
LOS DEBATES SOBRE TRANSPORTE URBANO, MOVILIDAD COTIDIANA Y EXCLUSIÓN SOCIAL. UNA REVISIÓN DESDE EL CASO ARGENTINO.*

Apaolaza, Ricardo Acencio

Resumen

A partir de técnicas de investigación documental, se estudian los debates sobre transporte urbano, movilidad y exclusión social durante los últimos 25 años, con especial énfasis en Argentina. Se parte de un breve análisis de la exclusión social y la movilidad en tanto que campos de estudio complejo. Se continúa con una revisión de los trabajos pioneros sobre transporte urbano y exclusión social. Le sigue una síntesis de las perspectivas y aportes más novedosos en el debate, analizando la reciente aparición de estudios que destacan la importancia de los componentes invisibles y latentes de la movilidad para entender la exclusión social. El artículo finaliza identificando algunas líneas de permanencia en los debates, reconociendo así algunos grandes paradigmas interpretativos.

Palabras clave: transporte urbano, movilidad cotidiana, exclusión social.

Introducción

El presente trabajo realiza un recorrido por los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social durante los últimos 25 años, poniendo especial énfasis en Argentina. Se espera sentar así un estado de la cuestión sobre este tema dentro del ámbito local.

La metodología se ha valido de técnicas de investigación documental por bases de datos y arborescencia, a partir de la cual se ha realizado una revisión de bibliografía académica de disciplinas diversas para su posterior clasificación y análisis. Esta tarea reseñó trabajos monográficos, artículos de jornales especializados y ponencias en encuentros científicos vinculados al tema.

Como es sabido, este tipo de metodología debe enfrentar numerosos desafíos, como ser la calidad de los datos y la heterogeneidad de las definiciones y categorías empleadas por los autores, provenientes de diferentes disciplinas y contextos académicos. Sin embargo, más allá de las polifonías esperables para un campo de tal complejidad, el trabajo realizado permite alcanzar algunos puntos de consenso válidos, que serán puestos en consideración en las conclusiones.

La presentación de la ponencia sigue un orden lógico, según el cual se establece una base conceptual inicial para luego avanzar sobre los distintos autores y subtemas relevantes en el debate. Su proceso de producción, empero, persiguió la intención de dar respuesta a algunas preguntas fundamentales: ¿Puede identificarse un campo de investigación que estudie la relación entre la movilidad cotidiana y la exclusión social en la ciudad? De ser así, ¿Cuál ha sido la evolución de los debates en torno a este tema? ¿Cuáles son sus principales puntos de consenso en la actualidad?

Los párrafos que siguen intentarán presentar de manera clara y concisa los resultados obtenidos en torno a estos interrogantes.

* Avance de investigación en curso. Beca Doctoral Programa UBACYT (F-134), período 2012-2015.

El estudio de la movilidad y la exclusión social

Al recorrer los estudios recientes sobre pobreza y exclusión social en las ciudades latinoamericanas se puede identificar un creciente interés por el campo del transporte y la movilidad. Efectivamente, cada vez resulta mayor el número de trabajos que estudian la relación entre situaciones de movilidad precaria (debido a factores territoriales, económicos, etc.) y procesos de exclusión social.

Sin embargo, el desarrollo teórico y metodológico de este particular nicho de investigación resulta aún embrionario. La gran mayoría de estos trabajos tocan únicamente de manera tangencial la relación movilidad-exclusión social, restringiéndose a aportes descriptivos o accesorios, y sin poder avanzar hacia la consolidación de un *corpus* teórico propio lo suficientemente robusto como para servir de basamento común a investigaciones interrelacionadas.

Luego de más de 10 años de investigación sobre esta temática, ni siquiera hay un consenso sobre la naturaleza de la relación movilidad-exclusión social (monocausalidad, interdeterminación, etc.).

Gutiérrez y Minuto sintetizan, “se coincide en que el transporte y la movilidad de las personas tienen un rol a cumplir en la inclusión social, pero todavía no se entiende ni conoce en profundidad el papel que juegan” (Gutiérrez y Minuto; 2007: 1). El abordaje separado de cada concepto (exclusión social y movilidad) permite encontrar algunas pistas iniciales.

El término exclusión social ha sido objeto de una creciente utilización por parte de las ciencias sociales durante los últimos 25 años. Este incremento refiere tanto a frecuencia e intensidad de uso, como a lo que respecta a campo de aplicación. Se trata de un término acuñado en el contexto francés de las décadas de 1960 y 1970, con la finalidad de referir a una pequeña porción de la sociedad que no aparecía resguardada por el sistema de protección social estatal (Léporé, 2003; Cabrera, 2005; Avellaneda, 2007; Preston y Rajé, 2007; Jara y Carrasco, 2009). A partir de la década siguiente, con la aparición de la llamada “nueva pobreza”, el uso del término sufrió una verdadera explosión. Como es de esperarse en situaciones como esta, la expansión supuso tanto un enriquecimiento como una progresiva pérdida de rigurosidad conceptual. Desde ese entonces el término comenzó a ser objeto de encendidas discusiones sobre alcances y limitaciones.

A lo largo de este debate conceptual se fue evidenciando una recurrencia en el uso del concepto para enfatizar los aspectos relativos de la pobreza, que se manifiestan no como una privación objetiva de ciertos bienes y servicios elementales, sino como una expresión multidimensional de desigualdad social.

Atkinson sintetiza los principales atributos del concepto, identificando tres elementos fundamentales en su uso y discusión: la relatividad (exclusión en relación a qué), la agencia (exclusión de y hacia quién) y el dinamismo (exclusión bajo qué circunstancias, con qué cambios), concluyendo que la exclusión no podría ser equiparada a una pobreza de larga duración (Atkinson, 1998: 13-14). Podría agregarse un cuarto gran atributo que se vincularía con el carácter acumulativo de la dinámica excluyente, hecho que algunos autores procuran ilustrar mediante un “espiral descendente” de desventajas (Kaztman, 1996; Kaztman, 2001; Minujín, 1999; Bayón, 2008; Sabuda, 2009; etc.).

