

Sobre las articulaciones entre movilidad social y movilidad cotidiana. Una aproximación desde el estudio de la movilidad en villas de la Ciudad de Buenos Aires.

Bruno Salerno, Susana Kralich

CONICET-Programa de Transporte y Territorio, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

br.salerno@gmail.com, skralich@educ.ar

RESUMEN

En la última década se duplicó la población de las villas de la Ciudad de Buenos Aires, análogamente a lo sucedido la década previa, pero contrastantemente, en un contexto de fuerte reducción de la pobreza. En base a esto nos preguntamos ¿cuál es la vinculación entre la expansión del hábitat informal y los procesos de movilidad social?

Proponemos abordar este problema desde la perspectiva de la movilidad cotidiana, entendida como el despliegue de estrategias de traslado por parte de la población, para acceder a recursos urbanos. A partir del hecho de que las villas porteñas gozan de una ubicación central, más aún comparadas las del resto de la metrópolis, nuestra hipótesis propone que la persistencia o incremento de aquéllas localizaciones estaría fuertemente asociada a la obtención de ventajas comparativas en un aspecto crucial de la reproducción social: la movilidad cotidiana.

Con dicha orientación la ponencia introduce consideraciones respecto de aspectos teóricos. Luego, a partir del análisis de caso, y en contraste con lo que

sucede en el resto de la metrópolis, elevamos algunas conclusiones y planteamos nuevos interrogantes sobre la relación entre movilidad social y cotidiana.

Palabras clave: movilidad social, movilidad cotidiana, villas, transporte, Buenos Aires

INTRODUCCIÓN

Desde la vuela a la democracia (1983), la población de las villas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) no ha parado de crecer. A diferencia de lo sucedido en las dos primeras décadas del periodo democrático, en esta última el crecimiento ha sido paralelo a la disminución de la pobreza.

La población en villas dentro de la CABA, hacia 2006¹ era de aproximadamente 130 mil personas, representando cerca del 5% de su población, en tanto que la población de los 24 partidos aglomerados superaba el millón de personas (casi el 9%). Desde 2001 hasta ese año la variación fue menor en la CABA que en el conjunto de la aglomeración², pero sin embargo, aumentó la participación de este grupo sobre el total de residentes. A la par que esto ocurría, simultáneamente bajaba la pobreza (en la CABA del 14,7% al 11,6% entre 2004 y 2006; y en los partidos del Gran Buenos Aires, del 44,4% al 25%)³.

A partir de la hipótesis de que la persistencia o incremento de la población en localizaciones no formales, estaría asociada a la obtención de ventajas comparativas en la movilidad cotidiana, en este trabajo analizaremos algunos

¹ Se utiliza para la comparación el año 2006 en virtud de que para dicho año contamos con el relevamiento realizado por Cravino (2009) para las villas metropolitanas, no habiendo detectado información actualizada comparable, para fecha más reciente.

² Hay que notar que en la última década, no sólo se aceleró el crecimiento de las urbanizaciones informales en la región, sino que éste, además, pasó a explicar gran parte del crecimiento demográfico de los partidos del Gran Buenos Aires (Cravino, op. cit.).

³ Estos datos los tomamos de la EPH del INDEC.

aspectos relativos a la movilidad cotidiana de los habitantes de las villas de la Ciudad.

En caso de que las mismas condicionaran positivamente la movilidad social respectiva, ésto conllevaría romper con la aparente paradoja que implica la disminución de la pobreza en simultáneo con el crecimiento de las villas. Y mientras lo primero surge de relacionar ingresos familiares con el precio de una canasta de productos, lo segundo se vincula a procesos socio-espaciales mucho más complejos. La relación lineal que asocia residir en una villa con “ser pobre”, pretende ser, en este trabajo, un punto de partida disparador.

Algunas de las herramientas teóricas que se van a utilizar serán los conceptos de “capital de movilidad” y “capital espacial”, que son resultado de un recorrido teórico amplio. Las dos nociones, a nuestro entender pueden ayudar a dilucidar la forma concreta en que determinados elementos pueden favorecer la movilidad. Para ello nos proponemos trabajar con dimensiones de oferta y demanda de transporte, utilizando un Sistema de Información Geográfica (SIG), a partir del cual establecer algunos primeros y resultados orientadores, así como el planteo de preguntas y temas sobre los cuales profundizar.

