

Evolución del precio del boleto de colectivo y su incidencia en el Salario Mínimo Vital y Móvil en el período 2008-2018. Los casos de las ciudades de Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán

Carlos Lucca¹; Tomás Agustín Moyano Reartes²; Daniela Settembrino³

Resumen

El trabajo analiza la evolución del precio del boleto del sistema de transporte urbano en las ciudades de Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán en el período comprendido entre los años 2008 y 2018 y su impacto en el Salario Mínimo Vital y Móvil (SMVM) vigente en Argentina en dicho período.

En el artículo se señala que determinar la evolución de la incidencia de la tarifa del transporte de colectivos en el SMVM es relevante en la medida en la cual el acceso al transporte público constituye para muchas familias una condición necesaria para materializar un conjunto de servicios básicos vinculados con la salud, la educación y la recreación entre otros, al tiempo que permite analizar el grado de concreción del Derecho al Transporte Público y la Movilidad Urbana que se propone en la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.

En el documento se concluye que en el período estudiado se registró un incremento continuo del precio del boleto en las ciudades seleccionadas, y que en las ciudades de Córdoba, Rosario y Mendoza el aumento del impacto del precio del boleto de colectivo en el SMVM implicó un deterioro del poder adquisitivo y una mayor dificultad para acceder al servicio de transporte, lo que habría impactado negativamente en la movilidad personal con la consecuente afectación al derecho a la movilidad, en tanto que la situación opuesta se registró en la ciudad de Tucumán, con una leve reducción del impacto del boleto de colectivo en el SMVM, y un impacto potencial inverso al anterior.

¹ Observatorio Urbano Córdoba -Universidad Nacional de Córdoba (UNC) - carlos.lucca@unc.edu.ar

² Observatorio Urbano Córdoba -Universidad Nacional de Córdoba (UNC) - tomas Moyano96@gmail.com

³ Observatorio Urbano Córdoba -Universidad Nacional de Córdoba (UNC) - settembrinodaniela@gmail.com

Palabras clave: transporte público; costo del boleto; accesibilidad.

Evolution of the bus fare and its incidence on the living wage in the period 2008-2018. The cases of the cities of Córdoba, Rosario, Mendoza and Tucumán

Abstract

The paper analyzes the evolution of the bus fare of transport system in the cities of Córdoba, Rosario, Mendoza and Tucumán in the period 2008 - 2018 and its impact on the Living Wage in Argentina in that period.

The report indicates that determining the evolution of the incidence of the bus fare in the Living Wage is relevant to the extent that access to public transport is a necessary condition for many households to realize a set of basic services such as health, education and recreation among others, while allowing to analyze the degree of concretion of the Right to Public Transport and Urban Mobility that is proposed in the World Charter for the Right to the City.

The document concludes that in the period studied there was a continuous increase in the bus fare in the selected cities, and that in the cities of Córdoba, Rosario and Mendoza the increase in the impact in the living wage implied a deterioration of the purchasing power and greater difficulty in accessing the transport service, while the opposite situation was registered in the city of Tucumán, with a slight reduction in the impact of the bus fare in the living wage.

Keywords: public transport; bus fare; accessibility.

Introducción

El presente artículo muestra la evolución del precio del boleto del sistema de transporte urbano en las ciudades de Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán en el período comprendido entre los años 2008 y 2018, así como el impacto que el mismo ha tenido en el Salario Mínimo Vital y Móvil (SMVM) vigente en Argentina en dicho período.

Determinar la evolución de la incidencia de la tarifa del transporte de colectivos en el SMVM es relevante en la medida en la cual el acceso a este servicio constituye para muchas familias una condición necesaria para alcanzar un amplio conjunto de bienes y servicios urbanos vinculados con la salud, la educación y la recreación entre otros, ayudando a materializar una de las dimensiones del derecho a la ciudad, tal cual lo establece la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad en su Artículo XIII (Derecho al Transporte Público y la Movilidad Urbana), en donde se señala que:

“Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)” (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad en Cuadernos Geográficos Universidad de Granada, 2013: 375).

