



Revista de Estudios Marítimos y Sociales

Publicación científica de carácter semestral

Año 15 - Número 21 - jul-dic de 2022 - Mar del Plata - Argentina - ISSN 2545-6237

Movilidades en pugna. Una mirada sobre movilidades urbanas en el marco del desarrollo del Plan Maestro de Transporte y Tránsito de Mar del Plata

Mobilities in conflict. A look at urban mobilities in the framework of the development of the Mar del Plata Transport and Transit Master Plan

Luis Gabriel Fabiani[♦]

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - Instituto de Investigaciones para el Desarrollo Urbano, Tecnología y Vivienda - Universidad Nacional de Mar del Plata - Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales
Correo electrónico: sp4mdp@gmail.com

[♦] (IIDUTyV-UNMdP-CONICET, Instituto de Investigaciones para el Desarrollo Urbano, Tecnología y Vivienda, Universidad Nacional de Mar del Plata, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas; INHUS-UNMdP, Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata; Programa Poder Habitar -Programa de Investigación y Extensión en Producción del espacio-tiempo social y derecho a la ciudad-, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, OCA N° 754/20, Universidad Nacional de Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina) sp4mdp@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-1529-7663>.



Movilidades en pugna. Una mirada sobre movilidades urbanas en el marco del desarrollo del Plan Maestro de Transporte y Tránsito de Mar del Plata

Mobilities in conflict. A look at urban mobilities in the framework of the development of the Mar del Plata Transport and Transit Master Plan

Luis Gabriel Fabiani[♦]

Recibido: 22 de septiembre 2021

Aceptado: 27 de mayo 2022

Resumen

El objetivo del presente trabajo es llevar adelante una exploración en torno a cómo se ha venido abordando de manera despolitizada de tensiones y disputas la temática de la movilidad urbana en cierta literatura académica en general. Esta reflexión se da en el marco de diversas formas de intervención urbana que están teniendo lugar en la ciudad de Mar del Plata en las últimas décadas, de la mano del Banco Interamericano de Desarrollo, vehiculizadas a través de programas específicos. Puntualmente para este trabajo se toma como caso uno de ellos, el Plan Maestro de Transporte y Tránsito [2012], visibilizando tensiones que su aún inconcluso intento de implementación genera/ó. El método de abordaje empleado es la revisión bibliográfica y de fuentes, y el análisis comparativo de entrevistas realizadas a informantes clave.

Palabras clave: movilidades urbanas - Plan Maestro de Transporte y Tránsito - Banco Interamericano de Desarrollo

Abstract

The aim of this paper is to explore how the issue of urban mobility, in certain academic literature in general, has been approached in a depoliticised manner, free of tensions and disputes. This reflection takes place within the framework of various forms of urban intervention that have been taking place in the city of Mar del Plata in recent decades, under the auspices of the Inter-American Development Bank, through specific programmes. On of them specifically, the Transport and Transit Master Plan [2012], is taken for this paper as a case study to visibilize the tensions that its still unfinished attempt at implementation has generated. The method of approach

[♦] (IIDUTyV-UNMdP-CONICET, Instituto de Investigaciones para el Desarrollo Urbano, Tecnología y Vivienda, Universidad Nacional de Mar del Plata, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas; INHUS-UNMdP, Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata; Programa Poder Habitar -Programa de Investigación y Extensión en Producción del espacio-tiempo social y derecho a la ciudad-, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, OCA N° 754/20, Universidad Nacional de Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina) sp4mdp@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-1529-7663>.



used is the review of literature and sources, and the comparative analysis of interviews with key informants.

Keywords: urban mobilities - Transport and Transit Master Plan - Inter-American Development Bank

Introducción

La ciudad es un hecho social, una forma producida, social, histórica, cambiante y dinámica. Ha sufrido, sin embargo, de parte de cierta literatura académica¹ de adjetivaciones [dual, sustentable, emergente, estallada, frágil, desigual, genérica] que cosifican y por lo tanto obstaculizan profundizar el análisis sobre los procesos que desarrollan los distintos agentes sociales que la conforman a lo largo del espacio-tiempo.

Por esta razón es que se habla de producción del espacio y no de cosas en él [Lefebvre & Lorea 2013]. La intención es poder estudiar cómo se dan las relaciones sociales en el espacio-tiempo urbano, cómo se ha venido abordando y construyendo la temática de la movilidad por una parte de la literatura académica, visibilizando o invisibilizando dichas relaciones.