EL ACCESO A LA CIUDAD Y LA MOVILIDAD

En los trabajos clásicos del campo vernáculo sobre villas, tradicionalmente se aceptó la vinculación entre el crecimiento de las urbanizaciones informales y la cercanía a determinados recursos, puntualmente las fuentes de empleo⁴. Siguiendo la línea del Derecho a la Ciudad, se puede decir que una villa en la CABA permite el acceso a un conjunto de oportunidades sociales y económicas (Oszlak, 1991). Un punto importante que ha permitido sostener estas afirmaciones ha sido pensar la ciudad como un sistema de recursos necesarios para la

⁴ El otro factor que se señaló en estos trabajos fue la disponibilidad de terrenos.

reproducción social, la satisfacción de necesidades o el ingreso real (Harvey, 1985), dependiendo del enfoque teórico.

Desde la óptica de las estrategias habitacionales, por su lado, Abramo (2003) señala que la residencia en la villa constituye un “capital locacional”, debido a la importancia de la localización residencial en términos de acceso a empleo, servicios o comercio. El análisis de este autor relaciona las urbanizaciones informales, para el caso brasileño, con el conjunto de externalidades urbanas que las rodean.

Los trabajos sobre accesibilidad y movilidad también se han ocupado del acceso a los recursos. En este sentido, mientras los primeros se centran en el problema de las redes de transporte, los segundos han ido ampliando el campo de análisis, mostrando que hay una gama de problemas que exceden la cuestión de las redes de transporte. De esta manera, mientras se seguían desarrollando los trabajos más orientados a la oferta, en algunos ámbitos se produjo un progresivo desplazamiento hacia la demanda, pensada en términos de los individuos. Los agregados y las miradas globales fueron dejando lugar a estudios micro. El trabajo de Lévy (2000) es un antecedente importante de estas transformaciones, ya que pone en vinculación la posibilidad de movilidad (asociada a la oferta de transporte) con la capacidad de hacer uso de esa oferta, es decir, de materializar esa posibilidad. Este problema se vinculó luego con la preocupación por las *capacidades* individuales (Le Breton, 2002) y por la articulación entre deseos y necesidades de desplazamiento y la capacidad de satisfacerlos (Gutiérrez, 2009, 2010).

Por otra parte el desarrollo de estos temas condujo asimismo a la idea de capital de movilidad, que algunos autores llamaron “motilidad” (Kaufmann et al, 2004). Este concepto permitió incluir bajo un mismo marco, la preocupación por estudiar muchos de los elementos que se venían trabajando, incluyendo cuestiones de accesibilidad y redes y las múltiples facetas que determinan la capacidad efectiva de los individuos de concretar sus movilidades. Pero es

central remarcar que el capital de movilidad es un atributo de los individuos y se refiere a un conjunto de elementos que él posee y que le permiten consumir la movilidad, en la forma de la relación que marcaba Lévy entre oferta y su capacidad de utilización.

Pero, en nuestra opinión, los trabajos centrados en el individuo pueden presentar problemas a la hora de intentar explicar procesos que exceden la escala individual. Asimismo podrían sugerir que la problemática del acceso a oportunidades radica en los individuos y no en la ciudad -como ámbito de las relaciones sociales-; lo cual ciertamente tiene connotaciones ideológicas importantes. El concepto de capital de movilidad parecería venir a complejizar esta cuestión y a intentar resolver algunos de estos problemas, ya que intenta considerar más elementos en la ecuación.

Sin embargo, en la medida en que estos desarrollos merecen todavía una ulterior problematización, limitamos su uso a los aspectos que permiten pensar la relación entre oferta y demanda. En este sentido, algunos de estos trabajos, como es el caso del artículo que se analizará a continuación, parecerían volver a planteos cercanos a los enfoques de accesibilidad.

Arce y Soldano (2010) muestran una particular forma de conceptualización del capital de movilidad. Su uso de la noción de *capital espacial* se observa como una elección teórica que se inclina hacia el campo de la accesibilidad, según notábamos en el párrafo anterior⁵. Las autoras identifican dos subtipos de capital espacial: el de posición y el de situación. Mientras el primero se relaciona con la oferta –transporte e infraestructura- el segundo se vincula a elementos de la demanda: ingresos y posesión de vehículo, entre otros.