En la actualidad (2019), en las ciudades de Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán y en otras ciudades del país existe una serie de programas impulsados y financiados por los gobiernos provinciales y/o locales, que conjuntamente con subsidios otorgados por el gobierno nacional, buscan reducir total o parcialmente el costo del servicio de transporte para diferentes grupos sociales. La vigencia y sostenibilidad de estos programas es importante en la medida en la cual permiten aminorar el impacto que tiene el costo de transporte en el presupuesto de los hogares, y expandir como consecuencia de ello los grados de libertad con los que cuentan los habitantes de estas ciudades para elegir vivir el tipo de vida que valoran (Sen, 2000).

Cabe destacar que este artículo se enmarca dentro de las actividades del proyecto de investigación denominado “Identificación y Caracterización de las Relaciones entre la Población Residente en Zonas Socialmente Vulnerables, Sistema de Transporte Público y Acceso a Empleo y Servicios de Salud y Educación en la Ciudad de Córdoba para la Elaboración de Políticas de Movilidad Inclusiva⁴”, cuya finalidad es analizar el grado de accesibilidad que otorga el servicio de transporte público urbano de pasajeros, buscando identificar y describir las dificultades que deben enfrentar los residentes en zonas socialmente vulnerables en términos de movilidad para trasladarse a su lugar de trabajo, a centros educativos y de salud.

⁴ Este proyecto de investigación se encuentra acreditado como Proyecto Consolidar Tipo I. Res SECyT N° 411/18

La investigación parte del supuesto de que la inversión insuficiente y planificación inadecuada de los servicios públicos impacta en la calidad de vida de la población y constituye un obstáculo para su bienestar, razón por la cual los servicios de transporte público adquieren un carácter estratégico ya que definen (ampliando o limitando) los grados de libertad con los que cuentan los habitantes de una ciudad para desplazarse y acceder a diversos activos (tangibles e intangibles) con los que cuentan las ciudades necesarios para su bienestar.

En general, las demandas impuestas a los servicios de transporte público urbano revisten una gran complejidad por razones de carácter espacial, poblacional e institucional. En este escenario, los gobiernos municipales deben garantizar la provisión eficiente de transporte público para la totalidad de los usuarios, en condiciones de continuidad, regularidad y uniformidad, lo que implica introducir modificaciones en los procesos de planificación y gestión de este servicio permitiendo su adecuación a una demanda que experimenta cambios continuos y enfocándose en la satisfacción de los sectores que podrían encontrarse, a partir de una movilidad restringida, en situación de marginación o exclusión.

Los objetivos planteados para la elaboración del presente artículo fueron los siguientes:

- Comparar la evolución del precio del boleto de colectivo en las ciudades de Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán en el período 2008-2018.
- Estimar el impacto en el SMVM del gasto realizado en transporte público en las ciudades seleccionadas en el período 2008-2018.

Transporte, Movilidad y Accesibilidad

Los sistemas de transporte público cumplen una función central en la dinámica de las ciudades, así como en la calidad de vida de sus habitantes ya que facilitan el acceso a diversos bienes y oportunidades necesarios para una vida digna, incidiendo en la producción y reproducción de las estructuras sociales, que, al mismo tiempo, repercuten en las características de la movilidad cotidiana (Hernández, 2017).

Sin embargo, distintos grupos poblacionales tienen diferentes niveles de movilidad, y como consecuencia de ello un distinto grado de apropiación y uso de la ciudad y de las oportunidades que la misma brinda. Por lo que, tal como señala Hernández:

“la movilidad no se distribuye de forma equitativa: hay personas que tienen más posibilidades de movilizarse que otras, hay quienes pueden movilizarse mucho más rápido y en más direcciones. La accesibilidad a bienes, servicios y oportunidades es clave para el bienestar de las personas y, por ese motivo, convierte al transporte público en una política social similar a muchas otras de mayor “tradición”, como la salud o la educación” (Hernández, 2017:166).

