

# **MOVILIDAD, TRANSPORTE Y ACCESO: UNA RENOVACIÓN APLICADA AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

Andrea Gutiérrez

Universidad de Buenos Aires / CONICET

[angut2@filo.uba.ar](mailto:angut2@filo.uba.ar)

---

## **Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial (Resumen)**

Una periferia creciente en superficie, población, pobreza y contrastes, caracteriza las metrópolis de hoy. Las redes de transporte convencionales, sustentadas en grandes infraestructuras y volúmenes, no alcanzan a darles cobertura territorial. Son económicamente inviables por requerir densidad, y escalarmente inadecuadas por responder a lógicas pasantes (macro o regionales). ¿Cómo articular un reencuentro entre la movilidad (y su soporte, el transporte) y el urbanismo actual?. ¿Cómo debe interpretar el planeamiento las infraestructuras y servicios de transporte?. ¿Cómo estructurar la cohesión social y territorial con políticas de transporte en vinculación intersectorial con otras políticas públicas?.

El trabajo aporta bases teórico - metodológicas innovadoras para estudiar la movilidad, y evidencia empírica resultante de su aplicación. Se muestra la Geografía del Acceso y las (des)conexiones transversales que la movilidad establece entre las políticas de transporte y salud pública en la periferia de Buenos Aires.

**Palabras clave:** movilidad, transporte, territorio, acceso.

---

## **Mobility, transport and access: renovation applied to land use planning (Abstract)**

Outskirt with an increasing surface, population, poverty and contrast, characterizes today's metropolis. Conventional nets of transport, sustained on great structures and volumes, are not enough to give them territorial cover. They are economically unviable because they required density and inadequate in scale because they respond to a regional (macro) logic. ¿How can we articulate a reunion between mobility (and its support, transportation) and the present urbanism? ¿How can planning interprets, infrastructures and transport services? ¿How to structure territorial and social cohesion with transports policies, considering intersectorial relation with public policies?.

This paper provides innovative theoretical and methodological bases to study mobility, and the empiric evidence as a result of its application. Access

Geography is shown and transversal disconnections that mobility establishes between transport and health policies, in Buenos Aires outskirts.

**Key words:** mobility, transport, territory, access.

---

## **Urbanismo, transporte, y movilidad en la metrópolis actual**

Las grandes ciudades experimentan profundos cambios en las últimas tres décadas que ponen en revisión al planeamiento urbano. La periferia extensa, difusa, físicamente discontinua pero funcionalmente integrada al espacio metropolitano, es una constatación generalizada y extendida a nivel mundial. Los estudios revelan procesos en tensión y situaciones de mayor complejidad. A escala global, se observa una tendencia a la concentración espacial, en las grandes ciudades. A escala urbana, esta tendencia es acompañada por una expansión territorial que implica procesos de desconcentración y desdensificación, y también de re centralización periférica. En términos sociales, aumentan las desigualdades y se consolidan procesos de fragmentación, caracterizados por la coexistencia territorial disociada de la convivencia social de grupos con diferentes niveles socioeconómicos y culturales. En tanto la ciudad se expande y las desigualdades se incrementan, las redes y servicios de transporte se troncalizan, perdiendo cobertura social y territorial. Los procesos antedichos tienen lugar en Buenos Aires, ciudad reconocida internacionalmente por su monocentrismo y por la amplia cobertura de su red de transporte colectivo sobre una extensa planicie, que no ofrece resistencias a la expansión urbana (Gutiérrez, 2009; Lazo, 2008; Figueroa y Orellana, 2008; Lleras e Idrovo, 2007).

En urbanismo y planeamiento, la discusión entre el modelo espacial de la ciudad difusa y el de la ciudad compacta, pone en cuestión la organización entorno a un centro histórico o a múltiples centros periféricos. La multipolaridad (multiplicación de centros de distinto tipo) se contrasta con la mono polaridad (espacio monocéntrico). Lo cierto es que, en cualquier caso y desde las primeras teorías de Burgess hasta hoy, la organización del espacio urbano requiere de centros, y también de zonas y de redes. De zonas que sean centros y no sólo periferias, y de redes que articulen y no sólo atraviesen. El desafío es cómo organizar territorios para los cuales el urbanismo “clásico” no es aplicable, como ser el urbanismo de la periferia difusa.

La ciudad difusa trae al debate los territorios de baja densidad como un foco problemático en conexión con los servicios urbanos, en particular con el transporte. Un habitat menos denso condiciona que la periferia sea servida por los transportes colectivos convencionales, masivos. Ahora, ¿cuál es el umbral de densidad requerido para un servicio de transporte?. Esta densidad “baja”, ¿es un buen parámetro para el planeamiento de metrópolis donde las

densidades centrales distorsionan la magnitud absoluta de la población periférica?. ¿Qué relación se establece entre la aptitud de un territorio y la aptitud de los transportes?. En Buenos Aires se plantea la paradoja de haber barrios periféricos nuevos dotados de servicios urbanos como pavimento, alumbrado, veredas y recolección de residuos, pero sin transporte colectivo. Se evidencia un problema estructural que el urbanismo clásico no logra resolver en cuanto a ordenamiento territorial y políticas de transporte público.

El uso creciente de medios de transporte individuales y servicios personalizados en una periferia menos densa consolida un argumento prevaleciente hoy: el de la “dependencia del automóvil” (Dupuy, 1999). Este argumento acompaña posiciones que identifican al auto con “el enemigo”, surgidas de una asignación lineal de causalidades y efectos entre el incremento de la motorización y el de la congestión, los tiempos de viaje, la contaminación (atmosférica, sonora, y visual), el consumo de combustibles fósiles, el efecto invernadero y la pérdida de pasajeros del transporte público masivo, postura que alimenta políticas orientadas a reducir el uso del automóvil mediante restricciones (al estacionamiento o la circulación).

Especialmente en Europa, la mirada negativa sobre la dependencia del automóvil está siendo revisada a luz de considerar inútil ignorar la realidad que plantea el modo de vida actual, y los valores, aspiraciones, conductas de consumo, de trabajo, y por ende, de desplazamiento, que este modo de vida entraña. El auto es visto como medio de transporte particular para uso individual y también para uso colectivo (Levy, 2009; Darbéra, 2009). El papel del taxi, por ejemplo, se revaloriza como parte del sistema de transporte urbano. La búsqueda de opciones innovadoras y flexibles se refleja en la emergencia de prácticas diversas e inéditas a iniciativa de particulares, empresas y colectividades, como el piedibus en Nueva Zelanda, las ciclovías escolares en Lima, o la convivencia alternada de usos de suelo y medios de transportes diversos en Alemania. La experimentación y la asociación con las colectividades territoriales son ejes concensuados de acción (Offner, 2009; Barlett, 2006; Municipalidad de Lima, Ayuntamiento de San Sebastián).

Se coloca en este contexto la necesidad de nuevos servicios que acompañen nuevas formas de vida, de ciudad y de movilidad, aportando soluciones realistas, complementarias y suplementarias a la opción “todo automóvil”, y también a las situaciones de aislamiento o insularidad (esto es, la inscripción territorial de la marginalidad y la exclusión social). Ahora, ¿con qué insumos pensar nuevos servicios?. En busca de estos insumos va el presente trabajo.

