



HAL
open science

Transporte público y entendimiento territorial. Una experiencia de participación social y co-construcción de conocimiento en la ciudad de Mar del Plata, Argentina

Daniel Medina, Lorena Thesz, Adriano Furlan

► To cite this version:

Daniel Medina, Lorena Thesz, Adriano Furlan. Transporte público y entendimiento territorial. Una experiencia de participación social y co-construcción de conocimiento en la ciudad de Mar del Plata, Argentina. "Grand Ouest" days of Territorial Intelligence IT-GO, ENTI. 24-26 mars 2010, Mar 2010, Nantes-Rennes, Francia. 7p. halshs-00787742

HAL Id: halshs-00787742

<https://shs.hal.science/halshs-00787742>

Submitted on 12 Feb 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Transporte público y entendimiento territorial
Una experiencia de participación social y co-construcción de
conocimiento en la ciudad de Mar del Plata, Argentina

Daniel Medina

Arquitecto, Profesor Adjunto de Urbanismo
Universidad Nacional de Mar del Plata
drmedina@mdp.edu.ar

Lorena Thesz

Arquitecta, Ayudante de Urbanismo
Universidad Nacional de Mar del Plata
lcthesz@hotmail.com

Adriano Furlan

Geógrafo, Becario del CONICET.
Universidad Nacional de Mar del Plata - Equipo TAG UNLP
adryfurlan@hotmail.com

Resumen:

El transporte público es un elemento esencial en la organización del territorio. En la ciudad de Mar del Plata, Argentina, presenta graves inconvenientes que deterioran las condiciones de vida de los sectores más vulnerables. Se busca contribuir a su reordenamiento y racionalización aplicando herramientas de entendimiento territorial con base en la participación social y la co-construcción de conocimiento.

Palabras clave:

Transporte público, entendimiento territorial, co-construcción de conocimiento, participación social, foro de concertación vecinal, sistema de información geográfica participativo.

I. Introducción. El transporte público¹ como objeto de entendimiento territorial

El sistema de transporte es un factor estratégico de suma importancia para la realización de las funciones propias de todo territorio y un componente determinante de su estructuración. La identidad territorial, a través de los sistemas productivos que en él se localizan, contribuye a definir el sistema de transporte.

Nuestro punto de partida es una concepción constructivista del territorio definido como “un lugar de variada escala -micro, meso, macro- donde actores -públicos, privados, ciudadanos, otros- ponen en marcha procesos complejos de interacción -complementaria, contradictoria, conflictiva, cooperativa- entre sistemas de acciones y sistemas de objetos, constituidos éstos por un sinnúmero de técnicas -híbridos naturales y artificiales- e identificables según instancias de un proceso de organización territorial en particulares acontecimientos -en tiempo-espacio- y con diversos grados de inserción en la relación local-meso-global.” (Bozzano, 2009a:94-95).

En cuanto a la noción de entendimiento territorial nos referimos a los aportes del Equipo TAG, nodo argentino de la Red Latinoamericana Territorios Posibles, recogidos en la construcción de la Perspectiva EIDT (Entendimiento, Inteligencia y Desarrollo Territoriales). Básicamente, “entender el territorio supone describirlo, conocerlo y explicarlo en los aspectos básicos y determinantes de lo que se pretende investigar y donde se pretende intervenir.” (Bozzano y Voloschin, 2009:2). Bozzano, Karol y Cirio (2009) explican que consiste en un momento posterior al de conocimiento, percepción y experiencia territorial en el que se busca entender los “pedazos” que cada actor territorial ve en relación a un mismo aspecto del territorio con el lenguaje propio de cada uno, en qué convergen y en qué divergen, cómo se ensamblan y cómo funciona el todo. Se trata de una instancia de acuerdo entre los conocimientos, saberes y lógicas de los *cuatro actores* (sociales, políticos, económicos y científicos) que hacen posible la comprensión de la multicausalidad del objeto.

El objeto de entendimiento territorial de este trabajo es el servicio público del transporte urbano colectivo de pasajeros de la ciudad de Mar del Plata, Argentina, que representa una problemática local de suma importancia. Se comunican los primeros resultados de un proyecto iniciado a mediados de 2009 con el propósito de aplicar herramientas que permitan superar barreras metodológicas habituales en la producción y recolección de información para estudios del transporte público, construir diagnósticos más precisos que los actuales, elevar propuestas concretas de reordenamiento y racionalización del sistema y establecer un vínculo entre la academia y los problemas concretos de la gente.