Debido a que el transporte público es un factor central para el acceso a un amplio conjunto de bienes y servicios considerados fundamentales para el desarrollo individual y social, y que de manera creciente se plantea que el acceso universal a dichos bienes y servicios forman parte del derecho a la ciudad que tienen todos los ciudadanos, es importante estimar el impacto que el costo del transporte público tiene en el ingreso personal y de los hogares, ya que podría estar representando un factor de exclusión del acceso a dichos bienes y servicios por parte de la población de menores recursos.

Esta es una de las razones por las cuales en diferentes ciudades del mundo distintas organizaciones promueven el acceso gratuito al transporte público⁵, generando una tendencia que va en crecimiento, sobre todo en Europa⁶.

En el libro *Free Public Transit: And Why We Don't Pay to Ride Elevators* (2018), Jason Prince y Judith Dellheim plantean que es importante impulsar sistemas de transporte público sin cobro de tarifa.

El argumento de Prince y Dellheim se asienta en la existencia de dos grandes desafíos: (i) el cambio climático y (ii) la desigualdad de ingreso. Por ello, estos autores señalan que el transporte público sin tarifas podría ayudar a incentivar a los automovilistas a cambiar su modo de transporte individual por el colectivo, impactando positivamente en el medio

⁵ El término transporte gratuito hace referencia a servicios de transporte que no se financian con el cobro de una tarifa pagada por el usuario sino con impuestos recaudados a nivel nacional, provincial o local.

⁶ Estonia ha liderado desde el año 2013 la implementación de políticas de transporte público gratuito, impulsándola en su capital Tallinn, con servicios no pagos para los residentes (pero no para los turistas o habitantes de otras ciudades del país). En Francia desde el año 2015 la ciudad de Dunkerque eliminó el cobro del boleto en el sistema de transporte público durante los fines de semana y a partir del año 2018 extendió esta política también a los días laborales, en tanto que la Intendencia de París anunció recientemente la realización de un estudio para evaluar la posibilidad de eliminar las tarifas en los servicios de buses y subterráneos y en Gales (Reino Unido) se ofrecen servicios gratuitos durante los fines de semana.

ambiente y aliviando la presión económica para los hogares, especialmente los de bajos ingresos.

A su vez, una política de acceso gratuito (sin cobro de boleto) al transporte público permitiría visualizar al mismo como una necesidad y no como una mercancía, rescatando la dimensión humana de las ciudades, generando un impulso hacia el cumplimiento del objetivo de derecho a la ciudad y promoviendo accesos equitativos a diferentes servicios urbanos, ya que como señalan estos autores “¿de qué sirve el derecho a un parque público, biblioteca o museo, si una familia de bajos ingresos no puede pagar el autobús o el viaje en tren para utilizarlo?” (Dellheim y Prince, 2018)⁷.

El rol y la incidencia del transporte público en el bienestar de las personas pueden analizarse a partir de dos variables:

- El nivel de cobertura territorial que tiene el sistema.
- El impacto que tiene la tarifa de transporte en el ingreso personal, que define la capacidad de pago por el servicio.

En este artículo se analiza el comportamiento de la segunda variable para cuatro ciudades seleccionadas en Argentina⁸, con la finalidad de aportar al estudio de la movilidad urbana en la región y al análisis de las políticas sociales en las ciudades estudiadas.

Metodología

Para la realización del estudio se seleccionaron el segundo, tercero, cuarto y quinto aglomerado urbano a escala nacional que en términos poblacionales representaban en el año 2010 de acuerdo a información publicada por el INDEC 1.329.604 (Ciudad de Córdoba), 1.193.605 (Ciudad de Rosario), 937.154 (Gran Mendoza⁹) y 548.866 (Ciudad de Tucumán). A través de esta selección se buscó comparar cuatro ciudades intermedias¹⁰ de Argentina.