A partir de la idea de capital espacial, en el punto siguiente reflexionaremos sobre cómo pensar las ventajas que ofrece vivir en las villas de la CABA, en lo que

⁵ Sin embargo, a diferencia de la mayoría de los enfoques sobre accesibilidad, aquí el recorte remite a los residentes en una jurisdicción, y no a las redes de transporte.

respecta a movilidad –en el sentido amplio de acceso a recursos y también en el de capacidad de ejercer la movilidad.

LA MOVILIDAD A NIVEL METROPOLITANO

El Gran Buenos Aires (CABA y 24 municipios) cuenta actualmente con 13 millones de habitantes. Pero mientras la CABA-el distrito central- presenta una alta densidad y una trama urbana de alta cohesión (producto de la primera suburbanización de principios de siglo XX y de los planes de amanzanado elaborados a fines del siglo XIX), en los partidos aglomerados (de urbanización posterior), la densidad y la continuidad de la trama presentan situaciones de fuerte heterogeneidad.

Si desde fines del siglo XIX, la expansión de la ciudad de Buenos Aires se dio de la mano del tranvía, a partir de la década del 30, la aglomeración se fue estructurando en torno a la red de ferrocarriles. Con sus cabeceras en el área central, sus trazas explican gran parte de la morfología actual del aglomerado. Alrededor de las estaciones ferroviarias y con el aporte posterior de las rutas del transporte automotor colectivo –los *colectivos*-, se conformaron las centralidades tradicionales. Mientras que la CABA se iba densificando, los partidos aledaños se urbanizaban, con bajas densidades, de la mano de los *loteos populares*.

A aquéllas centralidades se agregarían nuevas, a partir de oleadas migratorias internas y externas y cambios socio-espaciales dando lugar a sucesivas expansiones de la aglomeración. Más recientemente, se dieron nuevos patrones de producción de espacio urbano, sobre todo asociados a la extensión de autopistas metropolitanas, a partir de la década de 1970. Sin embargo, la estructura de los corredores tradicionales sigue caracterizando estructuralmente, y con una fuerte inercia, la aglomeración.

Para completar el panorama agregamos que, el distrito central constituye actualmente la mayor centralidad de empleo de la aglomeración. Además, en

términos generales, la distancia al centro es inversamente proporcional al nivel de ingresos de la población, aunque la expansión de las urbanizaciones cerradas ha matizado esta situación, dando además lugar a un paisaje de fuertes contrastes.

Por último, a diferencia de lo que ha acontecido con la red de autopistas –que sin embargo, desde los años 90’ no han recibido atención importante- los sistemas masivos de transporte guiado, sobre todo el ferrocarril, hace décadas que no reciben inversión sustantiva, ni en expansión ni en mantenimiento.

En este contexto en la movilidad a nivel metropolitano descuellan, aunque no en la medida en que lo hicieron décadas atrás, los viajes pendulares centrípetos. Las clases populares, aunque se distribuyen por toda la aglomeración, se concentran en las zonas más alejadas, o en urbanizaciones informales surgidas en áreas intersticiales, por lo que no son ajenas a esta situación.

Los 7 corredores ferroviarios troncales –regulados por la Nación- son alimentados así por las líneas de autotransporte colectivo. Mientras en la Capital Federal sólo hay líneas de autotransporte colectivo pertenecientes a la jurisdicción nacional, con una alta densidad de oferta –junto a la limitada red de subterráneos-, en los partidos del conurbano coexisten las líneas nacionales (que conectan con la Ciudad), las provinciales (que conectan dos o más municipios, sin acceder a la Capital) y las municipales (con origen y destino intramunicipal). Las dos últimas resultan centrales para proveer las zonas de menor densidad y para alimentar las centralidades, comprendiéndose la importancia que reviste la trama y densidad de los recorridos, las frecuencias, y la tarifa de estas líneas.

Por otro lado, la privatización de las líneas de ferrocarril y de subterráneo ha complejizado y fragmentado el panorama desde la década de 1990, en términos operativos, de gestión integrada y tarifarios (Kralich, 2009). Estas últimas, a partir del año 2002 han sido subsidiadas, favoreciendo, como veremos, la menor incidencia del costo de los viajes sobre los salarios, pero complejizando ciertos aspectos de la gestión y operación, sobre todo en relación a la inversión. Otros

problemas, sin embargo, persisten, entre otros, cautividad, hacinamiento en horas pico, necesidad de trasbordos, falta de integración tarifaria (en particular la posibilidad de compra de boletos combinados), cobertura y frecuencias insuficientes, etc.