II. El desafío de la planificación del transporte público

La relevancia social del transporte se basa en la existencia de “un fenómeno de causa y efecto, de circularidad, entre la evolución del sistema de transporte y la evolución de las restantes actividades de la sociedad.” (Alonso, 1992:8). Como señalan Seguí Pons y Petrus Bey (1991:157-158), “Existe una estrecha relación entre la morfología y la estructura urbana y el sistema de transporte, ambos se influyen mutuamente y de ahí la necesidad de estudiarlos en forma conjunta”. Esa interdependencia se ubica en el centro de procesos espaciales que se manifiestan diferencialmente en el territorio (integración, fragmentación, concentración, segregación, expansión, dispersión, etc.).

Aclaremos, en primer término, unos pocos conceptos básicos que habremos de utilizar. Como explican Potrykowski y Taylor (1984:11-12), *transporte* es aquella parte del proceso de producción que prevé el traslado de mercancías y/o personas de un sitio al otro. La parte de suelo destinada al tráfico es la *vía*. El concepto *línea de transporte* se vincula al traslado sobre un trayecto estrictamente definido. Cuando nos referimos al conjunto de líneas y vías hablamos de *red*. En tanto que el *sistema de transporte* incluye todas las instalaciones técnicas, cuestiones económicas y la organización en su relación recíproca y que, a su vez, sirven para organizar y realizar todo el proceso de transporte sea por medio de uno, sea por medio de varios tipos de transporte.

Uno de los principales desafíos de la planificación del transporte público radica en la necesidad de equilibrar una demanda social altamente dispersa con una oferta limitada de líneas. En un espacio-tiempo determinado, cada usuario real o potencial es portador de necesidades personales de desplazamiento que se deberán satisfacer mediante un servicio colectivo. Como puede suponerse, la inmensa mayoría de desplazamientos posibles no pueden ser atendidos bajo esta forma de transporte. La demanda social debe comenzar por reflejar las regularidades de los traslados, lo cual remite a la ordenación del territorio, a la identificación de funciones específicas de cada subespacio urbano y a la coordinación temporal de todas las actividades humanas que allí se

¹ Utilizamos la expresión sintética “transporte público” para referirnos al servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros.

desarrollan. La efectividad de la planificación podrá verificarse en el grado de satisfacción de los usuarios. Escalona (1989) afirma que “los estudios sobre la oferta todavía siguen siendo importantes en países en vías de desarrollo, donde la demanda aún aparece condicionada por las variables de oferta de las redes, siempre insuficiente para cubrir las necesidades reales” (en Seguí Pons y Petrus Bey, 1991:203).

Los factores que inciden en la configuración de la red son muchos y actúan simultáneamente. Además, “una red muestra una gran inercia en el tiempo. Cambiar su configuración, si en el curso de la explotación ésta resulta ineficaz, es muy difícil y costoso” (Potrykowski y Taylor, 1984:68). Evidentemente, la paradoja del transporte es un desafío que no se supera con la creación de un modelo probabilístico que tienda al óptimo de satisfacción social. Por el contrario, toda estructuración supone algún nivel de incomplacencia de necesidades sociales, dado que no pueden agregarse líneas indefinidamente para cumplir con cada una de las demandas sin provocar desequilibrios en el funcionamiento y en la gestión de la ciudad (incremento del gasto, aumento de contaminaciones gaseosas y sonoras, congestión, etc.). Empezar por diferenciar entre aquellos motivos de traslado que pertenecen al dominio de las necesidades más prioritarias (trabajo, educación, salud, otras) de los que responden al deseo o a necesidades secundarias constituye un criterio importante de decodificación de la demanda social para la planificación de la red.

Esta condición estructural del sistema de transporte ha restringido la posibilidad de encarar estudios empíricos sistemáticos que arrojen resultados complementarios de la significancia estadística para orientar las actividades de planificación. Podemos decir que el sistema de decisión que se practica para resolver la programación del transporte público es de carácter mixto, unificando la lógica de maximización de beneficios del mercado con la lógica de defensa del bien común del estado. Aunque mixto, no dejar de ser un modelo ideal en el que se desarrollan complejos procesos de negociación social que, aceptando el hecho de la paradoja original, tampoco implementa acciones solventes de decodificación de la demanda.