⁷ Extraída y traducido de: “Who’s Afraid of Fare-Free Public Transit?” Disponible en:

<https://nextcity.org/daily/entry/whos-afraid-of-fare-free-public-transit> Fecha de consulta: 08/11/2018

⁸ La primera variable es analizada con detalle en la ciudad de Córdoba por Capdevila, Letzen y Muscio (2014). La Cobertura en el Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de la Ciudad de Córdoba - Gestión Municipal de 1999-2003 y de 2007-2011.

⁹ Se entiende por Gran Mendoza a la aglomeración urbana que comprende a los Departamentos Capital, Guaymallén, Godoy Cruz, Las Heras, Maipú y Luján de Cuyo.

¹⁰ Es importante señalar que no hay una definición precisa y aceptada en el ámbito académico del concepto de ciudad intermedia. En el presente artículo se tomó como referencia la definición que

El precio del boleto de colectivo en las ciudades estudiadas se obtuvo a través de la consulta a las siguientes fuentes:

- Periódicos locales, a través de la lectura on-line de los mismos¹¹.
- Unidades gubernamentales responsables de la prestación y/o regulación del servicio de transporte en las ciudades seleccionadas.
- Consulta bibliográfica, a través de la cual se analizaron estudios relacionados con la temática abordada en el artículo.

Con respecto al valor del boleto relevado, es importante señalar que se tomó como referencia el costo del pasaje correspondiente a la denominada tarifa plana o masiva, que abona la mayoría de los usuarios del sistema de transporte.

Análisis y Resultados

Los precios del boleto y las variaciones (anuales y para todo el período) registradas en el mismo para las ciudades analizadas se muestran en los Cuadros N°1 y N°2.

A partir de la lectura de los datos relevados se observa lo siguiente:

- A lo largo del período estudiado se registró un incremento continuo del precio del boleto en todas las ciudades. (Cuadro N° 1).
- La ciudad de Córdoba tuvo el valor más elevado del boleto del transporte urbano en 7 de los 11 años que cubre el período estudiado. (Cuadro N° 1).
- Lo propio se registró en la ciudad de Rosario en 4 años del período analizado. (Cuadro N° 1).

realiza ONU-HÁBITAT en la que señala a las ciudades intermedias como aquellas que tienen una población comprendida entre los 500.000 y 1 millón de habitantes. A pesar de que Córdoba y Rosario exceden el límite poblacional superior de esta clasificación, se interpreta que en el sistema urbano Argentino ambas cumplen el rol de ciudad intermedia.

¹¹ Los periódicos consultados fueron los siguientes: para la ciudad de Córdoba los diarios La Voz del Interior, Día a Día y La Mañana; para la ciudad de Rosario los diarios La Capital y Rosario 3; para la ciudad de Mendoza el diario Uno; y para la ciudad de Tucumán los diarios La Gaceta y El Tribuno.

- En el Gran Mendoza se registró de manera sistemática el valor más bajo del boleto en todos los años del periodo. (Cuadro N° 1).
- En la ciudad de Córdoba se verificó el mayor aumento del precio del boleto (1480%) a lo largo del período estudiado, en tanto que en la ciudad de Tucumán se registró el menor incremento en dicho período (812%). (Cuadro N° 2).
- Comparando con la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) que mide la evolución de la inflación, se observa que el incremento en el precio del boleto fue menor a dicho Índice en tres de las ciudades analizadas (la excepción fue la ciudad de Córdoba). (Cuadro N° 2).

