along the Gender Highway. En C. Lindkvist Scholten y T. Joelsson. *Integrating Gender into Transport Planning*. Springer Nature Switzerland.
- Gutiérrez y Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Transporte y Territorio*, (16), 147-166. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3607>
- Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC) (2014). *Encuesta de Movilidad Domiciliaria*. <http://datar.info/en/dataset/enmodo-2014>.
- Ley 26743 de 2012. Identidad de Género. 24 de mayo de 2012.
- Secretaría de Transporte de la Nación Argentina (2011). *Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA)*. Buenos Aires.
- Sánchez de Madariaga, I. Zuccini, E (2020) Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y territorio. estudios territoriales*, 52(203), 89-102.