III. La problemática territorial. El transporte público en la ciudad de Mar del Plata

Seguí Pons y Petrus Bey (1991:158) reconocen los siguientes condicionantes impuestos al transporte: la segregación de los usos de suelo, el desarrollo funcional de la ciudad, la dimensión de las vías y el tamaño y la forma de la ciudad y el grado de concentración o dispersión urbana. A continuación, comentaremos algunas generalidades de la ciudad de Mar del Plata y el estado actual del transporte público siguiendo el lineamiento de las autoras.

Mar del Plata es la séptima ciudad argentina en términos de cantidad de habitantes (621.000 según Censo 2001). Es el principal puerto pesquero argentino y el destino turístico más concurrido del país. La estacionalidad introduce un elemento de complejidad porque en los municipios turísticos la oferta de transporte se ve muy disminuida en los meses de temporada alta (Seguí Pons y Petrus Bey, 1991:213).

El notable incremento de sus actividades económicas determinó el desborde del trazado de la ciudad fundacional y el continuo crecimiento de su planta urbana. Limitada por la presencia del mar hacia el este, la expansión urbana ha seguido una forma omnidireccional hacia los otros puntos cardinales y en correspondencia con la prolongación de las vías estructurantes sobre las que se extendió la red de transporte. Los asentamientos que se originaron con la expansión son producto del desarrollo de las actividades productivas dominantes de la ciudad. El proceso de urbanización originó espacios diferenciados económica y socialmente con necesidades de desplazamiento diversas.

El transporte público se caracteriza por su notable desbalance. El 90% de las líneas recorren el centro de la ciudad mientras que en gran parte de la periferia la cobertura territorial del servicio es muy baja o nula. Es decir que coexiste gran concentración en un área céntrica reducida y gran segregación en una periferia poblada por sectores populares.

La saturación y la falta de cobertura determinan áreas críticas del sistema por razones propias de cada situación. En las zonas saturadas, la criticidad está representada por la contaminación gaseosa y sonora, la mayor presión sobre el soporte físico y su consiguiente deterioro y por el congestionamiento del tráfico. Las zonas sin cobertura, en cambio, son críticas por los bajos niveles de accesibilidad al servicio (barrios sin cobertura, bajas frecuencias, alto costo de la tarifa, etc.). Por lo tanto, mientras que en las zonas periféricas se localiza el grueso de la demanda social, las zonas céntricas constituyen el núcleo de la demanda ambiental. Claro está, ambas situaciones forman parte de un mismo sistema y reflejan un modelo insustentable de ciudad capitalista.

Entre los principales factores explicativos de la configuración actual del sistema de transporte público podemos señalar:

- a) *Proceso de urbanización*: el rápido incremento de la población durante épocas de esplendor turístico de la ciudad no fue acompañado por un proceso urbanizador equilibrado. Grandes contingentes debieron localizarse en zonas de la ciudad carentes de infraestructura de servicios, entre ellos vías de circulación asfaltadas. Las cinco rutas que conectan a Mar del Plata con el sistema urbano regional actuaron como ejes de expansión urbana sobre los que se asentó la población y el transporte público.
- b) *Actividades turísticas*: la conformación de un espacio turístico propiamente dicho sobre la costa, el centro y otros puntos específicos marcó un sentido de congregación que para la economía del transporte representa localización de la demanda. Por otra parte, la estacionalidad del turismo marplatense implica un reacomodamiento del sistema de transporte retirando vehículos de los recorridos económicamente marginales y reubicándolos en las líneas que presentan el mayor rendimiento.
- c) *Concentración empresarial*: la pérdida de competitividad de algunas empresas durante los últimos años produjo un efecto de absorción por parte de las mejores posicionadas. La mayor parte de las líneas continuaron existiendo pero la rentabilidad fue recapturada modificando el índice de pasajeros/kilómetros recorridos. Es decir, se acortaron recorridos en segmentos de poca demanda, se profundizó la tendencia mercantil de concentrar líneas en los lugares de mayor demanda y se modificaron las frecuencias en función de la ecuación económica.
- d) *Rol del estado municipal*: ha presentado una actitud débil de regulación, control y definición de políticas para el desarrollo del sistema de transporte público, muchas veces producto de la incapacidad técnica y operativa de las oficinas específicas para formular acciones superadoras.
- e) *Negociación social*: las pujas sectoriales entre empresas-gremio y usuarios-vecinos (aparece nuevamente el rol del poder público local), que a veces tornan hacia situaciones de verdadera conflictividad, son un factor relevante de conservación-transformación del estado de cosas. A través de ella se ajustan tarifas, se ordena la redistribución del beneficio social (cantidad de pasajeros que no abonan o abonan una tarifa menor), se concretan o desestiman modificaciones de recorridos y frecuencias, etc.