Recuperando los elementos hasta aquí esbozados, podría definirse exclusión social como un fenómeno relacional, dinámico y agenciado, con un fuerte carácter acumulativo, mediante el cual un grupo social determinado ve negado su acceso a los recursos materiales y simbólicos básicos que conlleva la vida en sociedad. Por ello, podría decirse que la exclusión social no se focaliza en la falta de oportunidades, sino más bien en la falta de acceso a las oportunidades.

Los debates en torno al concepto de movilidad por su parte presentan una antigüedad y densidad mucho más limitada, siendo que apenas logran consolidarse bien entrada la década de 1990. Originalmente, el concepto de movilidad aparece subordinado al campo de la ingeniería del transporte, y a menudo simplemente refiere al aspecto cuantitativo de los desplazamientos dentro del sistema de transporte: números de viajes/día, pasajeros/km/día, tiempo medio del viaje, etc. (Lizarraga, 2012). Otras líneas similares entienden que la movilidad da cuenta de las posibilidades de circulación que conlleva el

transporte (más o menos rápida, cómoda, económica, etc.) para los vehículos (trenes, automóviles, etc.) haciendo uso de determinada infraestructura de transporte (FI-UBA, 2013).

Sin embargo, a partir de las significativas transformaciones urbanas de los años noventa, el concepto de movilidad comienza a ser revisado y enriquecido, incorporando las dimensiones subjetivas y contextuales del viaje. De esta manera, muchas líneas de investigación optaron por distanciarse de las dimensiones euclidianas del desplazamiento, refundando las definiciones tradicionales de la movilidad. Por ejemplo Gutiérrez, a lo largo de una densa actividad de investigación en el tema (2005, 2009a, 2010, 2012a, etc.) termina por delinear una definición de la movilidad como “práctica social del viaje”, enmarcada por un contexto territorial, histórico y social determinado, que supone una conjunción de necesidades, deseos y capacidades de desplazamiento, al tiempo que se relaciona con el acceso a bienes o servicios (la salud, la educación, etc.) y no a lugares físicos (el hospital, la escuela, etc.).

De este modo, podría afirmarse que dentro del análisis de la movilidad ha habido una clara migración desde las lecturas más rígidas e individualistas vinculadas a la ingeniería del transporte, hacia lecturas multirreferenciales y transversales, que han puesto el acento en los elementos inmateriales y subjetivos -normalmente ocultos- de la movilidad. Miralles concluye: “si hasta hace dos décadas hablábamos de tránsito, hace una, de política de transporte y ahora, de movilidad, no es porque nos guste cambiar de palabra, sino porque hemos ido comprendiendo la dinámica de los traslados de las personas” (citado en Avellaneda, 2007: 104).

Exclusión social y movilidad como campos complejos

Los intentos por simplificar y delimitar con exactitud las fronteras conceptuales de la exclusión social y la movilidad han tendido a colisionar una y otra vez con la realidad compleja. Gran cantidad de trabajos abordan estos temas desde lógicas de disyunción, causalidad lineal y búsqueda de regularidades, trabajando sobre objetos de estudio discretos, pretendidamente delimitables como unidades en sí mismos.

Se ha tratado de una tarea en parte estéril, ya que ambos conceptos (y más aún su interrelación) presentan un carácter multidimensional y altamente dinámico.

Abordar estos temas desde los postulados de la complejidad supone abrazar la idea de objeto complejo, donde no se identifica un “objeto discreto” sino un problema “núcleo” a partir del cual se organiza un campo de interrelaciones multidimensionales (entre las que se ubica el mismo investigador), que pueden ser tenidas en cuenta o no dependiendo de la finalidad perseguida.

Por ejemplo, podría encontrarse consenso en que el viaje o desplazamiento representa el objeto de estudio fundamental de los trabajos sobre movilidad. Sin embargo, las delimitaciones formales de este fenómeno a la larga han terminado por clausurar la profundidad de las investigaciones. Por el contrario, aquellos abordajes que postulan que el viaje se halla inserto en una compleja red de interacciones y que por ende no puede reducirse a un fenómeno unidimensional, han abierto el campo a posibilidades mucho más fructíferas.

Algunos de los postulados metodológicos planteados por Morin (1994, 1998, etc.) pueden concurrir a despabilar las prácticas de vigilancia frente a simplificaciones extremas. En primer lugar, la idea de organización sistémica, según la cual no es recomendable aislar el fenómeno estudiado de su incrustación contextual. En segundo lugar, el principio dialógico, según el cual en un mismo fenómeno pueden coexistir lógicas concurrentes, complementarias, contrarias y antagónicas. En tercer lugar, los principios de la interacción (retroacción, recursividad, etc.), que permiten indagar sobre relaciones que no responden a una causalidad lineal. En cuarto lugar, y vinculado a lo anterior, la idea de auto-organización, según la cual situaciones iniciales de desorden o “turbulencia” pueden derivar en nuevos órdenes o “vórtices” capaces de reproducirse dinámicamente. En quinto lugar, la idea de acontecimiento, según la cual lo aleatorio, lo imprevisible y lo accidental es tanto o más relevante que

lo regular, lo estable, etc. Y por último, el principio holográfico, según el cual el fenómeno en sí mismo contiene la “genética” de todo el sistema.