Cuadro N°1. Precio del boleto de colectivo (\$) e incremento del mismo (%) en las ciudades seleccionadas¹²

Año	Córdoba	Evolución	Rosario	Evolución	Tucumán	Evolución	Mendoza	Evolución	IPC Nacional
2008	1,50		1,75		1,7		1,10		20,6%
2009	2,00	33%	1,75	0%	1,70	0%	1,40	27%	18,5%
2010	2,50	25%	2	14%	2,00	18%	1,40	0%	27,0%
2011	2,50	0%	2,75	38%	2,50	25%	1,40	0%	23,3%
2012	3,20	28%	3,25	18%	3,00	20%	2,10	50%	23,0%
2013	4,10	28%	4,2	29%	3,90	30%	2,50	19%	31,9%
2014	5,30	29%	5	19%	4,83	24%	3,50	40%	39,0%
2015	7,15	35%	5,75	15%	4,83	0%	4,00	14%	31,6%
2016	12,55	76%	6,3	10%	6,95	44%	6,00	50%	31,4%
2017	15,38	23%	9,7	54%	9,35	35%	8,00	33%	24,3%
2018	23,70	54%	18,28	88%	15,50	66%	11,00	38%	47,65%

Fuente: Elaboración propia.¹³

Cuadro N° 2. Incremento del costo del boleto del colectivo a lo largo del período de estudio (%).

Período	Córdoba	Rosario	Tucumán	Mendoza	IPC
2008-2018	1480%	945%	812%	1000%	1445%

Fuente: Elaboración propia.

Incidencia del costo del boleto del colectivo en el SMVM

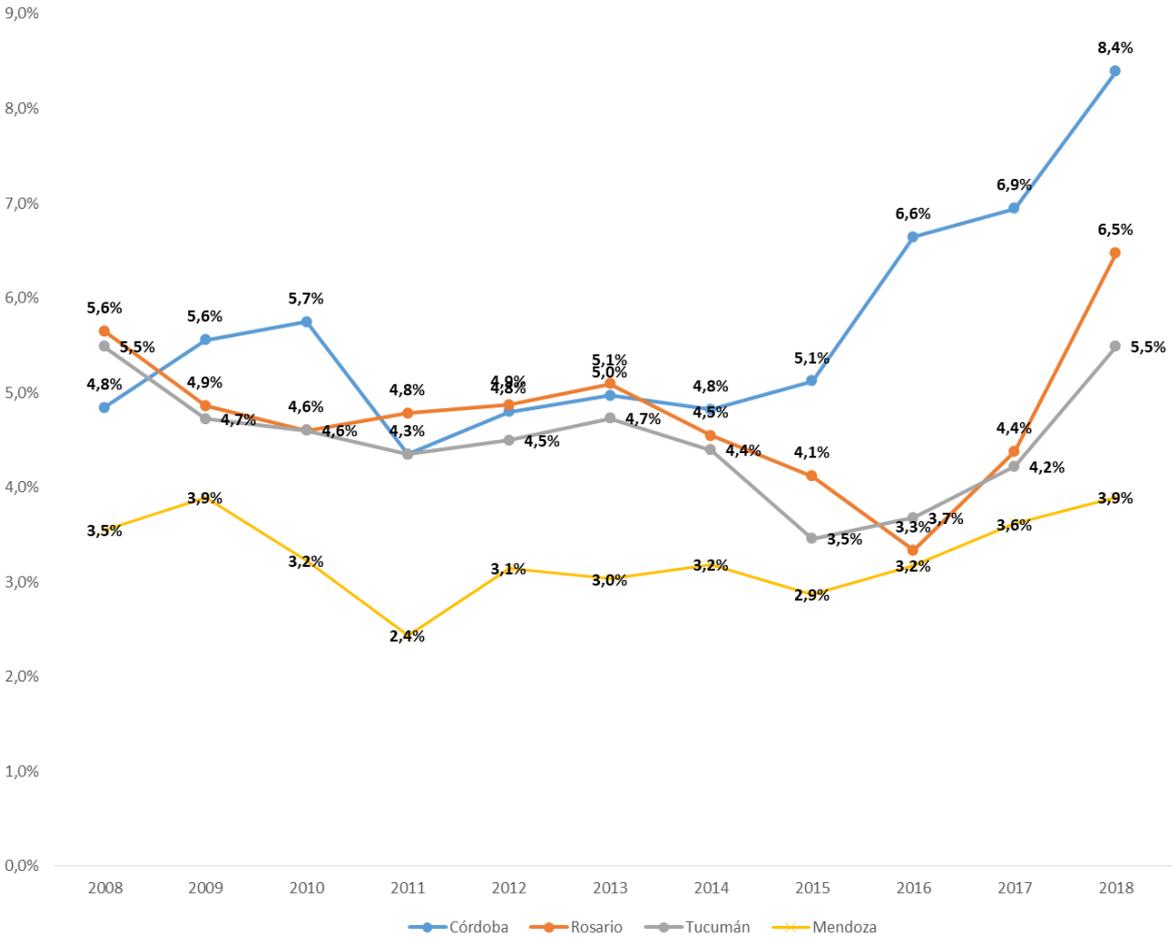
¹² La evolución es anual y no acumulativa.