Breve referencia histórica acerca del tratamiento de los conceptos de transporte y movilidad en parte de la literatura académica

La temática del transporte y la movilidad se encuentra en constante debate teórico-epistemológico. Ya en 1986 Florencia Serrano mencionaba que los estudios en Geografía de los Transportes habían crecido en los últimos 20 años más que en todo el período anterior [1986: 285]. Y para abordar esta evolución la autora establecía una división en dos épocas diferenciables, tomando como punto de inflexión la década de 1960,² aclarando que las líneas de investigación que menos avanzaron a lo largo de ambos períodos fueron las de corte teórico y metodológico. Si bien Serrano hace un recorte sobre la evolución de la temática tanto disciplinar (desde la Geografía) como desde el punto de vista del espacio (principalmente ella retoma literatura anglosajona), se considera válido

¹ Específicamente hablando de la literatura espectral-funcionalista.

² Llegando hasta mediados de 1980 que es cuando publica su obra.



con el fin de tener un primer acercamiento a los temas que estaban siendo abordados en ese período y desde qué perspectivas.

La primera etapa se caracterizó según Serrano por una producción académico-geográfica escasa y de corte meramente descriptivo, centrada en el estudio de algún medio de transporte, con pocas obras que dieran una visión de conjunto. Más frecuentes fueron las obras que recogieron la evolución histórica del transporte en general, o de algún medio de transporte en particular (ferroviario, marítimo, aéreo). Una subtemática que cobró interés para la época fue la conocida como *economía de los transportes*, y el *transporte urbano*.

En la segunda etapa la autora menciona que hubo un aumento en el número de trabajos y personas interesadas en la temática. Se intensificaron: a) los estudios buscando y aportando soluciones sobre las cuestiones del transporte en las ciudades y los problemas que ocasiona el tránsito cada vez más denso; b) los estudios de transporte abordados desde el planeamiento urbano, de forma integral; c) el estudio de los transportes y su incidencia en la organización del espacio y el desarrollo regional; y por último, de la mano de la llamada Revolución Cuantitativa, aparecieron d) los estudios del transporte mediados por el uso e implementación de modelos. La última tendencia academicista que menciona Serrano vino de la mano de Peter Muller que, en el año 1976, abordó estudios del transporte vinculados a la persona, a su comportamiento y a los condicionamientos sociales de sus desplazamientos. Estudios bajo esta perspectiva social fueron los que dieron inicio a la rama conocida como *Geografía Social del Transporte*.³

La literatura actual profundiza el análisis intentando superar el tradicional acercamiento a la temática a través del concepto de transporte abriéndose hacia los de *movilidad* y de *conectividad*.⁴ Incluso se habla en plural: *movilidades*, queriendo subrayar el hecho de que no existe una sola sino varias, y de distinto tipo [Blanco et al. 2014].

³ En paralelo a los estudios cuantitativos y de descripción tipológica, tuvieron lugar trabajos relacionados con la percepción, la movilidad, las actividades sociales y, la mayor parte de ellos, vinculados a los problemas urbanos.

⁴ Estos cambios responden a esa preocupación por lo social, contraponiéndose a las miradas anteriores las cuales se posicionaban como meramente técnicas o como estudios de corte organicistas que abordaban la temática del transporte asemejándola al funcionamiento de un sistema circulatorio sanguíneo (Santos y Ganges 2019).



En este sentido, algunos autores que han trabajado sobre la temática para América Latina, como por ejemplo Hernández y Witter [2011: 29], sostienen que una de las preocupaciones centrales en las ciudades de los países emergentes en materia de movilidad refieren al diseño e implementación de un sistema de transporte público moderno y eficiente que facilite el acceso igualitario a las oportunidades en el territorio.⁵ La pregunta que cabría frente a esta afirmación es ¿para quiénes es una preocupación? ¿A qué hace referencia el término *eficiencia* en este caso particular? ¿Qué implica el *acceso igualitario a las oportunidades del territorio*? [Acebal et al. 2016: 160].

Es decir, nos encontramos que cierta literatura académica, aun teniendo una perspectiva social, carece de una mirada política que ayude a desandar un camino intrincado de relaciones sociales en pugna por la apropiación y expropiación del territorio [Núñez 2013].