Este conjunto de ideas y principios supone un aliciente para pensar los fenómenos de la exclusión y la movilidad desde formas epistémicas alternativas, evitando el encierro que la lógica del objeto discreto impone. De este modo, el abordaje de la relación exclusión-movilidad presupone distinguir y religar múltiples miradas, provenientes de disciplinas y enfoques diversos, buscando integrar orgánicamente sus aportes. Este ejercicio evidencia rápidamente que, de una u otra manera, la mayoría de los trabajos encuentra en el territorio su principal nexo.

Conocidas son las consecuencias de la segmentación territorial de los bienes y servicios urbanos, de la pérdida de activos locales y de la acumulación territorial de desventajas, sobre las condiciones de vida y las posibilidades de los pobres urbanos. En un contexto donde la ciudad se balcaniza y los espacios de socialización vinculados a la educación y al trabajo formal enflaquecen, el territorio tiende a erigirse como una fuente de valiosos recursos para la subsistencia, de manera que el acceso y el control de ciertos ámbitos territoriales supondrán la disponibilidad de mayores oportunidades. Dicho en otras palabras, “son los individuos pobres [...] los que presentan las condiciones concretas de vivir más intensamente el lugar” (Alves, 2005: 627). Por ello, si se acepta que la movilidad representa uno de los principales elementos en la articulación y estructuración del territorio urbano (Blanco; 2005; Cebollada, 2006; Avellaneda, 2007; Gutiérrez, 2010; Gutiérrez, 2012b; etc.), su relación con la exclusión social se torna bastante más evidente. Ciertamente, al menos en primera instancia, la relación entre transporte/movilidad y pobreza/exclusión social sólo se expresa a través de una relación territorial compleja.

Transporte y pobreza

Los primeros trabajos que de alguna manera trataron esta temática buscaron relaciones entre transporte y pobreza. Agosta y otros sintetizan las dos relaciones fundamentales identificadas:

“Son tradicionales las argumentaciones sosteniendo la importancia que el transporte posee en la mitigación de la pobreza. [...] El problema presenta por lo menos dos aspectos significativos: la consideración del transporte urbano en sí mismo como servicio público, cuyo deterioro afecta con más severidad a los sectores más pobres de la población, y la del transporte como catalizador y facilitador del desarrollo humano [...], considerando sus múltiples facetas (Agosta *et. al.*, 2003: 1).

Efectivamente, la primera relación detectada es aquella que observa que los sectores más pobres de la sociedad son los que a la vez presentan las peores situaciones respecto al transporte, tanto en lo que refiere a calidad como a variedad, tiempos y costos. Esta lectura podría entenderse como un momento “cero” en el estudio de esta relación, a partir de una percatación inicial por parte de las ciencias sociales de que los contextos de privación extrema suelen ir acompañados por un transporte precario en cuanto a calidad y cantidad.

Los trabajos precursores plantean que en contextos donde la oferta de transporte público se organiza bajo formas mercantiles tarifadas, aquellos sectores con mayores niveles de privación afrontarán serios problemas a la hora de acceder al servicio. Numerosos resultan los estudios que de una u otra manera abordan el tema, destacando la alta incidencia del costo del transporte en los magros ingresos populares (Kralich, 1989; Kralich, 1998; Kralich, 2009a; Reguero Naredo; 2005; Andrade de Oliveira y Ishida Tedesco, 2007; Lleras e Idrobo, 2007; etc.), la substitución de aquel por formas de desplazamientos más precarias y/o esforzadas, como la bicicleta o la caminata (Ravella y Rosenfel, 1991; Kralich, 1998; Pinto de Freitas, 2005; etc.).

La residencia mayoritariamente periférica de los pobres urbanos latinoamericanos agrava aún más la situación, ya que las tarifas se elevan, y muchas veces de manera desproporcionada (Cardoso *et. al.*, 2007; Kralich, 2009b; etc.). Pinto de Freitas detecta incluso un importante número de personas que optan por dormir en la calle con tal de ahorrarse el costo del pasaje de regreso a sus residencias (Pinto de Freitas, 2005).

A su vez, la clásica estructuración radial de las ciudades latinoamericanas concentra la oferta en los centros metropolitanos, configurando territorios tentaculiformes, con fuertes o totales limitaciones para la circulación de circunvalación periferia-periferia (Vasconcellos, 2000; Giraldo Cocco, 2009; etc.). La conjunción de territorios con escaso poder adquisitivo, serias limitaciones de infraestructura y poca oferta de transporte favorece la proliferación de muchos otros problemas: inexistencia de elección modal, necesidad de trasbordos múltiples, extensos tiempos de viaje, proliferación de servicios ilegales, inviabilidad del automóvil particular, etc. (Kralich, 1993; Kralich, 1998; Agosta *et. al.*, 2003; Hitoshi Hotta *et. al.*, 2005; Kralich, 2009a; Kralich, 2009b; Gutiérrez, 2009c, etc.).

La segunda gran relación entre transporte y pobreza plantea que este constreñimiento de la oferta de transporte público en las zonas populares conlleva un acceso limitado a todo un conjunto de bienes y servicios urbanos. Cebollada afirma que “el transporte no se demanda como actividad final sino como un medio para satisfacer otra necesidad, otro derecho” (citado en Zanca, 2011: 13). En el tema que nos interesa, el transporte se erige entonces como un agravante de los problemas de pobreza y, ahora sí, exclusión social, y resulta de interés en tanto que representa un medio necesario para alcanzar determinados bienes, servicios o ámbitos, que ampliarían las oportunidades de inclusión, como ser el empleo, la educación o la salud.

Movilidad y exclusión

Como ya se anticipó en el segundo apartado, durante el transcurso de la década de 1990, y fundamentalmente a partir de la del 2000, se asistió a un marcado desplazamiento del foco de interés del transporte a la movilidad, destacándose el carácter superador de ésta última, ya que permitiría incluir colectivos sociales y lógicas que no eran tenidos en cuenta en los análisis tradicionales de transporte.