IV. Articulando la academia con el medio social

En 2009, la Universidad Nacional de Mar del Plata aprobó el Proyecto de Extensión “Foro de Concertación Vecinal y sistema de transporte urbano de pasajeros del Partido de General Pueyrredón” que se encuentra en plena ejecución. El proyecto tiene por objetivo general la elaboración de un modelo de reordenamiento y racionalización del sistema de transporte público en torno a las demandas barriales de usuarios y vecinos, los efectos contaminantes de la emisión de gases y el deterioro del soporte físico. Para el desarrollo de los trabajos fueron preseleccionadas dos áreas de la ciudad de Mar del Plata que presentan las situaciones más críticas: el microcentro y la zona Puerto. Las tareas se destinan al cumplimiento de dos objetivos particulares: a) formar un Foro de Concertación Vecinal que actúe como sujeto colectivo de las necesidades barriales vinculadas con el sistema de transporte público y b) organizar un Sistema de Información Geográfica (SIG) participativo sobre el transporte público.

Entre las instituciones participantes se encuentran el Grupo de Extensión Universitaria Estudios sobre el transporte urbano de pasajeros, el Centro de Estudios sobre Desarrollo Urbano (CEDU) y la cátedra de Urbanismo del Departamento de Arquitectura, todas pertenecientes a la mencionada universidad. También colaboran la Dirección de Transporte y la Dirección de Asuntos Comunitarios del Municipio de General Pueyrredón, la Agrupación Docente Universitaria Marplatense (ADUM) y un total aproximado de trece asociaciones vecinales de los barrios de la zona Puerto. Entre los beneficiarios del proyecto se incluyen los vecinos y usuarios de las áreas seleccionadas y sus barrios aledaños, diversas oficinas públicas del municipio y dependencias de la universidad que dispondrán de los resultados de los estudios y la comunidad local en general.

1. Fases del proyecto

En principio, se programaron tres fases de ejecución del proyecto: una primera fase de diagnóstico de la situación, una segunda fase de preparación de herramientas de análisis y sistematización de la información y una tercera fase de co-construcción del conocimiento y participación social. La idea de fase, no obstante, no remite a una programación rígida de separación neta de tareas a desarrollar exclusivamente en cada una. Por el contrario, las fases son interdependientes y el diseño de los trabajos es flexible. Dialogan continuamente con la anterior y/o con la siguiente cambiando el estado del conocimiento y permitiendo alcanzar las articulaciones de

saberes más útiles al entendimiento territorial en cada caso. En la actualidad, nos encontramos transitando la segunda fase del proyecto.

La primera fase, desarrollada durante el ciclo 2009, consistió, básicamente, en la revisión de diversas fuentes relacionadas a la temática del transporte público: investigaciones sobre la evolución de la mancha urbana de la ciudad de Mar del Plata y sus ejes de expansión, investigaciones específicas sobre el tema del transporte, ordenanzas municipales, Censos Nacionales de 1980, 1991 y 2001 y encuestas de Origen-Destino realizadas por la Dirección de Transporte del Municipio de General Pueyrredón. También fueron realizadas entrevistas a informantes calificados y se avanzó en la construcción y fortalecimiento del tejido institucional con los actores participantes. La acumulación de informaciones posibilitó la formación de una caracterización preliminar sobre el transporte público marplatense y el ajuste de ciertas partes del proyecto. Por ejemplo, la zonificación de las unidades de observación fue modificada en función de la extensión y variabilidad espacial de los fenómenos a estudiar.

La segunda fase, de carácter más aplicado, comenzó a finales de 2009 con la preparación de las herramientas de análisis y sistematización de la información. La primera actividad consistió en la realización de un curso de capacitación *ad hoc* sobre Sistemas de Información Geográfica dictado por dos profesionales de la UNMDP, para el cual previamente fueron seleccionados sus contenidos curriculares en diálogo con funcionarios municipales del área de transporte que comunicaron requerimientos específicos. La confección de la plataforma SIG contiene, a su vez, dos momentos operativos. En el primero de ellos se vuelcan los datos de variables e indicadores disponibles en el diagnóstico (por ejemplo: recorridos de líneas, propietario de líneas, frecuencias aproximadas de las unidades de transporte, cantidad de habitantes por radio y fracción censal, características socioeconómicas de la población, localización de escuelas y centros de salud, áreas anegables, vías asfaltadas, etc.). En el momento siguiente será introducida la información generada durante el desarrollo del proyecto. La segunda actividad se refiere a la realización de las primeras reuniones con vecinos y fomentistas de la zona Puerto. Una instancia promotora de la extensión universitaria que derivó en la más potente reconsideración de lo que la demanda social expresa, luego, de las variables e indicadores más pertinentes.