Movilidades en tensión

Quizás las discusiones más interesantes provienen del campo del materialismo dialéctico. Por caso, Eduardo Trani [1986: 42] abordó el estudio de la movilidad de la *fuerza de trabajo*. El análisis que realiza de la movilidad urbana lo hace en función de la inserción en el *espacio*, la inserción en la *producción* y la *oferta* de los servicios de transporte. Esta manera de concebir el análisis le permitió observar cómo los intereses de los distintos sectores y agentes sociales entraban en pugna.

El mismo autor, entrado ya en el análisis sobre las variables que influían sobre la movilidad, señalaba que las mayores dificultades se hallaban, no tanto en la distancia a la que se encontraban las viviendas de los trabajadores respecto de sus empleos, sino las *condiciones de accesibilidad* a la red de transporte y la *lógica de operación* de los agentes concernientes a la oferta [Trani 1986: 45]. Esta forma de abordar el problema invita no

⁵ En algunos textos (Blanco et al. 2014; Catenazzi & Reese 2010; Grassi 2004; Hernández 2012; Iracheta 2012), foros, planes, etc., se tiende a hacer foco sobre las consecuencias relacionadas con las falencias en los sistemas de transporte; se habla de la *sustentabilidad* del sistema de transporte (Anapolsky & Pereyra 2012), pero no se visibilizan las acciones conflictivas, de lucha entre los distintos agentes sociales que intervienen en las políticas públicas tratando de imponer sus intereses particulares por sobre las decisiones colectivas.



solo a describirlo sino a preguntarnos por el cómo: de qué manera y en qué condiciones, no solo materiales, sino también *simbólicas* y *políticas*, se imbrican los actores en torno de las movilidades, posibilitando develar por ejemplo qué tipo de intereses corren detrás de cambios de recorridos de colectivos; implantación de excepciones en el código de ordenamiento territorial; o aprobaciones de ordenanzas y pliegos licitatorios de la oferta del transporte público *a las apuradas* [Redacción El Marplatense 2021].⁶

El trabajo de entrevistas que se realizó en el marco del PICT 2053⁷ dio como resultado algunos avances en este aspecto, visibilizando tensiones (observables comparando discursos de los entrevistados), durante la etapa de diagnóstico del conocido como Plan Maestro de Transporte y Tránsito [PMTT]⁸ de la ciudad de Mar del Plata en el año 2012. El PMTT tiene una fecha de inicio [2012], sin embargo responde a discusiones que tuvieron lugar en el marco del PEM [Plan Estratégico Mar del Plata, 2004]. Allí se estipulaban acciones en materia de transporte para la ciudad. Algunas acciones relevantes a realizar que se estipulaban, no solo en el PMTT, sino en el PEM, tenían que ver con el traslado del Centro Cívico del centro de la ciudad hacia las afueras; la creación de una avenida de circunvalación para evitar que el transporte de carga entrara a la ciudad; el tema de la creación de carriles exclusivos para el recorrido de los colectivos; y las ciclovías, entre otros.

En materia de financiamiento es destacable mencionar que el PMTT inicialmente fue un plan que iba a ser costado por la municipalidad del Partido de General Pueyrredon (ver más adelante los problemas estructurales en materia de financiamiento que sufre la ciudad

⁶ Actualmente, el autor de este texto se encuentra analizando la base de datos del Observatorio de Conflictividad (SISMOS/GESMar-INHUS-UNMdP), trabajo de carga realizado por la Lic. Guillermina Laitano y el técnico principal del CONICET Luis Nogueira, años 1997-2001. En dicha base y a raíz de la actual discusión en torno de un nuevo pliego de concesión del sistema de transporte urbano colectivo de pasajeros en el Concejo Deliberante de la ciudad, se logró observar cómo el tratamiento del pliego del año 2000 tampoco estuvo exento de conflictividad: en la crónica del diario La Capital se hablaba de la oposición al pliego por parte de la Asociación Marplatense de Empresas de Transporte de Pasajeros (AMETAP) porque beneficiaría a las empresas agrupadas en la Cámara Empresarial del Transporte Urbano de Pasajeros (CETUP), por ejemplo.

⁷ Proyecto de Investigación PICT 2053 “Prácticas espaciales desobedientes, de posesión y resistencia. Análisis comparativo de procesos de apropiación/expropiación de la territorialidad social en ciudades argentinas” (FONCYT). Bajo la dirección de la Dra. Arq. Núñez (2014-2017).