ASPECTOS DE LA OFERTA Y DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD

En este trabajo consideramos que las cuestiones relacionadas con las redes de transporte público, así como las tarifas respectivas, se asocian más al tema de la oferta, mientras que cuestiones relacionadas con los ingresos personales se asocian más a la demanda. Sin embargo, en la medida en que el análisis tarifario se hace en términos relativos a los ingresos, ubicamos la relación tarifas/ingresos –en forma de incidencia– del lado de la demanda.

La red de transporte dentro de la jurisdicción de la CABA comprende 7 líneas de ferrocarriles suburbanos (con cabeceras en Retiro para las líneas Mitre, San Martín y Belgrano Norte; Constitución para línea Roca; F. Lacroze para la línea Urquiza; Buenos Aires para la línea Belgrano Sur; y Once/Plaza Miserere para la línea Sarmiento), las que en conjunto, al interior de la CABA, suman 42 estaciones⁶.

Por otra parte la Capital Federal cuenta con una red de metro o Subte (6 líneas) más su prolongación en superficie: el Premetro y el recientemente inaugurado “Metrobús” (una traza para la circulación segregada y exclusiva para autobuses), sobre la Av. Juan B. Justo, entre Palermo y Liniers⁷. Estos sistemas interconectan las principales terminales y estaciones ferroviarias y de autobuses, marcando importantes diferencias con el resto de la aglomeración, dado que se restringen exclusivamente a los límites de la CABA.

⁶ En el análisis con SIG que se comentará a continuación, se consideraron dos estaciones más, que, si bien se encuentran fuera de los límites de la CABA, están muy próximas a ella, totalizando 44.

⁷ Este sistema no se considerará en el SIG.

Asimismo la ciudad cuenta con los servicios prestados por las 139 líneas de colectivo nacionales, las que, considerando los ramales prestados, totalizan 597 recorridos. De ellos, una minoría se presta exclusivamente al interior de los límites de la CABA (a este subgrupo se lo conoce como líneas “Distrito Federal”, cuya potestad justamente reclama el gobierno autónomo local), y la gran mayoría (“Suburbanas”, grupos 1 y 2, según la categoría tarifaria sea, respectivamente, de corta o media distancia) trasciende los límites capitalinos para conectar la CABA con los municipios metropolitanos.

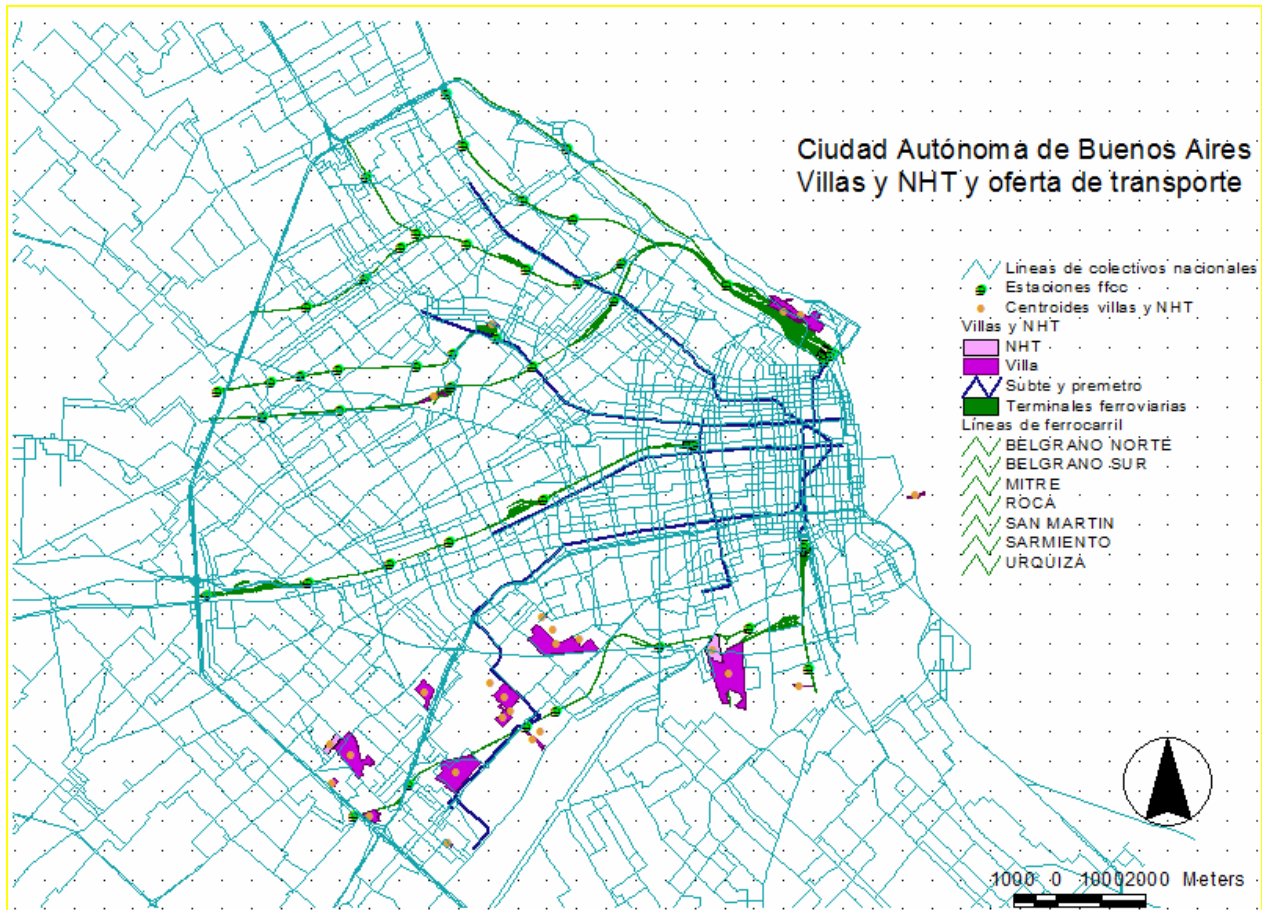
La cobertura asfáltica es prácticamente completa en la Capital, por lo que, a diferencia del trabajo de Arce y Soldano, no la vamos a considerar como variable.