La tercera fase es la de co-construcción del conocimiento y de participación social y comenzará a desarrollarse en los sucesivos meses. Si la naturaleza de las dos primeras es más descriptiva-explicativa, la tercera será especialmente más propositiva. El objetivo de la fase puede sintetizarse en la formulación de propuestas de reordenamiento del sistema de transporte público originada en la articulación de saberes de los diferentes actores participantes. Para alcanzarlo se propone la alternativa del foro de concertación vecinal. Durante cada una de sus sesiones será comunicada la caracterización vigente del transporte público local. Se implementarán talleres y jornadas de discusión para identificar nuevos problemas y conflictos percibidos por la gente, a partir de los cuales se efectuarán los ajustes necesarios del diagnóstico y se sistematizarán las medidas de mitigación, racionalización y reordenamiento para mejorar la calidad del servicio. En otras palabras, se trata de una práctica colectiva de decodificación de la demanda social como base para un entendimiento territorial.

2. Foro de Concertación Vecinal: sujeto colectivo de las necesidades barriales e instancia metodológica de planificación

Como anotamos anteriormente, el entendimiento territorial supone una unión metódica de “pedazos”. Esa posición didáctica no implica simpleza. El “pedazo” que en el caso del transporte público involucra a los usuarios y vecinos conlleva un importante desafío: convertir la suma de demandas individuales en una demanda social expresada por un sujeto colectivo que adquiera representatividad democrática en los procesos de gestión urbana. El foro posee un carácter dual. Es una herramienta metodológica en tanto facilita las actividades de intercambio, comunicación y sistematización de una gran cantidad de información territorial indispensable para la planificación que sería muy dificultoso hacer inteligible de otra manera. Una instancia donde se realiza el “diálogo de saberes”. Pero es, sobre todo, una herramienta de gestión que tiene la oportunidad de convertirse en una voz legítima de los usuarios y vecinos del transporte público y una experiencia sólida de empoderamiento, apoyada por representantes del campo académico, como búsqueda genuina de mayores niveles de democracia participativa. El Foro se convierte así en el sujeto colectivo de las necesidades barriales en el sentido que Garretón (1984) le atribuye al sujeto como principio de constitución de una acción colectiva que incide en la definición, mantención o transformación de la sociedad y que se expresa parcialmente a través de varios actores, sean organizaciones, grupos o individuos (citado por Kullock et al, 2001:49). Para su conformación se ha previsto el aprovechamiento de la estructura preexistente que constituyen las asociaciones vecinales de los barrios adyacentes a la zona Puerto. Vale agregar que la zona Puerto representa el área de prueba de un proyecto que contempla su replicación en otros espacios de la ciudad.

3. Sistema de información Geográfica Participativo

Según la National Center for Geographic Information and Analysis, un Sistema de Información Geográfica es “un sistema de hardware, software y procedimientos elaborados para facilitar la obtención, gestión, manipulación, análisis, modelado, representación y salida de datos espacialmente referenciados, para resolver problemas complejos de planificación y gestión.” (NCGIA, 1980). Este tipo de herramienta, a pesar de su utilidad, ha sido en ocasiones duramente descalificada. Sucede que la crítica ha sido efectuada contra la herramienta cuando en realidad debería haber sido arrojada contra sus practicantes. Al sentir de muchos especialistas en disciplinas territoriales el SIG produciría una especie de encandilamiento que llevaría al “cuantitativo” a relegar su espíritu científico, en tanto actuaría como un operario técnico que concibe al SIG como un fin en sí mismo. No obstante, creemos que el potencial del SIG es grande.