⁸ Plan que se dio en paralelo con la incorporación de la ciudad de Mar del Plata en la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), iniciativa del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) («El BID incluyó a Mar del Plata en nueva plataforma de ayuda a ciudades» 2012).



de Mar del Plata), y que instituciones como la UBA (Universidad de Buenos Aires) y FLACSO (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales), participaran en la labor, una por poseer conocimiento técnico, y la otra por tener el conocimiento de trabajo participativo. Ambas luego se vincularían con la UNMdP (Universidad Nacional de Mar del Plata), puntualmente con algunos referentes que fueron entrevistados.

Como todo plan, el PMTT no era un proyecto ejecutivo. Simplemente eran ideas que luego tendrían que ser llevadas a la práctica. A partir de ese momento, la Dirección General de Tránsito de la municipalidad cambió su nombre por el de Dirección General de Movilidad Urbana, acompañando la existencia del Observatorio de Seguridad Vial.

De la entrevista realizada al responsable de la Oficina de Gestión del Plan Maestro de Transporte y Tránsito, el Ing. Dante Galván, surgieron algunos temas relevantes para este trabajo como por ejemplo que el tema del traslado del Centro Cívico antes mencionado desnudó fuertes discusiones que tuvieron lugar entre intereses antagónicos, en el marco de un instrumento de relevamiento como la encuesta origen-destino, cuyos resultados tenían poco tiempo de publicados. El distanciamiento mencionado por el ingeniero entre lo que estipula la norma del COT [Código de Ordenamiento Territorial] en materia de usos del suelo (presentes y futuros) y “lo que ocurre en la realidad” visibilizan focos de tensión que generalmente no se plasman en el papel, pero que desencadenan problemas graves en el momento de la gestión.

Del análisis de las entrevistas realizadas,⁹ la imposibilidad de dar con un dictamen despojado de juicios apriorísticos emergió como otro ejemplo de tensiones que se dieron en el interior de las comisiones o *componentes* que formaron parte del PMTT que llevaron adelante el diagnóstico del plan. En este sentido, también emergió como problemático el hecho de que un diagnóstico que se hubiera realizado con la participación real y concreta de los distintos actores socio-territoriales, con criterios no-mediados por los tiempos de la política electoralista, o por caso el hecho de que la financiación del plan no hubiese estado en manos del BID, habrían posibilitado un diagnóstico más certero de la dinámica de la movilidad urbana local. Aquí observamos entonces choques que quedan por fuera

⁹ Se realizaron entrevistas a cuatro referentes de la universidad local que fueron convocados a trabajar en el PMTT.



de análisis sobre movilidades. Momentos de disputa de lógicas entre agentes locales y externos que condicionan las acciones que plantea como ideas un plan.

En pos de propiciar la visibilización de estos movimientos de lo social cargados de conflictividad, intentando despojarnos de miradas meramente descriptivas, Alberto Cignoli [1972: 2] comentaba ya en la década de 1950 que la urgencia por contar con este tipo de programas de planificación, como los provenientes del BID, en América Latina tiene otras aristas más que el hecho de reconocer la importancia de métodos gubernamentales racionales como forma de contrarrestar la pérdida de dinamismo e impulsar la actividad económica: “En realidad en la mayoría de los casos se aceptaba la ‘planificación’ sólo para obtener recursos externos.”¹⁰ La ciudad de Mar del Plata no escapa a esta lógica de búsqueda crediticia para autofinanciar sus proyectos. La clave radica en poder leer cómo se desarrollan los eventos al calor de disputas por imponer voluntades, intereses, o, en este caso, planes maestros.

Desde mediados de la década de 1990, los organismos de financiamiento internacional como el BID profundizan estrategias de *lucha contra la pobreza*, buscando apoyar el desarrollo y crecimiento de los países latinoamericanos, *gestionando* la pobreza y la vulnerabilidad [Murillo 2006, 2007 citado en Acebal et al. 2016]. Dichos organismos planteaban que el principal desafío para estos países es “recuperar la confianza en los mercados y aumentar los niveles de inversión” [Martínez 2014: 2]. Sin embargo, el diseño de diagnósticos propuestos *desde arriba*, con una metodología de intervención para que cada ciudad “controle su crecimiento y mejore el hábitat urbano” y promueva “la movilidad urbana sostenible”, “la competitividad local” y “la seguridad y convivencia ciudadana” [Banco Interamericano de Desarrollo 2012: 11], chocan con intereses de actores sociales locales y externos antagónicos.