Las consideraciones expuestas plantean interrogantes diversos. ¿Cómo debe interpretar el planeamiento y el ordenamiento territorial la inversión en infraestructuras y servicios de transporte?. ¿Cómo crear condiciones para promover centralidades por fuera de las autopistas, los cruces viales, y los

grandes centros de trasbordo, infraestructuras predominantes en el pensamiento urbano actual?. ¿Como ir por un transporte que gestione la periferia (en términos territoriales y sociales) y permita la integración territorial y la cohesión social?. ¿Cómo articular transversalmente la política de transporte con otras políticas sectoriales?.

### **Agenda sobre movilidad urbana: nuevos paradigmas**

La mundialización, la transnacionalización, la nueva cultura global, etc., traen a la luz la sociedad hipermóvil. A diferencia de los primeros análisis sobre la globalización, vinculados fuertemente con las redes de transporte y los flujos, las infraestructuras y los enlaces, la sociedad hipermóvil coloca en debate la ideología de la velocidad, planteando luces y sombras de la “conexión” global a partir de un enfoque micro, subjetivo de análisis del desplazamiento en el territorio. Así, una visión más macro y técnica que remite a los transportes, va dando lugar a una visión más micro y subjetiva que remite a la movilidad (Urry, 2005).

Una primera característica de esta revisión refiere a la propia definición conceptual del objeto de estudio: se observa una distinción entre transporte y movilidad. En general, el transporte es entendido como el componente material de la movilidad, ligado a los medios técnicos de desplazamiento. Y la movilidad como algo que se expresa en el transporte (Gutiérrez, 2009a). La compilación de Allemand et al. (2005), hoy ya reconocida como un hito entre los antecedentes de esta nueva mirada del movimiento en el espacio, muestra que sus autores, de orígenes disciplinarios diversos, toman la movilidad en un sentido amplio, abarcador de la movilidad de los bienes, las personas y la información. Según Veltz y Lussault (2005) el campo de la movilidad alcanza a estudiar el desplazamiento de bienes inmateriales como la tecnología, el capital, el lenguaje, las imágenes o las ideas, poseedores de una auténtica movilidad, organizadora del espacio. Sólo a los fines prácticos identifican al movimiento de realidades físicas y materiales con el término desplazamiento, reducido a rutas e infraestructuras de transporte y distinto de la telecomunicación.

Esta distinción entre transporte y movilidad se evidencia en la literatura desde comienzos de la década pasada, aunque de una forma más bien semántica que conceptual. Hoy es posible articular ciertos elementos que hacen a un enfoque y a una agenda de investigación. Así, una primaria distinción entre transporte y movilidad va haciendo caminar lo que se perfila como una escuela de pensamiento, que va extendiéndose con mayor impronta y claridad en Europa, y en forma incipiente en América Latina (Lazo, 2008; Avellaneda y Lazo, 2009; Hernández, 2009; Cebollada y Miralles, 2004; Jara y Carrasco, 2009; Gutiérrez, 2009<sup>a, b, c</sup>).

Una segunda característica de estas revisiones es que recogen y revalorizan lo subjetivo y la dimensión cultural como explicación de las diferencias y desigualdades entre sociedades y al seno de una misma sociedad. El tema de la desigualdad fue distintivo de los estudios sobre movilidad de la Sociología Urbana de los años '70. Lo nuevo es que su carácter de experiencia subjetiva pasa a primer plano, por sobre el acto físico del desplazamiento. La movilidad es un derecho de las personas que trasciende la eficiencia de llegar de un lugar a otro en el menor tiempo y al menor costo posible, e incumbe el disfrutar de la experiencia de moverse (Ascher, 2005). También pasa a primer plano la multidimensionalidad de la distancia. Bajo mediciones temporales y/o métricas, estructura los análisis de una nueva territorialidad urbana que distingue la región y el lugar. La primera, refiere a una vista macro de las interdependencias, a la movilidad a larga distancia y a los tiempos cortos (de desplazamiento y de ritmos de vida); y el segundo refiere a una vista micro de los lazos de proximidad, a los tiempos largos de la pertenencia y a las raíces con lo local.

Una tercera característica es que consideran al sujeto como actor y protagonista de la gestión del territorio personal. El espacio de acción y el espacio de actividad estudiado por las escuelas pioneras de los años '60 (*action space* y *activity space*) reconoce ahora un sujeto activo frente a la estructura o lo instituido (social, técnica o políticamente), poseedor de un capital de movilidad que conjuga competencias personales inscriptas en el capital socioespacial global. Se reconoce un "capital movilidad" que se suma al capital cultural y al capital relacional, partes todas del capital social. Así, para Lussault (2005) la movilidad es un acontecimiento que gestiona la acción en el territorio mediante un dispositivo tecnológico (las técnicas y sus actores), un conjunto de valores sociales, y una serie de condiciones geográficas, económicas y sociales. Esto plantea dos aristas de las señaladas: la acción como noción que remite a prácticas en el territorio, y los valores como noción que trasciende hacia la cultura los condicionantes materiales del desplazamiento.

Asociada a esta subjetividad activa, está la idea de lo potencial. Kauffman (2008, 2002) distingue la movilidad o acciones posibles de movimiento en el territorio, de la motilité o potencial de movilidad construido y utilizado por un actor. La potencialidad de movimiento hace pensar también en lo "efímero" de la forma (modalidad, frecuencia, etc.) con que las personas se mueven en el territorio. La distribución modal de viajes no es un "dato" dado. La movilidad implica un acontecimiento en el territorio que es parte de una circunstancia que lo construye. Expresa lo que se puede y no necesariamente lo que se quiere en materia de desplazamiento (transporte). Las personas pueden ser "prisioneras" de las redes, aún desplazándose mucho. Esta visión da un marco de realidad a la interpretación de la movilidad y el transporte urbanos conforme a modelos de simulación y estudios de demanda.

Una cuarta característica refiere a los métodos, técnicas y herramientas de estudio. El trabajo de campo y el uso de técnicas cualitativa, ambos poco frecuentes en los estudios de transporte, prevalece en estos casos. Las encuestas hacen lugar a entrevistas semi estructuradas y en profundidad, mapas mentales, análisis del discurso, entre otras herramientas. Se trabaja a escala micro o barrial, a través de estudios de caso, o complementando en análisis multiescalares la escalas local y la global.

De este modo, aunque desde esta revisión la movilidad emerge como algo distinto al transporte (entendido más bien como su soporte), su definición presenta una polisemia que en parte responde a distintos ángulos o dimensiones de abordaje: como un valor, un derecho, una capacidad, un conjunto de competencias, un capital social (Orfeuil, 2004; Ascher, 2005; Le Breton, 2005; Urry, 2005; Kauffman, 2008).