En el ámbito local, hay sobrados indicios de que el surgimiento del debate de la movilidad (por sobre el del transporte) acompaña la consolidación del debate de la exclusión social en las ciencias urbanas. En otras palabras, se ha tendido a pasar de una indagación sobre la relación transporte-pobreza a una movilidad-exclusión social.

Se asistiría así a una etapa de cambio en el estudio del desplazamiento humano, donde se pasaría de la circulación y el tráfico, a las necesidades y deseos de los sujetos. Esto excede el alcance del transporte, ya que incluye todos los medios de desplazamiento, sin la “jerarquía implícita del motor” (Avellaneda y Lazo, 2009: 2). En esta línea, el transporte aparece como un soporte de la movilidad, en términos de un “elemento requerido por el individuo para llevarla a cabo, pero que se diferencia de ella” (Salerno, 2012: 84). Avellaneda afirma:

“El concepto de movilidad, entonces, supera ampliamente los de tránsito y transporte en tanto que se preocupa no sólo de los medios de transporte que utilizan los ciudadanos sino de los motivos que los llevan a moverse, de las facilidades o dificultades que tienen para hacerlo” (Avellaneda, 2007: 105).

Bajo este marco más amplio las relaciones entre transporte y pobreza se resignificaron y pasaron a ser analizadas atendiendo a todo tipo de desplazamientos, reservando especial importancia a la caminata, la bicicleta y las estrategias de adaptación al sistema de transporte, algo propio de la movilidad popular. Nuevamente los sectores excluidos son los que presentan las peores condiciones de movilidad y

consecuentemente las peores posibilidades de acceso a las oportunidades y los derechos propios de la vida en la ciudad (Cebollada, 2006; Andrade de Oliveira e Ishida Tedesco; 2007; Lleras e Idobro, 2007; Carvalho de Souza *et. al.*; 2009; Avellaneda y Lazo, 2011; Lizarraga, 2012; Hernández, 2012; etc.). Sin embargo, dentro de estos nuevos enfoques otras dos relaciones han sido identificadas. En primer lugar, una línea que establece que la movilidad representa uno de los recursos esenciales con los que cuentan los sectores populares para hacer frente a las situaciones de privación. Estos trabajos se caracterizan por entender la movilidad como un “activo” o “capital” fundamental, que no se reduce al mero desplazamiento del grupo social, sino que bajo determinadas circunstancias puede concretamente ser puesto en valor e intercambiado por otros bienes materiales o simbólicos. Numerosos son los autores que han abordado esta idea. Levy (2001), Kauffman *et. al.* (2004), Kauffman y Jemelín (2004), Segura (2006), Orfeuill (2004) y Le Breton (2005) analizan la movilidad como condicionante o bien como parte del capital social del que disponen los pobres urbanos para mejorar su situación. En el ámbito regional este enfoque es desarrollado por Gutiérrez (2009a y 2009b), Palma Arce y Soldano (2010) y Hernández (2012).

En segundo lugar, una línea que establece que, más allá de la función que pudiera tener la movilidad respecto a la exclusión, aquella representa un elemento de tensión o disputa en sí mismo. El carácter imprescindible de la movilidad dentro de la reproducción de la vida urbana, le permitiría alcanzar cierta escisión de sus objetivos o funciones manifiestos. La movilidad representaría entonces un campo de lucha específico, relacionado con el sistema de transporte, pero también con configuraciones de prácticas sociales y culturales. A través de este campo, se podrían enmarcar los movimientos sociales ascendentes, descendentes o reclasificatorios (Jouffe y Campos, 2009; Jouffe, 2011, etc.), las disputas con el modelo hegemónico basado en el uso intensivo del automóvil y sus manifestaciones ideológicas (Hernández Christilleb, 1993; Blanco, 2005; Cebollada, 2006; Ureta Icaza, 2009; Avellaneda y Lazo, 2011; etc.), o las relaciones de poder entre el sistema de transporte y sus usuarios (Jouffe y Lazo, 2010).

Las dimensiones invisibles y latentes de la movilidad popular

Un importante número de trabajos se valen de procedimientos que simplifican y disocian la complejidad de la temática, y terminan por entender la movilidad a una mayor o menor posibilidad de acceso a ciertos puntos, a la vez que sobre-ponderan el transporte público. Los estudios tradicionales presentan una gran predilección por las matrices “origen-destino”, y tienden a focalizarse en el desplazamiento formal y la oferta de transporte (Hernández y Writter, 2011). Este tipo de abordaje termina por analizar únicamente los elementos formales del desplazamiento, a la vez que presenta un claro sesgo euclidiano en la interpretación del espacio, que termina por subvalorar numerosas prácticas populares “invisibles”.

Existe, con todo, un creciente consenso en que las prácticas subvaloradas por los estudios tradicionales revisten una importancia cabal. Varios autores resaltan la importancia de los componentes invisibles, latentes y complejos de la movilidad a la hora de entender la exclusión social.

Algunos trabajos detectan situaciones de aislamiento socio-territorial estimuladas por la movilidad precaria y alertan sobre los peligros que conlleva la reducción de la movilidad de los sectores populares y los consecuentes procesos de “repliegue barrial” (en términos de movilidad y socialización), donde se condenaría a que una parte mayoritaria de las actividades y relaciones de estos sectores se establecieran en un territorio próximo. Esto es, un alto aislamiento y homogeneidad social en las áreas residenciales de los sectores más pobres (Saraví, 2008), reforzado por una “pobreza de desplazamientos” que menoscabaría aún más las oportunidades sociales, de empleo y de educación (Carvalho de Souza *et. al.*, 2009). Esta configuración perversa retroalimentaría el espiral descendente de acumulación de desventajas y/o riesgos urbanos que perpetuaría la situación de privación (Kaztman, 1996; Minujín,

1999; Kaztman, 2001; Cebollada, 2006; Bayón, 2008; Sabuda, 2009; Jouffe, 2011; Gutiérrez y Kralich, 2011; Hernández, 2012; etc.).