En las últimas décadas diversas ciudades latinoamericanas, gobernadas por partidos con la más distinta orientación política, han impulsado programas urbanos y otras *recetas* urbanísticas similares que, a la manera de una carta de restaurante, desarrollan e

¹⁰ En el caso específico del PMTT si bien surgió como plan desde el gobierno del intendente Pulti con financiamiento municipal, el antiguo intendente Elio Aprile (1995-2002) en comunicación personal afirmó que la ciudad, carece histórica y estructuralmente de suficientes recursos genuinos para autofinanciarse.



implementan planes estratégicos, megaproyectos, recuperación de centros históricos, con la adopción de eslóganes publicitarios como: ciudad verde, ciudad global, ciudad compacta, ciudad sustentable, equitativa y competitiva, etc. [Delgadillo 2014]. Sin embargo, muchos de estos planes terminan abandonados en estantes y bibliotecas, con apenas algunos *resultados tangibles* en algunos sectores de la ciudad, mostrando o queriendo mostrar *haber comenzado* con las múltiples tareas diagramadas. Ejemplo de este tipo de maquillaje urbano se puede ver aún hoy en taxis y colectivos en la ciudad de Mar del Plata, primeros beneficiarios de las tareas previstas por el PMTT, exhibiendo retoques de color y diseño oficiales en los móviles como *política prioritaria* del plan.

Quienes participan de la confección de estos planes estratégicos pareciera que pretendieran, como explica Manuel Delgado [2018], abarcar una totalidad a la que llaman ciudad y ordenarla de acuerdo a una filosofía (él la llama humanismo liberal) y utopía tecnocrática, muy distante del juego de intereses que luego, cuando se intenta materializar las “ideas”, emergen como obstáculos no contemplados, pero sumamente condicionantes.

En la actualidad, a posteriori del lanzamiento del PMTT en el año 2012 se realizó una actualización del PEM a través del Plan Estratégico Mar del Plata 2013-2030. Es un plan ordenado en ejes de acción, donde se sigue señalando la importancia de la creación de una avenida de circunvalación y se estipula un sistema de transporte y movilidad “sustentable e integrado”. Sin embargo, como todo plan, son ideas. En el campo de acción se dirimirán las tensiones entre agentes sociales.¹¹

Reflexión final

Las miradas académicas respecto del concepto de movilidad urbana y en especial respecto de las movilidades urbanas están teniendo un crecimiento exponencial al ir incorporando nuevas o postergadas dimensiones al análisis. Son interesantes los aportes que se han venido desarrollando a partir de la segunda etapa que reseña Serrano en su texto, abriéndose a campos relacionados con el planeamiento urbano de forma integral y los

¹¹ Actualmente se está en proceso de investigación la actualización del Plan Estratégico y la puja de intereses que su implementación supone.



estudios del transporte vinculados a la persona, a su comportamiento y a los condicionamientos sociales de sus desplazamientos.

Sin embargo, lo que se pretendió con este sucinto texto fue abrir la discusión hacia dimensiones que se consideran ricas y poderosas en materia de explicación de fenómenos de lo social que no siempre se tienen en cuenta, y que sin embargo condicionan el desarrollo e implementación de políticas de planificación urbanas. Focalizarse en los intersticios de los planes y la materialización de los mismos, permite abrir la mirada a las disputas y pujas de intereses que dicho ejercicio supone “en la realidad”.

Se espera que con el desarrollo y profundización de las investigaciones se puedan seguir tornando observables relaciones y tensiones sociales que se abren en los procesos como los estudiados, a fin de ampliar el conocimiento acerca de la forma de implementación de planes que influyen en las condiciones de vida urbanas, y de las movilidades en particular.

Bibliografía

ACEBAL, ANAHÍ; LUIS FABIANI Y MARINA MARTÍNEZ

2016 Reflexiones teórico-epistemológicas sobre la construcción de políticas urbanas desde los Organismos Internacionales de Financiamiento, en *Epistemologías del (Des)orden Territorial*, Ana Núñez (ed.). EUDEM, Mar del Plata, Argentina: 139–172.