En resumen, está caminando la definición de una escuela de pensamiento en la que se reconocen los siguientes lineamientos:

- la subjetividad: trae la visión desde el sujeto, desde la experiencia, el sentido y el significado personal y cultural.
- la potencialidad: trae lo no efectivizado, pero latente o posible.
- la tensión entre actor y estructura: trae la posibilidad de futuro, de realizar algo nuevo y distinto a lo instituido.
- la tensión entre lo micro y lo macro: trae la diferenciación y la identidad del lugar respecto a procesos y tendencias globales, nacionales, regionales o metropolitanas.

Estos lineamientos convergen entorno a dos cuestiones centrales: la posibilidad de “construir” algo distinto a lo existente, y de recuperar una visión subjetiva que profundice el conocimiento de las prácticas y modos de vida urbana actual como complemento de la información provista por los grandes agregados estadísticos. Sendas cuestiones marcan un Norte para el presente trabajo.

A continuación, un breve recorrido por los puentes y vacíos que esta nueva perspectiva traza entre la Sociología y la Geografía, dos ciencias sociales que se colocan como fundamentales para el estudio del transporte y la movilidad.

## **Movilidad y territorio: puentes y vacíos**

### ***Los puentes entre movilidad y territorio***

Así como las nuevas teorías del territorio replantean su rol y pasan de concebir su gestión como un proceso de repartición de recursos y riquezas a uno donde el desarrollo de relaciones y solidaridades entre actores es más

determinante que la simple localización de infraestructuras y equipamientos (Veltz, 1994; Poma, 2000; Caravaca et al., 2005); la inscripción territorial de grupos sociales encuentra en la movilidad una explicación que trasciende la inscripción geográfica, la localización y distribución de población, actividades, infraestructuras y servicios.

Nuevas aproximaciones desde la Sociología hacen un “puente” interesante con el territorio al respecto. A la disponibilidad de medios de transporte se le suman otros dos componentes asociados al desplazamiento, como explicativos de la inscripción y (de)limitación territorial: las competencias de movilidad (aptitudes y recursos) y la representación del territorio (Orfeuil, 2004; Le Breton, 2004; Kaufmann, 2002). Ambas son resultantes de un marco de inscripción mayor, en el que los lazos sociales y el conocimiento del espacio funcionan como supra elementos conformadores del capital de movilidad de las personas.

Los estudios de Le Breton (2005), por ejemplo, consignan que la marginalidad social presenta una movilidad variable, que a su vez define un territorio variable. El territorio de los insulares (pobres y descalificados, con trabajo precario e ingresos insuficientes para la subsistencia) es uno de proximidad, donde lo esencial de la vida cotidiana se desarrolla en ámbitos geográficamente estrechos. En tanto el de los callejeros es un territorio extendido. Así, la extensión del territorio accesible encuentra delimitación en las competencias personales de movilidad: competencias fuertes hacen accesibles territorios más amplios (callejeros) y competencias débiles territorios más estrechos (insulares), aún tratándose de la misma condición de marginalidad.

La marginalidad es asimismo un proceso socio espacial independiente de su localización o inscripción territorial. Existe en territorios periféricos y en centros provistos de transporte público (los callejeros, por ejemplo, ocupan calles comerciales y centros de trasbordo de lugares hiper centrales). Estos planteos dejan en suspenso ciertos interrogantes: ¿qué hace marginal a una cierta inscripción territorial?. Inversamente, ¿qué puede revertirla?. ¿Qué tipo de nexo hay entre movilidad, límites e identidad territoriales ((de)construcción y/o reconstrucción del territorio)?.

El capital de movilidad de las personas tiene decisiva intervención sobre su capital social, pudiendo reducirlo, limitarlo (impedirlo) o canalizarlo (Orfeuil, 2004; Kauffman, 2002; Le Breton, 2004, 2005). La movilidad permite el (re)encuentro, y éste le otorga un sentido a la relación interpersonal y habilita la construcción de confianza. Lo mismo se aplica al sentido de pertenencia, de inclusión y de diversidad necesario para la reconstrucción del tejido social afectado por procesos de individuación, sensación de no pertenencia,

inseguridad, desconfianza, búsqueda de homogeneidad y de contacto con iguales (Urry, 2005).

En resumen, la movilidad es una herramienta para articular el territorio y también para su (re)composición y la de los espacios de vida. Esto incumbe a la conectividad, asociada a la materialidad; y también a la sociabilidad, asociada a la cohesión, la integración y la identidad. Así concebida, la movilidad es resultante de la distribución territorial de infraestructuras y servicios de transporte, tanto como de aspectos personales enmarcados en lo familiar, vecinal, y social.

Ahora, ¿cómo hacer operativas estas ideas de movilidad y de territorio?. ¿Cuál es la implicancia práctica de estos conceptos para el planeamiento y el urbanismo?. Este conocimiento es todavía imperfecto, no tanto por falta de estudios o experiencias, sino porque las herramientas de análisis necesitan ser adaptadas. Este es un desafío que abreva en algunos vacíos por trabajar en el campo del transporte y la movilidad, y que son compartidos por la Geografía y la Sociología.

### ***Los vacíos entre movilidad y territorio***

La literatura sobre las metrópolis muestra una aproximación al estudio de los modos de vida, y la cotidianeidad ocupa un lugar central tanto en la Sociología como en la Geografía. El territorio cotidiano se posiciona como objeto de estudio en la Geografía Humana y la Geografía Cultural, y la movilidad cotidiana en la Sociología Urbana. El sentido, el significado y la experiencia de moverse recuperan valor en la Sociología, al igual que lo hacen el sentido, el significado y la experiencia del territorio en la Geografía.

En Geografía, no obstante, el territorio vivido se interesa poco por la movilidad cotidiana. El territorio del significado remite a la movilidad más larga, en términos de permanencia o de distancia, esto es, a la movilidad residencial, profesional, turística. Dan cuenta de ello las actas de las principales reuniones académicas, donde los grupos de discusión en movilidad reúnen principalmente estudios en migraciones y turismo (Web XI Encuentro de Geógrafos de América Latina). Y en Sociología, la movilidad cotidiana incorpora la visión subjetiva a la movilidad pero se interesa poco por el concepto subyacente de espacio (Kaufmann, 2003).

Aún los pensamientos más amplios e innovadores, como los revisados, convergen en una agenda que indaga el sentido del movimiento en un espacio material. Se estudia la espacialidad de la movilidad a través de las prácticas de viaje, tanto las asociadas a las nuevas modalidades de trabajo como al consumo (las compras, el esparcimiento) y al ensamble del conjunto de actividades (o “cadena de viajes”), reconociendo su variedad, dispersión y



distancia territorial. También la distribución diferenciada de objetos (redes e infraestructura) y personas, y la distribución desigual de la accesibilidad, tema que detenta una atención central.

Ahora, tanto la sociedad hipermóvil como la inmóvil se sustentan en un “territorio – red”, la revisión más actual del concepto de territorio. El territorio red es un espacio relativo y relacional por excelencia, entendido como una relación social mediada por la materialidad del espacio más que como un bien. El control de líneas de flujo y puntos de conexión son los aspectos más cruciales de este territorio, donde lo esencial para una accesibilidad generalizada a toda la ciudad está en tener acceso a los puntos de conexión a las redes (Veltz, 1999, 2005; Haesbaert, 2004, 2005).