Partiendo de estas inquietudes, algunos trabajos han indagado en las estrategias que los sectores populares desarrollan a la hora de enfrentar los problemas de transporte, como un intento por ampliar el horizonte de oportunidades (Kralich, 1997; Pinto de Freitas, 2005; Cebollada, 2006; Avellaneda, 2007; Díaz Olvera *et. al.*, 2008; etc.).

Por su parte, Gutiérrez ha avanzado en una serie de tipologías y categorías analíticas para desentrañar algunas dimensiones subvaloradas. En primer lugar, dentro del estudio de la movilidad, distingue abordajes de tipo ontológico y abordajes de tipo teleológico. Los primeros se caracterizarían por presentar una visión “cartográfica” del desplazamiento, donde la morfología del mismo resulta lineal en el territorio (une dos puntos, como por ejemplo una casa y un hospital) y su duración variable pero en un tiempo continuo. Los abordajes de tipo teleológico presentan en cambio una visión “biográfica”, donde la morfología del viaje puede ser reticular y a la vez discontinua en el tiempo (Gutiérrez, 2012a: 69). Este último abordaje concibe la movilidad no como mediación entre lugares, sino como mediación entre necesidades y/o deseos y su satisfacción, lo cual permite poner en manifiesto mallas ocultas de desplazamientos entrecortados, que responden al acceso a un mismo bien o servicio, y que podrían parecer ilógicos para un observador desprevenido.

Otra propuesta de la autora recupera los planteos de Thaddeus y Maine (1994) para distinguir y religar la dimensión temporal de la movilidad, analizando un momento “pre-viaje” (vinculado a la decisión, la planificación y la organización), un momento “viaje” (vinculado a los trayectos en sí) y un momento “pos-viaje” (vinculado a la realización de la actividad fin del viaje). Así, mientras en el primero prevalecerían los aspectos vinculados al ámbito personal, familiar y vecinal, en el segundo lo harían los vinculados a la infraestructura y los medios de transporte, y en el tercero los vinculados con la infraestructura y los servicios de la actividad fin (Gutiérrez, 2012a, 69-70). De esta manera “la movilidad borra las fronteras tradicionales del transporte [y] abarca lo que pasa antes, durante y después del viaje” (Gutiérrez, 2009a: 8). Por ello, las decisiones sobre el desplazamiento se vinculan tanto con las posibilidades de la oferta de transporte, la infraestructura y los medios propios (típicamente trabajados por los estudios tradicionales), como con los deseos, las necesidades y las capacidades de desplazamiento, que dependen de la inserción del grupo en un contexto. Por este motivo, estas decisiones imbrican “los viajes que un grupo social conoce, los que considera posibles hacer, y los que finalmente hace” (Gutiérrez, 2009a: 8).

Como resultado, la autora distingue cuatro tipos de movilidad de particular interés para los contextos de exclusión: potencial, latente, vulnerable y oculta (Gutiérrez, 2012a: 70). La movilidad potencial se focaliza en la red (oferta de infraestructura y transporte), y delimita las opciones de desplazamiento para el grupo, con independencia de constituir o no para éste una opción de viaje. La movilidad latente está representada por necesidades y deseos de desplazamiento no realizados en viajes, esto es, vacancias de movilidad. La movilidad vulnerable, como necesidades y deseos de desplazamiento realizados en viajes, pero amenazados por riesgo de continuidad, reducción o deterioro. Y la movilidad oculta como viajes realizados, pero no registrados por las herramientas estadísticas tradicionales (Gutiérrez, 2009a: 6-12).

Jouffe y Lazo, en su interés por indagar sobre la relación de los individuos con la oferta de transporte, analizan la movilidad como prácticas de libertad, liberación y librición, esto es como prácticas de resistencia y/o adaptación frente a la rigidez del sistema público de transporte. En este contexto, la movilidad representa un intento por conquistar y apropiarse del territorio, ya que se trataría de “relaciones de poder entre el sistema de transporte y sus usuarios, en la medida que el sistema tiende a imponer un tipo de movilidad al usuario y éste tiende a transformar el sistema a través de sus prácticas” (Jouffe y Lazo, 2010: 32).

En un interés convergente, y partiendo de las sugerencias sobre movilidad latente y oculta de Gutiérrez (2009a y 2012a), otras líneas proponen abordar la interacción entre el sistema público de transporte y el

grupo social en cuestión a partir de la distinción inicial de tres dimensiones analíticas. En primer lugar, una dimensión “explícita”, que engloba el plano formal y de prescripción, y que en cierta medida se corresponde con la movilidad visible. Constituye una movilidad formal y legalmente planificada y declarada desde la oferta de transporte (planificación de ramales, frecuencias, tarifas, inversiones en infraestructura, etc.), y supone en contrapartida ciertos tipos de comportamientos y también desplazamientos de los viajeros, formalizados y explicitados a través de reglamentos de derechos, obligaciones y prohibiciones. En tanto que representa una movilidad formal y visible, suele ser registrada por las estadísticas oficiales. En segundo lugar, una dimensión “implícita”, representada por un sistema de pautas y estrategias que aún estando fuera de la formalidad o legalidad, son alentadas y/o condonadas en tanto que ayudan a la manutención del sistema social y productivo (por ejemplo, la aceptación por parte de la autoridad de que un pasajero viaje en el estribo del tren o lo haga sin boleto en ciertas franjas horarias). Por último, una dimensión nula o negada, que representa aquellas movilidades que han quedado al margen de la movilidad concreta (explícita o implícita), pero que constituyen una de las demandas, necesidades o deseos de desplazamiento de un grupo social. Esta negación se inicia desde la oferta (de servicios, de infraestructura, etc.), pero puede realimentarse con la demanda (viajes inconcebibles, no imaginados por los viajeros) y terminar por consolidar el modelo dominante. (Apaolaza, 2013: 10-11).