ANAPOLSKY, SEBASTIÁN Y LEDA PEREYRA

2012 Desafíos de la gestión y la planificación del transporte urbano y la movilidad en ciudades argentinas. *Revista Transporte y Territorio*, 7: 57–75.

ANÓNIMO

2012 El BID incluyó a Mar del Plata en nueva plataforma de ayuda a ciudades. *La Capital*, 23 de marzo. <<http://www.lacapitalmdp.com/noticias/La-Ciudad/2012/03/23/212873.htm/?ref=ar>>. Consultado el 26 de agosto de 2016.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

2012 *Plataforma ‘ciudades emergentes y sostenibles’*. Principios, metodología y avances en cinco ciudades piloto. Washington D.C. <<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=36979711>>.

BLANCO, JORGE; LUCIANA BOSOEY Y RICARDO APAOLAZA



2014 Movilidad, Apropiación y Uso Del Territorio: Una Aproximación a Partir Del Caso de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 18 (0). doi: 10.1344/sn2014.18.14977.

CATENAZZI, ANDREA Y EDUARDO REESE

2010 Derecho a la ciudad. La dinámica de crecimiento urbano, el déficit habitacional y las asignaturas pendientes. *Voces del Fénix*. <<http://www.vocesenelfenix.com/content/derecho-la-ciudad>>. Consultado el 6 de diciembre de 2018.

CIGNOLI, ALBERTO

1972 La organización del espacio nacional. *Revista Ciencia Nueva*, 18 y 19.

DELGADILLO, VÍCTOR

2014 Urbanismo a la carta: teorías, políticas, programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas. *Cadernos Metrópole*, 16 (31): 89–111.

DELGADO, MANUEL

2018 Elogio y rescate de Henri Lefebvre. *El País*, 19 de marzo, Urbanismo sección. <https://elpais.com/elpais/2018/03/16/seres_urbanos/1521194122_492095.html>. Consultado el 2 de julio de 2019.

GRASSI, ESTELA

2004 Política y cultura en la sociedad neoliberal. La otra década infame (II). Espacio, Buenos Aires.

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. *EURE*, 38 (115): 117–135.

HERNÁNDEZ, DIEGO Y REGINA WITTER

2011 Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio* 4: 29–46.

IRACHETA, ALFONXO

2012 Legislar el derecho a la ciudad. Foro Internacional sobre el Derecho a la Movilidad. <<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Mesa-5-Alfonso-Iracheta-Foropolis.pdf>>. Consultado el 6 de diciembre de 2018.

LEFEBVRE, HENRY Y ION MARTÍNEZ LOREA

2013 *La producción del espacio*. Capitán Swing, Madrid.

MARTÍNEZ, MARINA

2014 *El Programa de Mejoramiento Barrial [PROMEBA] como estrategia de gobierno de la pobreza en Argentina durante el período 2007-2011. Un análisis desde la*



perspectiva de los estudios de la gubernamentalidad. Tesis Lic. en Ciencia Política. Universidad Nacional del Litoral – Facultad de Humanidades y Ciencias. Santa Fe.

NÚÑEZ, ANA (COMP.)

2013 *Tiempos itinerantes. Apropiación y expropiación de territorialidades sociales en ciudades argentina*. 1ra ed. EUDEM, Mar del Plata.

REDACCIÓN EL MARPLATENSE

2021 Denuncian “tratamiento express” del nuevo pliego del transporte público en Mar del Plata. *El Marplatense*, 22 de enero. <<https://elmarplatense.com/2021/01/22/denuncian-tratamiento-express-del-nuevo-pliego-del-transporte-publico-en-mar-del-plata/>>.

SANTOS Y GANGES, LUIS

2019 *Ciudad, infraestructura y transporte. Una visión transdisciplinaria de historia y de urbanismo*. UNL, Santa Fe.

SERRANO, FLORENCIA TORREGO

1986 Geografía de los transportes. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 6.

TRANI, EDUARDO

1986 Mobilidade urbana e agravamento das condições de deslocamento domicílio-trabalho na RMSP. *Espaço & Debates. Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, 2 (18): 40–54.

Fuentes

OBSERVATORIO DE CONFLICTIVIDAD

1997-2001 *Base de datos del Observatorio de Conflictividad*. SISMOS/GESMar-INHUS-UNMdP [base de datos]