¹³ El valor del boleto de colectivo corresponde al mes de diciembre de cada año. Debido a la intervención del INDEC en el año 2007, en el período 2008-2016 el IPC fue calculado en base a IPC San Luis. A partir de diciembre de 2016 se calculó con la serie IPC INDEC.

Para analizar el impacto del costo del boleto de colectivo en el ingreso de los hogares se tomó como referencia el SMVM¹⁴ y se estimó un paquete de 40 viajes mensuales en el sistema de transporte.

La figura N° 1 sintetiza la incidencia del costo del paquete de viajes mencionado en el SMVM por ciudad.

Figura N° 1. Incidencia del costo del boleto del colectivo en el SMVM (%). Años 2008 a 2018.



Fuente: Elaboración propia.

De la lectura de la Figura N° 1 se observa que la incidencia del costo del boleto en el SMVM para el caso de la ciudad de Córdoba se mantuvo relativamente estable en el período 2008 -

¹⁴.-De acuerdo a Ley de Contrato de Trabajo, el SMVM se define como: "la menor remuneración que debe percibir en efectivo el trabajador sin cargas de familia, en su jornada legal de trabajo, de modo que le asegure alimentación adecuada, vivienda digna, educación, vestuario, asistencia sanitaria, transporte y esparcimiento, vacaciones y previsión". (Fuente: Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación -MTEySS). Los datos del SMVM se tomaron del MTEySS de la Nación.

2015, año a partir del cual se registró un impacto creciente. La incidencia a lo largo del período estudiado pasó del 4,8% del SMVM en el año 2008 al 8,4% en el año 2018, incrementándose la misma en el 75%.

En la ciudad de Rosario la incidencia del costo del boleto tuvo una marcada tendencia a la baja hasta el año 2016, a partir del cual se registró un significativo incremento. La incidencia a lo largo del período estudiado pasó del 5,6% del SMVM en el año 2008 al 6,5% en el año 2018, registrándose a lo largo del período un incremento del 16%, notablemente menor que el verificado en la ciudad de Córdoba.

En la ciudad de Tucumán la incidencia del costo del boleto tuvo un comportamiento muy similar al registrado en Rosario, con la diferencia de que el incremento del costo del boleto en términos del SMVM comenzó a registrarse a partir del año 2015. La incidencia a lo largo del período estudiado no varió, siendo la misma en los dos años punta (2008 y 2018) del 5,5% del SMVM.