Por último, Gutiérrez propone cuatro indicadores de medición para dar cuenta de la situación de movilidad de un grupo en relación con los motivadores originales: movilidad insatisfecha, insatisfactoria, insuficiente y asociada. La movilidad insatisfecha son viajes inútiles, realizados sin satisfacer la necesidad que los originó. La movilidad insatisfactoria son viajes realizados en condiciones desfavorables, incómodas, etc. La movilidad insuficiente está representada por viajes no realizados, suspendidos, postergados, etc. La movilidad asociada son viajes realizados para cumplir otros fines asociados al principal (Gutiérrez, 2010: 12-13).

Ya dentro de un plano más operativo, Gutiérrez y Minuto proponen trabajar la movilidad a partir de una matriz de triple entrada: tipo de viaje (vinculado a lo laboral, a lo educativo, etc.), tipo social (por condición social, por grupo etario, por género, etc.) y tipo territorial (urbano, suburbano, periurbano, etc.), facilitando así la detección de patrones de movilidad específicos (Gutiérrez y Minuto, 2007), a la vez que Gutiérrez (2009a y 2010) propone la “historia de viaje” como una herramienta para la recolección de datos que atiende las lógicas subyacentes al desplazamiento.

Algunos puntos de consenso

El trabajo hasta aquí realizado permite identificar algunas líneas de permanencia en los debates, así como una serie de consensos puntuales: 1) La mayor parte de los trabajos especializados en el tema admiten un corrimiento del foco de interés, que pasaría del transporte a la movilidad. 2) Hay una notable permanencia de los trabajos que indagan la movilidad precaria, y que acuerdan ampliamente en que ésta constituye una característica recurrente de los sectores más pobres, lo cual concretamente opera como un elemento extra de privación. 3) Se observa un importante consenso en que la precariedad en la movilidad de los pobres urbanos termina por constreñir aún más sus posibilidades de acceso a bienes, servicios y ámbitos de inclusión localizados fuera de su área de proximidad, y por ende resulta potencialmente desencadenante de situaciones de exclusión social. 4) Se acepta de manera creciente que la movilidad representa un recurso en sí mismo, que bajo determinadas circunstancias puede ser puesto en valor e intercambiado por otros bienes materiales o simbólicos, de manera que revestiría una importancia cabal para las posibilidades de inclusión social. 5) Se tiende a aceptar (aún con cierta debilidad) que la movilidad representa en sí misma un objeto de disputa, atravesado por conflictos sociales y políticos, desde donde se configuran prácticas de resistencia al modelo hegemónico automóvil-intensivo (y sus manifestaciones ideológicas) así como a las relaciones de poder cristalizadas en el sistema de transporte. 6) Por último, numerosos trabajos han puesto en evidencia las

limitaciones de los enfoques tradicionales a la hora de dar cuenta de la relación movilidad-exclusión, resaltando en consecuencia la importancia de buscar abordajes alternativos que destaquen las dimensiones y lógicas ocultas y latentes de la movilidad popular.

Referencias bibliográficas

- Agosta, Roberto; Ayerza, María y Pedro Nadal (2003): “Pobreza y transporte: encuadre metodológico y evidencia empírica de Buenos Aires”. En: *XII Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XII CLATPU]. Bogotá.
- Alves, Natalia Cristina (2005): “Redes de solidaridade em bairros de exclusão social de Presidente Prudente – São Paulo - Brasil”. En: *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina* [Actas del X EGAL]. São Paulo: Universidade de São Paulo.
- Andrade de Oliveira, Nei y Giovanna Ishida Tedesco (2007): “Transporte total - ou – sistemas sustentáveis de transporte com inclusão social”. En: *XIV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XIV CLATPU]. Rio de Janeiro.
- Apaolaza, Ricardo (2013): “La movilidad cotidiana y la exclusión social en las ciudades latinoamericanas. Un acercamiento a partir del debate en la Región Metropolitana de Buenos Aires”. En: *II Congreso Uruguayo de Sociología* [Actas del II CUS]. Montevideo: Universidad de La República - Universidad Católica del Uruguay.
- Atkinson, Tony (1998) : “Social Exclusion, Poverty and Unemployment”. En: Atkinson, Tony y John Hills. *Exclusion, Employment and Opportunity*. London: Centre for Analysis of Social Exclusion, London School of Economics.
- Avellaneda, Pau (2007): *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Tesis doctoral Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona. Disponible en: <http://www.tdx.cat/handle/10803/4969>. [Acceso 29-11-2012].
- Avellaneda, Pau y Alejandra Lazo (2009). “Aproximación social al estudio de la movilidad cotidiana en la periferia pobre de la ciudad. Los casos de Juan Pablo II, en Lima, y de La Pintana, en Santiago de Chile”. En: *XV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XV CLATPU]. Buenos Aires.
- Avellaneda, Pau y Alejandra Lazo (2011). “Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile”. En: *Revista Transporte y Territorio*, Nº 4. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Pp. 47-58. Disponible en: www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf [Acceso 12-06-2013].
- Bayón, María Cristina (2008): “Desigualdad y procesos de exclusión social. Concentración socioespacial de desventajas en el Gran Buenos Aires y la Ciudad de México”. En: *Estudios y Demográficos Urbanos*, Vol. 23 Nº 1. México: El Colegio de México.
- Blanco, Jorge (2005): “Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil intensivo”. En: *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina* [Actas del X EGAL]. São Paulo: Universidade de São Paulo.
- Cabrera, Pedro José (2005): “Exclusión social y discapacidad mental: perspectiva sociológica”. En: Martínez, Julio (Ed.). *Exclusión social y discapacidad. Dilemas éticos de la deficiencia mental*. Villa del Río [Córdoba]: Universidad Pontificia Comillas, pp. 51-92.
- Cardoso, Leandro; Matos, Ralfo y David Magalhaes (2007): “Análise comparativa das condições de acessibilidade ao local de trabalho na região metropolitana de belo horizonte entre 1992 e 2001”. En: *XIV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XIV CLATPU]. Rio de Janeiro.
- Carvalho de Souza, Flavia; Bodmer, Milena; Brussel, Mark y Mark Ziudgeest (2009): “Oportunidades para bicicleta como meio de transporte no rio de janeiro: rumo à inclusão social”. En: *XV*

- Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XV CLATPU]. Buenos Aires.
- Cebollada, Ángel (2006): “Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana”. En: *Documents d’anàlisi geogràfica*, Nº 48. Barcelona.
- Díaz Olvera, Lourdes; Plat, Didier y Pascal Pochet: “Caminar y nada más. Movilidad diaria y pobreza en las ciudades subsaharianas”. En: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de Marzo de 2008, vol. XII, Nº 261. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm> [Acceso 11-12-2012].
- Facultad de Ingeniería - Universidad de Buenos Aires (2012): *Caracterización del sistema de transporte de la República Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Transporte, FI-UBA.
- Giraldi Cocco, Rodrigo (2009): “Planejamento de transporte e estruturação urbana: possíveis contribuições da Geografia para o planejamento dos transportes públicos”. En: *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina – Caminando en una América Latina en transformación* [Actas del XII EGAL]. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad de la República de Uruguay.
- Gutiérrez, Andrea (2005): “Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del 90”. En: *XIII Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XIII CLATPU]. Lima.
- Gutiérrez, Andrea (2009a): “Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”. En: *XV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XV CLATPU]. Buenos Aires.
- Gutiérrez, Andrea (2009b): “Movilidad y acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires”. En: *XV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XV CLATPU]. Buenos Aires.
- Gutiérrez, Andrea (2009c): “La movilidad de la metrópolis desigual: El viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires”. En: *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina – Caminando en una América Latina en transformación* [Actas del XII EGAL]. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad de la República de Uruguay.
- Gutiérrez, Andrea (2010): “Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial”. En: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XIV, Nº 331. Barcelona: Universidad de Barcelona. Disponible en: www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm [Acceso 11-12-2012].
- Gutiérrez, Andrea (2012a): “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte”. En: *Bitácora 21*, Nº 74. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Pág. 61-74.
- Gutiérrez, Andrea (2012b): “Movilidad y territorio. Herramientas para la integración Sectorial del ordenamiento a escala barrial”. En: *II Seminario Internacional Procesos Urbanos Informales*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Gutiérrez, Andrea y Susana Kralich (2011): “Presentación dossier: De movilidades e inmovilidades urbanas”. En: *Revista Transporte y Territorio*, Nº 4. Buenos Aires: Universidad de Buenos. Pp. 1-9. Disponible en www.rtt.filo.uba.ar/RTT00401001.pdf [Acceso 12-06-2013].
- Gutiérrez, Andrea y Diego Minuto (2007): “Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable”. En: *XIV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XIV CLATPU]. Rio de Janeiro.
- Hernández, Diego (2012): “Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad”. En: *Revista EURE*, Nº 115. Santiago de Chile.
- Hernández, Diego y Regina Witter (2011): “Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad”. En: *Revista Transporte y*

- Territorio*, Nº 4. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Pp. 29-46. Disponible en: www.rtt.filo.uba.ar/RTT00403029.pdf [Acceso 12-06-2013].
- Hernández Christilleb, Federico (1993): “El automóvil y los espacios urbanos de América Latina. El caso de la Ciudad de México”. En: *IV Encuentro de Geógrafos de América Latina* [Actas del IV EGAL]. Mérida: Instituto de Geografía de la Universidad de los Andes.
- Hitoshi Hotta, Leonardo; James Saunders, Michael y Antonio Rodrigues da Silva (2005): “Transporte público individualizado: sonho intangível Ou necessidade urgente?”. En: *XIII Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XIII CLATPU]. Lima.
- Jara, Mauricio y Juan Carrasco (2009): “Indicadores de inclusión social, accesibilidad y movilidad: experiencias desde la perspectiva del sistema de transporte”. En: *XV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XV CLATPU]. Buenos Aires.
- Jouffe, Yves (2011). “Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?”. En: *Revista Transporte y Territorio*, Nº 4. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Pp. 84-117. Disponible en: www.rtt.filo.uba.ar/RTT00406073.pdf [Acceso 12-06-2013].
- Jouffe, Yves y Fernando Campos (2009): “Movilidad para la emancipación o para el arraigo: interacción de las escalas en París y Santiago de Chile”. En: *Revista Urbano*, Nº 19. Concepción [Chile]: Universidad del Bío Bío.
- Jouffe, Yves y Alejandra Lazo (2010): “Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile”. En: *Revista EURE*, Nº 108. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Kauffman, Vincent; Bergman, Manfred Max y Dominique Joye (2004): “Motility: Mobility as Capital”. En: *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 28.4. Pp. 745-756.
- Kauffman, Vincent y Christophe Jemelin (2004): *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales?* Lausanne. Pp. 1-10.
- Kaztman, Rubén (1996): *Marginalidad e integración social en Uruguay*. Montevideo: CEPAL.
- Kaztman, Rubén (2001): “Seducidos y abandonados: El aislamiento social de los pobres urbanos”. En: *Revista de la CEPAL*, Nº 75.
- Klanfer, Jean (1965): *L'Exclusion sociale. Étude de la marginalité dans les sociétés occidentales*. París: Boreau de Recherches Sociales.
- Kralich, Susana (1989): “Transporte público y demanda de viajes diarios, un estudio de caso”. En: *II Encuentro de Geógrafos de América Latina* [Actas del II EGAL]. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad de la República de Uruguay.
- Kralich, Susana (1993): “El viaje al trabajo y la paradoja de elección en el Gran Buenos Aires”. En: *IV Encuentro de Geógrafos de América Latina* [Actas del IV EGAL]. Mérida: Instituto de Geografía de la Universidad de los Andes.
- Kralich, Susana (1997): “Calidad de vida y transporte: los claroscuros del Gran Buenos Aires”. En: *VI Encuentro de Geógrafos de América Latina* [Actas del VI EGAL]. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.
- Kralich, Susana (1998): “El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. En: *Revista EURE*, Nº 71. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Kralich, Susana (2009a): “Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad posfordista. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. En: *X Jornadas Argentinas de Estudios de Población*. San Fernando del Valle de Catamarca: AEPa.
- Kralich, Susana (2009b): “La accesibilidad en la ciudad dual. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. En: *X Revista Urbanística PVS*. Roma: Università de La Sapienza.