Subyace un concepto de accesibilidad entendido como la llegada a lugares, y su distribución territorial remite a *forma* urbana, a *localización* de actividades y servicios, *infraestructuras*, a velocidades y distancias *de un punto a otro*. Se reconocen necesidades y derechos ciudadanos vinculados al desplazamiento, como necesidades y derechos de “conexión”. La mirada está puesta en aprovechar las infraestructuras, medios y servicios de transporte existentes, reconociendo y coordinando sus aptitudes, pero la infraestructura y la conectividad hacen subyacer un enfoque que, más allá de reconocer su incidencia en la forma y distribución temporal y territorial de la demanda, conserva una visión material y técnica del sistema de transporte y movilidad urbana.

Hay, pues, una mirada común y “espacializada” de la accesibilidad desde el punto de vista de la movilidad, y también una visión material y técnica del territorio de las redes. La naturaleza material del desplazamiento en el territorio hace prevalecer la dimensión material del espacio, y ésta lleva a una visión “cartográfica” del desplazamiento. Una visión en el plano, a la que subyace una visión “subsociada” del territorio (como superficie), y “espacializada” del acceso (como llegada a lugares).

Entonces, se estudia el sentido o significado del movimiento, pero ¿cuál es el sentido del espacio que se cartografía a través de las prácticas de movilidad?. ¿Cómo se captura la “geograficidad” de la movilidad?. Lussault (2005) dice que el espacio de la acción es una gráfica de lugares. ¿Cómo se los registra?. ¿Cómo superar una visión “subsociada” del territorio en estos registros?.

A continuación se presentan los avances hechos en un intento por superar este vacío teórico y a la vez hacer operativas las ideas que orientan las revisiones más actuales sobre transporte, movilidad y territorio. Un intento ambicioso que no será resuelto acá, pero que pretende sumarse a construir el camino.

**El sentido del movimiento, el sentido del espacio del movimiento**

Transporte y movilidad reenvían siempre al espacio. Si bien moverse implica tiempo, nada ni nadie viaja en el tiempo. Se viaja en el espacio, durante el tiempo. El espacio, pues, es la categoría fundamental de análisis.

En la actualidad, el pensamiento sobre el espacio es entendido desde su dimensión material tanto como desde su dimensión simbólica y subjetiva, y el desplazamiento de bienes o personas se explica desde todos ellos. No obstante, incorporar el espacio subjetivo de la experiencia y el sentido al transporte y la movilidad, es todavía difícil. Se vio que la literatura hace foco en lo subjetivo y lo cultural de un desplazamiento “cartográfico” en el territorio.

Ir de un espacio material a uno del sentido es un desafío que enciende la tarea de distinguir distintas dimensiones de lo territorial en el análisis del transporte y la movilidad. Apuntando en esta dirección, se trabaja sobre el significado del movimiento y de su espacio, recuperando la finalidad última de las prácticas de desplazamiento y la mirada subjetiva de su experiencia cotidiana.

El énfasis puesto por los estudios en transporte y movilidad en la dimensión material del territorio no es casual. El desplazamiento de bienes y personas es un desplazamiento material, e involucra un sistema de objetos materiales, como calles, paradas, centros de trasbordo y demás infraestructuras de transporte. No obstante, el estudio del desplazamiento material de bienes y personas puede definirse metodológicamente desde diferentes miradas.

La revisión anterior permite sostener que entre movilidad y transporte hay una unidad de estudio compartida: el desplazamiento o viaje. El viaje de las personas o bienes en el territorio es un cambio de lugar que requiere superar una distancia material o métrica. Esto lleva a poner el énfasis en la dimensión material del territorio y a definir metodológicamente la unidad de estudio (o viaje) como el nexo entre un origen y un destino. A esta definición la llamamos “ontológica”, en referencia a la doctrina filosófica que estudia la naturaleza de las cosas, el ser y sus propiedades.

La Teleología, en cambio, estudia las causas finales de las cosas. Desde la perspectiva del movimiento, el sentido del espacio es teleológico. El movimiento en el territorio es un movimiento entre lugares, pero su finalidad no son lugares. Son actividades, servicios, bienes situados en lugares. La eficacia del movimiento en el territorio es, pues, teleológica.

Entonces, ¿cómo definir un viaje?. Se propone hacerlo como un cambio de lugar de bienes y personas en el territorio que requiere superar una distancia material y satisfacer un fin que lo motiva. Esto lleva concebir metodológicamente la unidad de estudio (o viaje) como el nexo entre un fin y

su satisfacción (por ejemplo, vacunarse, obtener la jubilación, el subsidio por desempleo, etc.). A esta definición la llamamos “teleológica”.

En resumen, hay distintos caminos para estudiar el transporte y la movilidad. Aquí se distinguen dos: uno ontológico y otro teleológico, ambos complementarios entre sí. El enfoque teleológico plantea la movilidad como un concepto para analizar la realización de deseos y/o necesidades de desplazamiento o viaje. Y el acceso como un concepto para analizar la realización de servicios / actividades, más allá de la llegada concreta a lugares. El punto de partida es, pues, la satisfacción de los fines perseguidos por un viaje. En estos términos, un aumento de la movilidad no es un aumento de la cantidad de viajes, sino de la satisfacción de los deseos y necesidades de desplazamiento de las personas, y por su intermedio, de sus proyectos de vida y su inserción social.

La movilidad territorial se concreta (o realiza) en viajes, y se la estudia a través de ellos, pero su comprensión e interpretación no se agota en la llegada a lugares. ¿Qué implicancias tiene esto para el ordenamiento territorial?.

### **La teleología del movimiento y el ordenamiento territorial: una Geografía del Acceso**

La vida cotidiana se organiza entorno a la familia, los amigos, el trabajo, la escuela y los lugares de consumo. La distribución espacial de estas obligaciones y ocasiones modelan el espacio de actividad. Su extensión puede ser medida, su configuración explicada o interpretada, tal como lo hicieron las escuelas pioneras de los años '60. Sobre este espacio trabaja la Geografía de la Accesibilidad (Ascher, 2005), observando fundamentalmente la forma y el grado de facilidad con que se llega a un lugar, por lo cual la accesibilidad se suele interpretar como un atributo de los lugares. Este abordaje redundante en una simplificación del problema del acceso.

El acceso es un problema complejo y un concepto clave para comprender y gestionar la relación entre movilidad, transporte y territorio. El enfoque propuesto por el trabajo se orienta a complementar la “Geografía de la Accesibilidad” con una “Geografía del Acceso”, como campo de conocimiento vinculado a la organización del territorio a partir de la interconexión de la movilidad con bienes, servicios, actividades (antes que con lugares).