Mediante un Sistema de Información Geográfica (SIG)⁸ se pueden relacionar estos niveles de oferta de transporte público, con la localización de las villas porteñas. Como se anticipó en el comienzo de la ponencia, sólo se hará una introducción a esta problemática.

En la Figura 1 puede verse la localización de las villas y la oferta de transporte mencionada, en base al SIG en cuestión.

⁸ Se utilizó ArcView junto con las extensiones de Jennes (2006, 2007).

Figura 1. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Localización de villas y oferta de transporte público. Año 2011.



Fuente: Elaboración propia.

Las urbanizaciones informales seleccionadas fueron las 18 villas más importantes de la ciudad, más dos Núcleos Habitacionales Transitorios (NHT). Cabe aclarar que no se consideraron los conjuntos habitacionales como Lugano I y II.

Tanto para las líneas de colectivos nacionales, como para los subterráneos y el premetro, se calcularon las distancias desde los centroides de las villas hasta el punto más cercano del recorrido de la línea. Para el caso de los trenes, debido a su menor capilaridad, se comparó directamente con la estación. La información está volcada en los Cuadros 1 y 2.

Cuadro 1. CABA. Distancia media desde villas y NHT a estaciones de trenes y a red de subterráneos/premetro.

Villas y NHT	Distancia media (en km)	
	A estaciones de tren	A subterráneos/Premetro
CABA	1,17	1,4

Fuente: Elaboración propia en base al SIG.

Cuadro 2. CABA. Distancia media desde villas y NHT a líneas de colectivos nacionales.

Villas y NHT	Distancia media (en km)	
	A la línea de colectivos nacional más cercana	A la traza más cercana con tres líneas o más
CABA	0,2	0,56

Fuente: Elaboración propia en base al SIG.

Cravino (2009) ofrece, en relación a este último cuadro, datos análogos para las urbanizaciones informales de los municipios del GBA (Cuadro 3), pero con el inconveniente de que no incluye la importante red de transporte automotor colectivo de jurisdicción nacional.

Cuadro 3. Distancia media al transporte público más cercano*, para villas y asentamientos en partidos del GBA. 2006.

Villas y asentamientos	Distancia media (en km)	
	A la traza de transporte más cercano	A la traza de transporte más cercana con tres líneas o más
Partidos del GBA	0,4	6,3
Primera corona	0,3	4,1
Segunda corona	0,6	10

* Sólo comprende líneas de autotransporte automotor provinciales y municipales.
Fuente: Cravino, 2009:120.