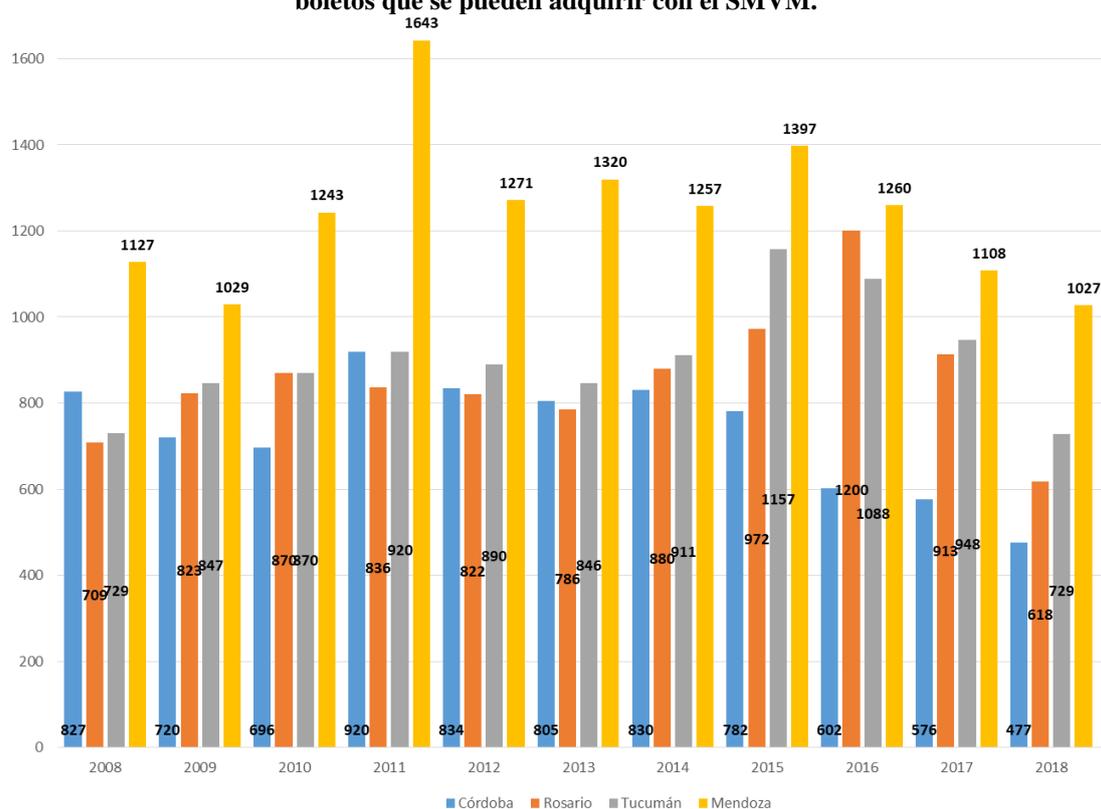
En Mendoza la incidencia del costo del boleto tuvo un comportamiento semejante al advertido en la ciudad de Córdoba, con la diferencia de que el incremento del costo del boleto registrado a partir del 2015 fue más paulatino. La incidencia a lo largo del período estudiado pasó del 3,5% del SMVM en el año 2008 al 3,9% en el año 2018, registrándose a lo largo del período un incremento del 11%.

De lo señalado en los párrafos anteriores se concluye que en el caso de las ciudades de Córdoba, Rosario y Mendoza se produjo un deterioro de la capacidad adquisitiva del SMVM con referencia al costo del pasaje del sistema de transporte urbano, en tanto que no se registraron cambios en la capacidad de compra en la ciudad de Tucumán.

Otra forma de ponderar el impacto del costo del viaje en colectivo urbano en el SMVM es a través del cálculo del número de boletos que se pueden adquirir con dicho salario.

La Figura N° 2 refleja la variación de este valor en las ciudades estudiadas.

Figura N° 2. Incidencia del costo de transporte público en el SMVM medido en función del número de boletos que se pueden adquirir con el SMVM.



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro N° 3. Variación de la incidencia del costo de transporte público en el SMVM medido en función del número de boletos que se pueden adquirir con el SMVM en el período 2008-2018.

Período	Córdoba	Rosario	Tucumán	Mendoza
2008-2018	-42%	-13%	0%	-9%

Fuente: Elaboración propia.

En la Figura N° 2 y el Cuadro N° 3 se observa que con variaciones a lo largo del período analizado, en las ciudades de Córdoba, Rosario y Mendoza se registró un deterioro del poder adquisitivo del SMVM medido en términos de la capacidad de compra de boletos de colectivo del 42%, del 13% y del 9% respectivamente, en tanto que en la ciudad de Tucumán, tal como se señaló en los párrafos anteriores, se registró una continuidad en la capacidad de compra.