La movilidad cotidiana une lugares en el territorio dibujando una gráfica sobre las redes. Esta gráfica varía conforme al sentido o significado con el que se encadenan los lugares. Hay dos tipos de encadenamientos estudiados. Uno, el más conocido, es el de los viajes realizados por una persona a lo largo del día. Otro, el de los viajes realizados por varias personas vinculadas entre sí (la

empleada llega a la casa para que la mamá lleve los chicos al colegio antes de ir a trabajar). Con base en las definiciones propuestas por el trabajo, el acceso también puede unir lugares conforme a un sentido o significado: el de concretar (realizar, satisfacer) el fin que motiva un viaje. En este caso, la gráfica sobre las redes mostrará la trayectoria personal que involucra realizar una actividad, obtener un bien o servicio, como por ejemplo, tener el documento de identidad, la medicación para el tratamiento de VIH, hacer una ecografía, tener clases, etc. Este significado encadena lo que llamamos el “territorio del acceso”.

Autores como Veltz (2005) y Haesbaert (2004) interpretan el territorio personal como uno de baja intensidad porque no implica transformaciones en estructuras visibles, pero es aquel que dota de sentido al espacio y lo funcionaliza, siendo por esto de mayor importancia que las estructuras más materiales. En esta línea se orienta el territorio del acceso. Una gráfica del territorio del sentido de una persona o grupo social a través de su movilidad asociada a la satisfacción de necesidades o deseos que hacen a su inserción social. La Geografía del Acceso apunta a estudiar la “morfología” del territorio existencial. Tiene una visión funcionalista del espacio, pero orientada a objetivos de equidad o éticos y haciendo prevalecer lo “biográfico” por sobre lo “cartográfico”.

La movilidad del acceso y su territorio plantea una agenda de temas académicos (de investigación teórica y aplicada), y también de gestión. La definición teleológica de la unidad de estudio (o viaje) permite hacer operativo un concepto renovado y alternativo de movilidad aplicable al ordenamiento territorial, como un insumo de la gestión y el planeamiento urbano.

Los desplazamientos son resultado de la ocupación dada a los lugares en el territorio, y esto es algo reconocido en forma generalizada por el urbanismo y el planeamiento, pero la definición “ontológica” del viaje como nexo entre lugares dificulta llevar a la práctica una visión transversal del viaje, y finalmente se termina en una sectorial asociada al transporte.

El problema del acceso a las actividades o servicios que un viaje tiene como fin, pone en conexión las condiciones en las que éstos se ofrecen (en cantidad, calidad y distribución en el territorio) y el transporte. La movilidad y el acceso son terrenos de disputas entre aspectos personales, del transporte y de la actividad fin, de los que resulta la realización de un viaje (y la no realización de otros). El viaje es, por naturaleza, intersectorial.

Definir “teleológicamente” el viaje como el trayecto entre un fin y su satisfacción (obtener un bien, concretar una actividad o servicio), facilita incorporar esta esencia transversal, tanto entre lo subjetivo y lo objetivo como

entre el transporte y otros sectores de actividad. Para capturarla el trabajo diseña una herramienta de estudio llamada “historia de viaje”.

La historia de viaje es una entrevista semi estructurada que reconoce tres momentos: un primer momento vinculado a la decisión, planificación y organización del viaje (o momento “pre viaje”) en el que prevalece la identificación de factores vinculados a lo personal, familiar y vecinal; un segundo momento vinculado al trayecto entre el lugar de origen y de destino (o momento “viaje”) en el que prevalece la identificación de factores vinculados al transporte; y un tercer momento vinculado a la realización de la actividad fin (o momento “pos viaje”) en el que prevalece la identificación de factores vinculados a dicha actividad. De esta manera la herramienta cruza dos miradas sobre el viaje: una en la especialidad, pero capturando otro territorio (fin – satisfacción); y otra en la temporalidad (Gutiérrez, 2009a).

Este diseño facilita recoger información sobre el viaje en tanto experiencia biográfica e intersectorial, y aporta nueva información espacio temporal sobre la movilidad urbana, aplicable a identificar vacíos entre políticas sectoriales, deseos y necesidades de movilidad insatisfechos, o satisfechos de manera insuficiente o insatisfactoria y sus factores condicionantes, así como la trama del acceso a un bien o servicio (la red de viajes que encadena el acceso, cómo y por qué lo hace).

En resumen, el desplazamiento o viaje es resultado de la conjugación de lo subjetivo con lo objetivo, y del transporte con actividades y servicios de otros sectores. Es posible adecuar las herramientas y métodos de estudio para capturar mejor esta complejidad.

### **Resultados empíricos: movilidad y acceso a la salud materna en la periferia de Buenos Aires**

Este punto busca ilustrar el enfoque teórico-metodológico propuesto mediante resultados obtenidos de su aplicación al caso del acceso a la salud materna en la periferia de Buenos Aires (Gutiérrez, 2008).

El terreno de la investigación corresponde a los partidos de Pilar y Gral. Rodríguez, ubicados en el noroeste corona periurbana o más externa de la metrópolis de Buenos Aires, a unos 50 km de distancia media de la ciudad central (Ciudad Autónoma de Buenos Aires). El acceso a la salud materna se trabaja mediante el caso de madres pobres atendidas en el sistema público. En Argentina la salud pública es gratuita y se enmarca en una política de acceso universal. La atención del sistema de salud se organiza entorno a hospitales (para servicios complejos y parto) y centros de salud barriales (para servicios básicos o primarios). Desde un enfoque “ontológico”, estos serían los lugares

que orientarían los estudios de accesibilidad: el viaje al centro de salud (en el barrio, más próximo) y el viaje al hospital (fuera del barrio, más lejano).

El sistema público dispone 5 controles (embarazos sanos), centros de salud barriales con atención obstétrica, y parto hospitalario. La definición ontológica del viaje como nexo entre lugares lleva a pensar el acceso en términos de 5 viajes al centro de salud barrial, y uno al parto. Aplicando el enfoque “teleológico”, el estudio se orienta a partir de los servicios de salud materna involucrados por el control del embarazo y parto, y no de los lugares de atención. La definición teleológica del viaje como nexo entre fin y satisfacción (o entre necesidad y servicio) permite emerger viajes analíticamente “ocultos” en la visión “espacializada” del acceso a “lugares”.

Los controles de salud materna requieren visitar al médico y realizar exámenes auxiliares como ecografías, exámenes de sangre, ginecológicos y odontológicos. Una ecografía en el sistema público de los partidos estudiados requiere 5 viajes para una embarazada sana: dos al centro de salud barrial (para obtener la orden y para entregar los resultados al médico), y tres al hospital (para solicitar turno, hacer la ecografía y retirar los resultados). De este modo, 5 controles de salud no implican 5 sino 22 viajes (ida). Este número refleja una situación desenvuelta sin complicaciones, de la embarazada, del transporte o de la atención médica.

El acceso a la medicación para el tratamiento del VIH, provista en los hospitales, converge en la misma evidencia. No implica 1 sino 5 viajes: 4 al hospital (para obtener la receta, hacer una encuesta en el servicio social, entregar la certificación de no cobertura de salud y retirar la medicación) y 1 para certificar la no posesión de cobertura de salud (a renovar cada 6 meses).