Teniendo en cuenta las heterogeneidades metodológicas señaladas, la comparación da resultados muy interesantes. En lo que se refiere estrictamente a

colectivos, las distancias son menores en la CABA que en los partidos del GBA, independientemente de la corona y en las dos categorías analizadas. Las diferencias en relación a la distancia a trazas con 3 o más líneas son abrumadoras, dando la pauta de una muy importante cercanía de las villas de la Ciudad en relación a arterias de tránsito importantes. Esto, sin mencionar las diferencias de frecuencia, alcance y servicio que presentan las líneas nacionales (Cuadro 2), en relación a las provinciales o municipales (Cuadro 3). En la medida en que este último tipo, por otro lado, presenta mayor capilaridad que las nacionales, es esperable que una comparación entre líneas nacionales en GBA y CABA diese resultados aún más dispares.

En relación al Cuadro 1, es interesante ver cómo los valores son también mucho menores a los de la segunda categoría del Cuadro 3. Es decir, cómo está más cerca –mucho más cerca- de una villa de la CABA, una estación de tren o de subterráneo, que una traza con 3 o más líneas de colectivos *provinciales*, de una urbanización informal en el conurbano bonaerense.

La Fig. 1 muestra la desigual distribución de las villas en relación al transporte. La menor distancia relativa a las estaciones de trenes, respecto de las de subtes nos indica que éstas tienden a localizarse generalmente más cerca de los trenes. Justamente, como se mencionó anteriormente (cfr. Nota 4), el espacio vacante fue muchas veces decisivo en la instalación de villas, y las parrillas ferroviarias en desuso han constituido en las últimas décadas los terrenos vacantes aprovechables, por excelencia. El SIG analizado deja lugar para muchas preguntas y permite ulteriores análisis sobre la distribución de la oferta de transporte en relación a las villas.

Respecto de la demanda, una forma de pensarla es a partir de la relación entre las tarifas y los ingresos mínimos de las personas (Kralich, 2009). Como se puede observar en el Cuadro 4, para el lapso analizado no sólo se ve una disminución progresiva de la incidencia de las tarifas sobre los ingresos mínimos, sino que también se aprecia un valor marcadamente menor para los desplazamientos

intrajurisdiccionales, que representan el caso de los producidos al interior de la CABA. Por otra parte, un viaje intrajurisdiccional en la CABA resulta mucho más barato que un análogo al interior de un municipio, lo cual se explica por el mayor costo-km de las tarifas en las líneas municipales y provinciales respecto de las nacionales (Kralich, 2009).

Cuadro 4. GBA: Incidencia porcentual estimada del costo mensual del viaje al trabajo, sobre ingresos mínimos. 2003-2011.

Tipo de trayecto	2003	2007	2011
Intrajurisdiccional directo	10%	4%	2,7%
Interjurisdiccional directo	18,5%	6,5%	5,5%
Interjurisdiccional indirecto (con un transbordo)	28%	12,5%	8,2%
Interjurisdiccional indirecto (con dos transbordos)	38%	16,5%	11%

Fuente: Kralich (2011).

También se observa cómo el trayecto intrajurisdiccional directo representa, respecto de los demás, progresivamente menor incidencia sobre los ingresos, debido al casi completo congelamiento tarifario y la en cambio, paralela recuperación gradual del salario mínimo (Cuadro 5).

Cuadro 5. Gran Buenos Aires: Evolución del costo promedio de un trayecto intrajurisdiccional directo en relación a los demás tipos de trayectos. Lapso 2003-2011.

Tipo de trayecto	2003	2007	2011
Intrajurisdiccional directo	1,00	1,00	1,00
Interjurisdiccional directo	1,85	1,63	2,04
Interjurisdiccional indirecto (con un transbordo)	2,80	3,13	3,04
Interjurisdiccional indirecto (con dos transbordos)	3,80	4,13	4,07

Fuente: elaborado sobre datos en Kralich (2011).

A MODO DE CONCLUSIÓN, DESAFÍOS PENDIENTES

Si aceptamos que la opción de residir en un área central metropolitana es una forma de ejercicio del Derecho a la Ciudad, también podemos sostener tal aserto en términos de capital espacial y movilidad cotidiana. Y estudiarlo a través del análisis de la oferta y demanda de transporte vinculado a condiciones socioeconómicas. A partir de estas dimensiones, según el trabajo realizado, es más beneficioso vivir en villas de la ciudad central que en las de los partidos del conurbano. Y esto conllevaría aceptar que la elección de los grupos de bajos recursos, de fijar residencia en una villa del área central es de alguna manera concomitante con procesos de ascenso social. Sin embargo, como conclusión es aún demasiado prematura y a este respecto, muchas preguntas nos quedan por responder.