Consideraciones Finales

En el presente artículo se ha puesto de manifiesto la relevancia que tiene el costo del transporte urbano en el ingreso de las personas y los hogares a través de la estimación de su impacto en el SMVM.

Como se señaló anteriormente, en tres de las cuatro ciudades seleccionadas (Córdoba, Rosario y Mendoza) la incidencia de dicho impacto se incrementó en el período estudiado, implicando esta situación un deterioro del poder adquisitivo del SMVM y una mayor dificultad para acceder al servicio de transporte, en tanto que no se registraron cambios en la ciudad de Tucumán.

Este incremento en la incidencia del precio del boleto en el SMVM estaría reflejando un menor acceso al servicio de transporte público, y como consecuencia de ello un menor grado de materialización del derecho a la movilidad. Sin embargo, una conclusión de este tipo sólo podría alcanzarse luego de considerar en el análisis los diversos subsidios a la demanda que existen en las ciudades analizadas que para ciertos grupos sociales que limitan o eliminan dicha incidencia.

Tal como se estableció al comienzo, la importancia de conocer el impacto que el costo del transporte urbano tiene en el ingreso de los usuarios es un factor relevante para la toma de decisiones tendientes a producir un cambio en el bienestar individual y colectivo de los habitantes de nuestras ciudades, dado que el acceso al sistema de transporte es un factor esencial para lograr materializar todas y cada una de las oportunidades que estas ciudades ofrecen a sus habitantes.

Bibliografía

BALDIVIEZO, J. (2018, 16 julio). ¿QUE ES EL DERECHO A LA CIUDAD? *Observatorio del Derecho a la Ciudad*.

CAPDEVILLA, G., LETZEN, A., & MUSCIO, J. (2014). La cobertura en el sistema de transporte masivo de pasajeros de la ciudad Córdoba durante las gestiones municipales de 1999-2003 y de 2007-2011. In C. Tecco (Ed.), *Gestión Urbana, Movilidad y Modos de Transporte* (Ed. rev., pp. 33-48). Córdoba, Argentina: Tinta Libre.

CEPAL (2013): *Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y El Caribe (FAL)*. Edición N°318, N°2.: El transporte, la pobreza y el avance hacia sociedades con bajas emisiones de carbono.

FALAVIGNA, C. (2015): Proposta metodológica para avaliar desigualdades no transporte urbano a partir de pesquisas domiciliares de deslocamentos cotidianos. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE.

HERNÁNDEZ, D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. *Revista de la CEPAL*, 1(122), 165-184.

SEN, A (2000). Desarrollo y Libertad. Editorial Planeta. México.

TECCO, C. (2014). *Gestión Urbana, Movilidad y Modos de Transporte* (Ed. rev.). Córdoba, Argentina: Tinta Libre.

Referencias

COHEN, J. (2018). Who's Afraid of Fare-Free Public Transit? *Next City*. Disponible en: <https://nextcity.org/daily/entry/whos-afraid-of-fare-free-public-transit> FECHA DE CONSULTA: 08/12/2018

CUADERNOS GEOGRÁFICOS (2013). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad [Fecha de consulta: 8 de enero de 2019] Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17128112016>> ISSN 0210-5462

HABITAT INTERNACIONAL COALITION (2004). *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*. Recuperado de <http://hic-al.org/derecho.cfm?base=2&pag=derechociudad2> FECHA DE CONSULTA: 28/11/2018

MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO y SEGURIDAD SOCIAL <https://www.argentina.gob.ar/trabajo> Fecha de consultado: 08/12/2018

VENTER, C. H. (2016). *Developing a Common Narrative on Urban Accessibility: A Transportation Perspective*. Recuperado de <https://www.brookings.edu/research/developing-common-narrative-urban-accessibility-transportation/> FECHA DE CONSULTA: 27/02/2018