De estos resultados se destacan algunos hallazgos como principales. El primero, es que el acceso a un servicio (actividad o bien) involucra viajes “partidos” (fragmentados), encadenados en una secuencia funcional y acumulativa. No son viajes encadenados durante el día por diferentes fines (llevo los chicos a la escuela, voy al trabajo, hago las compras, vuelvo a casa). Se trata de la cadena de viajes ligada a un único fin.

El segundo hallazgo a destacar es que esta secuencia funcional de viajes es temporalmente discontinua y territorialmente distribuida: realizar o concretar servicios encadena viajes a través de diferentes días y lugares. Esto permite “mapear” nuevos y distintos territorios del acceso. Controlar un embarazo sano requiere viajes al centro barrial y al hospital (7 y 15 ida, respectivamente). Obtener la medicación para el VIH, requiere viajes al hospital y a la Administración Nacional de Seguridad Social (4 y 1 ida, respectivamente).

El encadenamiento funcional de viajes escondido tras la realización de un servicio grafica redes en el territorio. El espacio de la Geografía del Acceso es un espacio red. Desde una definición ontológica (origen - destino), el viaje es una unidad lineal de cuya combinatoria resultan redes. Desde una definición teleológica (necesidad – servicio), el viaje como unidad es una red. En el territorio biográfico y experimentado del sentido del movimiento un viaje puede ser en si mismo una red.

Un tercer y último hallazgo es que el acceso a un mismo servicio esconde redes con morfología diferente en el territorio, aún para grupos sociales que comparten localización y perfil socioeconómico. Para una embarazada de riesgo, los 5 viajes para hacer una ecografía en el sistema público son todos al hospital. Se detectan particularidades en el acceso conforme a condiciones de salud, también de edad y género (el acceso de menores a los servicios de salud pública requiere documentación y presencia de padres o tutores, por ejemplo). Vale mencionar que el viaje al hospital en los partidos periurbanos estudiados conlleva distancias de hasta 30 km, caminatas medias de 2km, uso de transporte público con al menos un trasbordo (entre autotransporte o autotransporte y tren), dura alrededor 90 minutos, y requiere un gasto por persona equivalente al diario en comida para el grupo estudiado. No hay servicios de transporte nocturnos y son pocos los fines de semana.

También es distinta la gráfica para madres residentes en los mismos partidos pero con acceso a servicios de salud pagos, sea en forma particular o a través de obras sociales a las que adhiere por su empleo o el de su pareja. Esta gráfica es más simple pero igualmente variable. En ocasiones la ecografía es un viaje lineal, en otras es una red de tres viajes. La simplificación de la red está asociada a la calidad de los servicios de transporte y de salud, más que a la disponibilidad de medios de transporte.

En resumen, la Geografía del Acceso revela más viajes, más lejos, y a diferentes lugares de los que a simple vista sugiere Geografía de la Accesibilidad “a lugares”. Esto permite detectar, por ejemplo, que el control de salud materna demanda viajar más lejos de lo sugiere una política de descentralización a través de centros barriales con atención obstétrica. También ofrece nuevas medidas de acceso, ahora en cantidad de viajes y lugares. Además, “revalúa” las mediciones de accesibilidad convencionales, en gasto, distancia y tiempo de viaje. Este revalúo evidencia situaciones (paradójicas), como ser que el gasto en viaje para hacer acompañada una ecografía gratuita en el sistema público de salud (por la pareja o un familiar) equivale al de una ecografía en el sistema pago de salud. Asimismo, que la complejidad y dificultad del acceso crece con la fragilidad de la salud. Los cinco controles de una embarazada portadora sana de VIH llevan 56 viajes (ida) en lugar de 22, todos al hospital.

El enfoque teleológico de la movilidad y el acceso favorece la emergencia de una visión biográfica y en red del viaje que dibuja otros mapas en el plano, mapas que revelan el territorio del sentido y el sentido de la movilidad en el territorio. Visibilizar la Geografía del Acceso asiste a incorporar la movilidad en otras políticas sectoriales además del transporte, a través del “mapeo” de la movilidad a las actividades y servicios involucrados por ellas (por ejemplo, a la política de desarrollo social, observando el acceso al crédito hipotecario o subsidios por discapacidad). De este modo, la movilidad incorpora la dimensión territorial a diferentes políticas públicas, y no sólo a aquellas con una impronta territorial clara, como las de vivienda y ordenamiento territorial.

### *Indicadores sobre movilidad urbana*

El diseño aplicado a la “historia de viaje” permite capturar datos en correspondencia con la naturaleza “intersectorial” del viaje. Se recoge información que señala “desconexiones” entre la política pública de transporte y la de salud, como por ejemplo la siguiente:

- se invierte en centros de salud barriales manteniendo viajes evitables al hospital (exámenes auxiliares, preparación al parto, turnos, información de trámites o suspensión de la atención),
- se invierte en hospitales nuevos sin adecuar recorridos, paradas ni horarios del transporte,
- se invierte en ambulancias y unidades móviles de salud con vehículos inadecuados para la vialidad de tierra de los barrios periurbanos,
- durante la noche y los fines de semana no hay atención en los centros de salud barriales y tampoco transporte público para ir al hospital,
- se deja expandir transporte domiciliario (remis) sin colocar identificación a calles y casas.

El devenir espacializado de la historia de viaje muestra las virtualidades, elecciones, y estrategias de movilidad de las madres en una interacción recíproca entre lo subjetivo, el transporte y la salud. La demora en ser atendida por el médico, la cantidad de visitas necesaria para hacerlo incide en el acceso y en la propia decisión de viajar. También incide la percepción de la madre sobre la salud y la enfermedad, aspecto que puesto en relación con la dificultad y efectividad del viaje, explican su movilidad. Esto es, si el contacto con el médico no está incorporado en la vida personal de la madre y lo asocia a la enfermedad, y no así al embarazo, la movilidad pesa más que el cuidado de la salud (o a la inversa).

De esta conjugación entre lo subjetivo, el transporte y la salud resultan unos viajes y otros no. Algunos son efectivos y otros inútiles. La aplicación de la herramienta recoge evidencia constatable sobre tres tipos de viajes: innecesarios, inútiles y no viajes. Esta información permite elaborar



indicadores de movilidad que, basados en el enfoque teleológico (el viaje como nexo entre fin y satisfacción, o necesidad - servicio), apuntan a evidenciar su eficacia. El Cuadro 1 los presenta según la evidencia recogida del caso observado (movilidad a la salud materna en el sistema público en partidos periurbanos de Buenos Aires).