- Le Breton, Eric (2005): *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et integration sociale*. París: Armand Colin.
- Lenoir, Rene (1974): *Les exclus. Un Francais sur dix*. París: Editions du Seuil.
- Lépore, Eduardo (2003): *Exclusión social: en busca de su especificidad conceptual*. Buenos Aires: Fundación Observatorio Social. Disponible en: http://www.redadultosmayores.com.ar/buscador/files/ARGEN015_Lepore.pdf. [Acceso 14-05-2013].
- Levy, Jacques (2001): "Os novos espaços da mobilidade". En: *GEOgraphia*, Nº 6. Rio de Janeiro: Universidad Federal Fluminense. Traducción de Rogerio Haesbaert y Sylvain Souchaud. Disponible en: www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/62/60 [Acceso 13-02-2013].
- Lizarraga, Carmen (2012): "Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas". En: *Revista EURE*, Nº 113. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Lleras, Germán y María José Idrobo (2007): "Movilidad y pobreza en Bogotá, análisis alternativo de la encuesta de movilidad 2005". En: *XIV Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XIV CLATPU]. Rio de Janeiro.
- Minujin, Alberto (1999): "¿La gran exclusión? Vulnerabilidad y exclusión en América Latina". En: Filmus, Daniel (Comp.). *Los noventa. Política, sociedad y cultura en América Latina y Argentina de fin de siglo*. Buenos Aires: FLACSO-EUDEBA. Pp. 53-77.
- Morín, Edgar (1994): *Introducción al pensamiento complejo*. Barcelona: Editorial Gedisa SA.
- Morín, Edgar (1998): *Articular los saberes (textos escogidos). ¿Qué saberes enseñar en las escuelas?* Buenos Aires: Ediciones Universidad del Salvador.
- Orfeuil, Jean Pierre (2004): *Transports, poveretes, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. París: Ed. L'Aube.
- Palma Arce, Carolina y Daniela Soldano (2010). "Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica". En Rofman, A. (Comp.). *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Pinto de Freitas, Ilce María (2005): "Inclusão social pela mobilidade: o caso da região Metropolitana de Salvador". En: *XIII Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XIII CLATPU]. Lima.
- Preston, John y Fiona Rajé (2007): "Accessibility, mobility and transport-related social exclusion". En: *Journal of Transport Geography*, 15(3). Oxford: Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, pp. 151-160.
- Ravella, Olga y Elías Rosenfel (1991): "Crisis urbana y sistema de transporte público de pasajeros". En: *Memoria del III Encuentro de Geógrafos de América Latina* [Actas del III EGAL]. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática y Universidad Autónoma del Estado de México.
- Reguero Naredo, Miguel Ángel (2005): "La dignificación del transporte público como estrategia de integración social para una ciudad mejor". En: *XIII Congreso Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*. [Actas del XIII CLATPU]. Lima.
- Sabuda, Fernando (2009): "Diferenciación espacial de rendimientos educativos en el Partido de General Pueyrredón. Abordando la vulnerabilidad social desde una concepción territorial". En: *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina – Caminando en una América Latina en transformación* [Actas del XII EGAL]. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad de la República de Uruguay.
- Salerno, Bruno (2012). "Una aproximación a la oferta de transporte público en las urbanizaciones informales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires". *Revista Transporte y Territorio*, Nº 6.

- Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Pp. 84-105. Disponible en : <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00605084> [Acceso 12-06-2013].
- Saraví, Gonzalo (2008): “Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México”. En: *Revista EURE*, N° 103. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Segura, Ramiro (2006): “Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico”. En: *Cuadernos IDES*, N°6. Buenos Aires: Instituto de Desarrollo Económico y Social.
- Thaddeus, Sereen y Deborah Maine (1994): “Too far to walk: maternal mortality in context”. En: *SocSciMed*, N° 38 (3). Oxford: Elsevier.
- Ureta Icaza, Sebastián (2009): “Manejando por Santiago. Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable”. En: *Revista EURE*, N° 105. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Vasconcellos, Eduardo Alcantara: *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume, 2000.
- Zanca, Rosana Elisabet (2011): “Movilidad urbana y cotidianeidad ascendente: estrategias educativas para el empoderamiento del transporte comunitario”. En: *Revista Transporte y Territorio*, N° 4. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Pp. 10-28. Disponible en: www.rtt.filo.uba.ar/RTT00402010.pdf [Acceso 12-06-2013].