En nuestro proyecto lo hemos incluido como lo que verdaderamente es, una herramienta, y más específicamente, como una herramienta de entendimiento territorial. La apuesta es simple: construir una plataforma informacional referida a una problemática territorial concreta que documente, sistematice y comunique los saberes de cada actor territorial implicado en la misma. De esta forma, los eventos territoriales que usualmente se proyectan en SIG a través de indicadores cuantitativos, es decir, un lenguaje impropio de la “gente de a pie” serán “completados” con otros lenguajes y expresiones igualmente pertenecientes a la realidad territorial, como fotografías y testimonios.

No hay nada de novedoso en las formas de registro. Sí lo es la apertura a otras subjetividades diferentes a la del investigador, extensionista u operario en el relevamiento, selección y procesamiento de los datos. La tentativa concluye con la puesta del SIG a disposición del público en general a través de un sitio de Internet y la postulación del Foro como figura institucional que vele por su integridad. En este sentido, el SIG sirve de vínculo entre actores de distintos ámbitos.

Consideraciones finales

Toda transformación virtuosa de la realidad territorial se sustenta en la posesión de conocimientos sobre la misma. Hemos optado aquí por referirnos a una forma particular de organización del conocimiento, el entendimiento territorial. Las actividades del proyecto enfatizan, primeramente, la articulación de dos actores; la universidad y la ciudadanía, aunque esto no significa que los actores políticos y económicos no hayan sido considerados. A partir de una concepción de territorio como espacio socialmente construido, el entendimiento territorial supone reconocer a los distintos actores y sus lógicas de actuación. La descripción, explicación e intervención de la configuración del transporte público requiere este tipo de posicionamiento, sobre todo cuando se pretende mejorar la accesibilidad y calidad del servicio como requisito para condiciones de una vida digna con igualdad de oportunidades.

Sin embargo, no se debe cometer el error de sobredimensionar las virtudes del entendimiento territorial como método orientado hacia la transformación social. Entre la configuración del transporte público y la configuración urbana existe una relación dialéctica. Sus historias son la misma historia. Si deseamos modificaciones sensibles habrá que orientar la búsqueda dentro de la imperfección que mencionamos como “la paradoja del transporte público” y desde allí elaborar alternativas de reordenamiento y coordinación para maximizar el uso de los recursos y aumentar el beneficio social. Si pensamos en una transformación radical habrá que esperar un cambio igualmente radical en el modelo de ciudad tendiente a la creación de nuevas centralidades y la expansión de la infraestructura de servicios básicos.

Por último, el entendimiento territorial es un momento que precede a la inteligencia y el desarrollo territoriales. Las sinergias que puedan construirse para alcanzar logros son las que, en definitiva, comandarán la naturaleza del proceso endógeno de transformación. Nuestra modesta construcción a la “construcción compartida del territorio” (Bozzano *et al*, 2009) es realizada a través de un proyecto de extensión universitaria que impulsa la co-construcción de conocimiento territorial sobre un problema concreto y el desarrollo de formas de participación social proclives al desarrollo territorial, siendo la co-construcción ella misma una forma incipiente de participación.

Bibliografía

- Alonso, L. E., 1992, “Privatización del transporte y modelos sociales futuros”, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.
- Bozzano, H., 2009, “Territorios posibles. Procesos, lugares y actores”, Buenos Aires, Ediciones Lumiere.

- Bozzano, H., Voloschin, C., 2009, “Programar y co-construir transformación. Entendimiento y desarrollo territoriales con el aporte de Pichon-Riviere. El caso del arbolado urbano en Minas, Uruguay”, en *Actas de la Conferencia Internacional de Inteligencia Territorial “Inteligencia territorial y cultura del desarrollo”*, Universidad de Salerno, Salerno, Italia, 4-7 de Noviembre 2009.
- Bozzano, H., Karol, J., Cirio G., 2009, “Perspectiva EIDT Entendimiento, Inteligencia y Desarrollo Territoriales. Aportes para la construcción de métodos de investigación y abordajes de intervención territorial entre actores con lógicas diversas”, en I Seminario Internacional de Inteligencia Territorial, Universidad de La Plata, La Plata, Argentina, 15-16 de Diciembre 2009.
- Kullock, D., Catenazzi, A., Piero, N., 2001, “Nuevas corrientes de pensamiento en la planificación urbana”, Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Buenos Aires.
- Potrykowski, M., Taylor, Z., 1984, “Geografía del transporte”, Barcelona, Editorial Ariel.
- Seguí Pons, J., Petrus Bey, J., 1991, “Geografía de redes y sistemas de transporte”, Madrid, Editorial Síntesis.

Sitio de internet consultado

<http://www.ncgia.ucsb.edu/>