**Cuadro 1.**  
**Indicadores de movilidad urbana**

INDICADOR	DEFINICIÓN	EJEMPLOS
MOVILIDAD INSATISFECHA	Viajes realizados sin satisfacer la necesidad que los motiva (viajes inútiles)	<p><u>Viajes al control sin concretar el servicio por:</u> Las calles del barrio están intransitables (barro, anegamiento). No llega al barrio algún equipo o insumo, el médico, o el transporte. El transporte público demora, sale de servicio, cambia el recorrido (sin aviso). El médico se retira antes, falta o cambia el día o lugar de atención (sin aviso). Paro o asueto en el hospital (sin aviso). Hay demoras en la consulta, o cupos de atención insuficientes.</p> <p><u>Viajes al parto hospitalario sin concretar el servicio por:</u> Derivación a otro hospital (por cuidados, falta de camas o de personal). Falsa alarma o parto incipiente (no se interna el trabajo de parto)</p>
MOVILIDAD INSATISFAC TORIA	Viajes realizados en condiciones desfavorables	<p>Caminatas o pedaleo por calles de tierra en mal estado. Esperas prolongadas, inciertas, a la intemperie, sin iluminación, asiento, higiene. Pérdida del pasaje pagado por salida de servicio del transporte Incomodidad o</p>

		<p>sensación de peligro durante el viaje (de pie, apretada, frenadas y empujones, ventanas o asientos rotos, piso resbaladizo).</p> <p>Angustia por viajar sola (gasto del viaje al hospital y/o inadecuación entre horarios de atención y laborales).</p>
MOVILIDAD INSUFICIENTE	<p>Viajes no realizados, suspendidos, postergados o realizados en cantidad menor a la necesaria</p>	<p>Las madres desean pero no realizan curso de preparación al parto. Inician o hacen los controles y exámenes en forma tardía e incompleta.</p> <p>Suspenden consultas o exámenes por lluvia (miedo a caídas o a empeorar la salud).</p> <p>Los papás desean pero no acompañan el control del embarazo o el parto Postergan el viaje al parto para “forzar” una emergencia (ambulancia)</p>
MOVILIDAD ASOCIADA	<p>Viajes realizados para cumplir otros fines asociados al principal.</p>	<p>Cada servicio “esconde” viajes tras de sí: 1 ecografía son 5 viajes, 1 examen de laboratorio 4.</p> <p>Hay que viajar para sacar turnos, para retirar resultados, por trámites (autorizaciones), por documentos.</p> <p>El parto hospitalario de menores requiere el viaje de padres o tutores.</p>
<p>Fuente: Gutiérrez, 2008. Elaboración propia.</p>		

Las herramientas de estudio convencionales, como las encuestas de origen y destino e incluso técnicas cualitativas diseñadas según el enfoque “en el plano” del viaje, encuentran obstáculos para capturar su condición intersectorial en forma satisfactoria, simple y sistematizada, por ende, para comprender y gestionar en materia de transporte y ordenamiento territorial. Esto favorece la instalación de deficiencias de gestión y comunicación mejorables de manera simple, económica y a escala local. Exige, por ejemplo, viajes evitables para acceder a la información (los requisitos de atención se informan mediante carteles en el lugar).

Las consecuencias de no capturar o de capturar en forma inadecuada, parcial o no articulada esta información, repercuten en los resultados finales de la política pública: controles de salud insuficientes, tardíos, incompletos que amplifican los riesgos al momento del parto, tanto para la madre como para el niño. En resumen, inversiones públicas poco eficaces y eficientes.

## **Conclusiones**

En un intento por sintetizar lo presentado por el trabajo, es posible decir que la movilidad es una práctica social de viaje que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (o requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos. De su interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales, sea de sí mismos o de sus bienes. Su dinámica reconoce condiciones externas, del entorno, que actúan a su vez como barreras (dificultan, reducen o limitan el desplazamiento) y como recursos (canalizan, facilitan el desplazamiento). Estas condiciones están definidas por variables “métricas” (vinculadas al espacio material) y también por variables no “métricas”, vale decir, relativas a las condiciones en que se gestiona el territorio. La gestión del territorio se realiza a través de la distribución y densidad de usos del suelo, y también a través de la distribución horaria, administrativa, de la gestión de información, comunicación y organización de servicios y actividades, además de las propias del transporte. Asimismo, reconoce restricciones “internas” o subjetivas (como la representación del territorio y las competencias de movilidad).

Es en este intercambio que cada grupo socio económico y cultural desarrolla sus propias relaciones con el espacio y define las dinámicas con las que construye el territorio, incluso las dinámicas de movilidad. Estas responden a una esfera de condiciones privadas (a escala personal, familiar, vecinal), y a una esfera de condiciones públicas, vinculadas a las redes de infraestructura y servicios involucradas por el viaje en sí (transporte) y por el fin del viaje (salud, educación, comercio, recreación, administración pública, por ejemplo). La movilidad, la distancia, la velocidad, afectan la manera en que se construye y controla el propio territorio y varían de un grupo social a otro aún compartiendo la misma localización.

El enfoque teleológico de la movilidad y su unidad de estudio (el viaje) redefine el concepto de acceso a través de la realización o satisfacción de los fines del desplazamiento. Esto hace emerger una secuencia de viajes analíticamente oculta en el pensamiento convencional e identifica nuevas redes y territorios. La Geografía de la Accesibilidad estudia la distribución territorial del atributo de accesibilidad de los lugares. La Geografía del Acceso busca estudiar la organización del territorio a partir de la interconexión de la movilidad con bienes, servicios, actividades. Trabaja sobre el significado del movimiento y de su espacio recuperando la finalidad última

de las prácticas de viaje y la mirada subjetiva de su experiencia cotidiana: el territorio que grafica la trayectoria personal de movilidad involucrada en realizar sus deseos y/o necesidades. Lo biográfico y teleológico se revela sobre lo cartográfico y ontológico.

Este trabajo aspira a un diálogo entre la reflexión y la acción que los perturbe mutuamente e interese en aprender cómo hacer para que las ideas lleguen a la práctica y para que la práctica refleje las ideas. Se necesitan ambas cosas para responder a los desafíos del urbanismo, como el del transporte periférico en la ciudad difusa. Es por ello que se busca hacer operativo un concepto y herramientas que capturen nuevos insumos para el ordenamiento territorial. Estos insumos posibilitan intervenir a nivel micro o barrial, en las relaciones de proximidad y cotidianeidad, sin perder de vista lo macro, pero con mayor facilidad. A nivel macro la metrópolis presenta condiciones y condicionamientos que no se modifican fácilmente.

La agenda política de la movilidad urbana reconoce la multimodalidad y la intermodalidad como principios a incorporar en el planeamiento y el urbanismo, en los análisis de los operadores, de los intendentes, de los investigadores. El acceso es una matriz organizadora de estos principios. Cada acontecimiento de movilidad gerencia un espacio práctico complejo, y su comprensión requiere sondear las condiciones reales de una “oferta” de infraestructura o servicios, las que realiza y las que no, y cómo. Esto difiere de sondear las posibilidades habilitadas (potencialmente) por una oferta, al estilo que suele encerrar la planificación de infraestructuras o servicios y las inversiones resultantes.

Los esfuerzos por mejorar el ordenamiento y la planificación territorial deben considerar mejorar la coordinación de localizaciones pero trascendiendo el plano “cartográfico”, dominante incluso en los enfoques más innovadores. También deben mejorar la coordinación de la gestión administrativa, horaria, de información y comunicación. Trascender un enfoque sectorial por uno intersectorial, y uno material por uno multidimensional.