En cuanto a la oferta, un análisis más minucioso a partir del SIG utilizado, permitiría ponderar la distribución efectiva de la oferta de transporte para los casos bajo estudio, permitiendo corroborar si hay villas mejor servidas que otras y cómo son los matices según las posiciones o localizaciones más o menos centrales.

A partir de allí y una vez detectada la distribución efectiva de la oferta, cabrá verificar de qué manera la provisión de transporte público determina las movilidades de los residentes en villas. O sea, en qué medida logran satisfacer los fines que motivan los viajes, a cuyo efecto será necesario complementar nuestro estudio metodológicamente con técnicas cualitativas.

En relación a la demanda ¿cuál es la incidencia efectiva de las tarifas sobre los ingresos de los habitantes de las villas de la CABA? ¿Y qué otras formas de análisis pueden pensarse, más allá de la asociada a las tarifas de las redes de transporte público respecto de ingresos mínimos? ¿Qué ocurre por ejemplo con el modo “peatonal”; el uso de ciclomotores y bicicletas, y con los modos alternativos de transporte?

En relación al recorrido teórico, además de lo dicho, nos preguntamos cómo estudiar la resolución de los problemas individuales de la movilidad, asociados a la idea de capital. ¿Qué diferencias sustanciales en términos de oferta/demanda y de recortes espaciales pueden trazarse entre los enfoques asociados a la idea de capital de movilidad y capital espacial, y los relacionados con la idea de accesibilidad?

En fin, estos y otros desafíos quedan pendientes de estudio. A partir de ellos, nos proponemos seguir trabajando sobre esta línea de investigación. Hoy ofrecemos este primer avance, con vistas a seguir profundizando el conocimiento teórico de la temática y produciendo material empírico, a partir de los problemas planteados.

BIBLIOGRAFÍA

ABRAMO, Pedro (2003) “La teoría económica de la favela: cuatro notas sobre la localización residencial de los pobres y el mercado inmobiliario informal”. Rio de Janeiro, IPPUR-UFRJ.

ARCE, Carolina Palma y Daniela SOLDANO (2010) “Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica”. En Rofman, Adriana (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 (UNGS).

CRAVINO, María Cristina (org.) (2009) Los mil barrios informales. Aportes para la construcción de un observatorio del hábitat popular del Área Metropolitana de Buenos Aires. Los Polvorines, UNGS.

JENNESS, Jeff (2006) Center of Mass (center_of_mass.avx) extension for ArcView 3.x. Jenness Enterprises. <http://www.jennessent.com/arcview/centermass.htm>

_____ (2007) Distance and bearing between matched features (distbyid.avx) extension for ArcView 3.x, v. 2.1. Jenness Enterprises. Disponible en: http://www.jennessent.com/arcview/distance_by_id.htm

KAUFMANN, Vincent; Manfred Max BERGMAN y Dominique JOYE (2004) “Motility: Mobility as Capital”. En: International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 28.4, Diciembre.

GUTIÉRREZ, Andrea (2009) “Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”. Actas XV CLATPU. Buenos Aires.

_____ (2010) “Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial”. En: Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. XIV, No. 331 (86). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>

HARVEY, David (1985) *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, Siglo XXI.

KRALICH, Susana (2009) “La accesibilidad en la ciudad dual. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. En: Revista Urbanística PVS. Periódico internacional de cultura y planificación urbanística en países en vías de desarrollo. Roma, Università de La Sapienza. En CDROM.

KRALICH, Susana (2011) “Vaivenes y pormenores de la accesibilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)”. En: Revista La Gran Ciudad. Buenos Aires, Foro Metropolitano, octubre. En prensa.

LE BRETON, Henri (2002) “Les raisons de l’assignation territoriale. Quelques éléments d’appréhension des comportements de mobilité de personnes disqualifiées”.

<http://www.ville-en-mouvement.com/articles.htm>

LÉVY, Jacques (2000) “Les Nouveaux Espaces de la Mobilité”. En Bonnet, M. y D. Desjeux, *Les Territoires de la Mobilité*. Paris, Presses Universitaires de France.

OSZLAK, Oscar (1991) *Merecer la ciudad*. Buenos Aires, CEDES- HUMANITAS.