Resignificar el territorio permite contestar el existente o instituido con uno cuyo significado esté dado por y para la comunidad. Tener la posibilidad de elegir el propio territorio y de inventar uno nuevo, hace a la libertad y equidad de oportunidades. Aspiremos a un modelo de planeamiento y a una política de movilidad con objetivos orientados a asegurar a todos una autonomía individual, expresada en la posibilidad de realizar un proyecto de vida, día a día.

## **Bibliografía**

ALLEMAND, S.; F. ASCHER y J. LEVY (dirs.). *Le sens du mouvement*. París: Belin – IVM, 2005. 336 p.

ASCHER, F.. Les sens du mouvement : modernités et mobilités. In ALLEMAND, S. *et al.* (dirs.). *Le sens du mouvement*. París: Belin – IVM, 2005, p. 21-35.

AVELLANEDA, P. y A. LAZO. 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. In *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. [CD-Rom]. Buenos Aires, 2009.

CARAVACA, I. *et al.* Innovación, redes, recursos patrimoniales y desarrollo territorial. *EURE*, 2005, n° 94.

CEBOLLADA, A. y C. I. MIRALLES. Modelo urbano, movilidad y exclusión laboral. In *I Jornadas de Geografía Económica*. Valladolid: AGE, 2004.

DARBERA. *Ou vont les taxis?*. París: Ed. Descartes & Cie, 2009. 270 p.

DUPUY, G.. *La dépendance automobile. Symptôme, analyse, diagnostic, traitement*. París: Anthropos, 1999.

FIGUEROA, O., y A. ORELLANA. Transantiago: gobernabilidad e institucionalidad. *EURE*, 2007, v. 100, n° 33.

GARCÍA PALOMARES, J. C. Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *EURE*, 2008, v. 100, n° 34.

GUTIÉRREZ, A.. *Movilidad, pobreza y salud adolescente en Argentina. El caso del rururbano de Buenos Aires*. London: IFRTD – SKAT/COSUDE, 2008.

GUTIÉRREZ, A.. De las redes de transporte al problema de la movilidad: límites físicos y analíticos de la expansión urbana en Buenos Aires. In PÍREZ, P. (ed.). *Buenos Aires, la formación del presente*. Quito: Ed. OLACHI, 2009, p. 239-267.

GUTIÉRREZ, A. Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad?. Aprendiendo a delimitar los deseos. In *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. [CD-Rom]. Buenos Aires, 2009a.

GUTIÉRREZ, A. Movilidad y acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires. In *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. [CD-Rom]. Buenos Aires, 2009b.

GUTIÉRREZ, A. La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires. *Encuentro de Geógrafos de América Latina*. [En línea]. 2009c. <<http://www.egal2009.com>>.

HAESBAERT, R. *O mito da desterritorializacao*. Río de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. 395 p.

HAESBAERT, R. De la déterritorialisation à la multiterritorialité. In ALLEMAND, S. *et al.* (dirs.). *Le sens du mouvement*. París: Belin – IVM, 2005, p. 69-80.

HERCE VALLEJO, M. *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Ed. Reverté, 2009. 315 p.

HERNÁNDEZ, D. Los desafíos del Transporte Público como canal de acceso al bienestar y mecanismo de integración social. El caso de Santiago de Chile. In *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. [CD-Rom]. Buenos Aires, 2009.

JARA, M. Y CARRASCO, J. A. Indicadores de inclusión social, accesibilidad y movilidad: experiencias desde la perspectiva del sistema de transporte. In *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. [CD-Rom]. Buenos Aires, 2009.

KAUFMANN, V. *Re thinking mobility*, Aldershot: Ashgate, 2002.

KAUFMANN V. FLAMM M., *Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*. París: Caisse Nationale des Allocations Familiales (CNAF), Dossier d'études 51, 2003.

KAUFMANN, V. *Les paradoxes de la mobilité*. Laussane: Le Savoir Suisse, 2008. 115 p.

LAZO, A. Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, nº 270 (45). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm>>.

LE BRETON, E. Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire. In ORFEUIL, J.P. (Dir.). *Transports, pauvretés, exclusions, Pouvoir bouger pour s'en sortir*. París: Ed. de l'Aube, 2004, p. 115-147.

LE BRETON, E. *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris: Armand Colin, 2005. 247 p.

LÉVY, J. (Conferencia). Movilidad cotidiana y equidad. In *Seminario Movilidad Cotidiana y Equidad*. Pontificia Universidad Católica de Chile, Universidad de Chile, IVM, Santiago de Chile, 3/9/2009.

LÉVY, J.. Modèle de mobilité, modèle d'urbanité. In ALLEMAND, S. *et al.* (dirs.). *Le sens du mouvement*. París: Belin – IVM, 2005. p. 157-170.

LLERAS, G. Y M. J. IDROVO. Movilidad y Pobreza en Bogotá, análisis alternativo de la encuesta de movilidad 2005. In *XIV CLATPU*. [CD-Rom]. Río de Janeiro, 2007.

LUSSAULT. *La mobilité comme événement*. In ALLEMAND, S. *et al.* (dirs.) *Le sens du mouvement*. París: Belin – IVM, 2005. p. 109-117.

OFFNER, J.M. *Politiques de transport : prospective et outils*. France: La Documentation Française, 2009. 79 p.

ORFEUIL J.P. (Dir.). Introduction. In ORFEUIL J.P. (Dir.). *Transports, pauvretés, exclusions, Pouvoir bouger pour s'en sortir*. París: Ed. de l'Aube, 2004, p. 11-27.

POMA, L. La nueva competencia territorial. In BOSCHERINI, F. y POMA, L. *Territorio, conocimiento y competitividad de las empresas*. Madrid: Miño y Dávila, 2000.

ROBERT BARTLETT (Ed.). *The Global Book of Transport*. [En línea]. Schopfheim: Schorrell Analysis, 2006. <[www.schorrell-analysis.de](http://www.schorrell-analysis.de)>.

URRY, J. *Sociologie des mobilités*. París: Armand Collin, 2005. 253 p.

VELTZ, P. *Des territoires pour apprendre et innover*. París: Ed. de L'Aube, 1994.

VELTZ, P. *Mundialización, ciudades y territorio*. Barcelona: Ed. Ariel, 1999. 254 p.

VELTZ, P.. L'économie de toutes les mobilité. In ALLEMAND, S. *et al.* (Dirs.). *Le sens du mouvement*. París: Belin – IVM, 2005, p. 49-60.

## **Páginas web**

Página Web Municipalidad de Lima. <<http://www.munlima.gob.pe/>>.

Página Web Ayuntamiento de San Sebastián. <<http://www.donostia.org/>>.

Página Web Encuentro de Geógrafos de América Latina 2009.  
<<http://www.egal2009.com>>.

© Copyright Andrea Gutiérrez, 2010.

© Copyright *Scripta Nova*, 2010.

#### Ficha bibliográfica:

GUTIERREZ, Andrea. Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV, nº 331 (86). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>>. [ISSN: 1138-9788].