

**CONICET
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
GEOHISTÓRICAS**

**XXII ENCUENTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL
EXPOSICIONES**

Resistencia (Chaco), 4 y 5 de octubre de 2002

Auspicios

**Facultad de Ciencias Naturales y Museo, Universidad
Nacional de La Plata**

**Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del
Nordeste**

Declaración de Interés Legislativo

Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Corrientes

Este CD reúne los trabajos presentados por sus autores en el **XXII Encuentro de Geohistoria Regional**, en su versión original, sin las modificaciones sugeridas por los revisores y comentaristas de sesión.

© Instituto de Investigaciones Geohistóricas - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - 2002
Casilla de Correo 438 - Av. Castelli 930 - (3500) Resistencia - Chaco - República Argentina
Tel: (54) (3722) 476727 - Fax: (54) (3722) 473314
E-mail: iighi@bib.unne.edu.ar
Web: <http://www.conicet.gov.ar/webue/iighi>

COMISIÓN ORGANIZADORA

XXII ENCUENTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL

Coordinador Principal: Norma C. Meichtry

Coordinadores Adjuntos: Enrique C. Schaller
Oscar E. Mari

Secretarios: María del Mar Solís Carnicer
Aníbal Marcelo Mignone

Colaboradores: Emmita Blanco Silva
María Lidia Buompadre
Mabel A. Caretta
María Alejandra Fantín
María Marta Mariño
Ana María Salas

EL VIAJE HACIA LA UNIVERSIDAD DE LOS ESTUDIANTES DEL CAMPUS RESISTENCIA –UNNE-

Oswaldo Daniel Cardozo
Dpto. de Geografía – Fac. de Humanidades - UNNE

Introducción

El desplazamiento espacial de las personas forma parte de un proceso de adaptación económico, social y ecológico, con importantes cambios en la configuración de los espacios, por lo que constituye un fenómeno clave en la dinámica demográfica de un territorio (DILLON, 1998).

Por ende, la movilidad de la población es tema de sumo interés en la investigación geográfica, manifestándose ello en el sustancial aumento de la bibliografía al respecto. Para las áreas urbanas en particular, el fenómeno adquiere características singulares y, en numerosas ocasiones se convierte abiertamente en un «problema» para la población, a causa del excesivo crecimiento en superficie de las ciudades que amplía la separación entre los lugares de origen y destino en los desplazamientos cotidianos de las personas. Estas opiniones reflejan una escueta idea de la relevancia de su estudio y justifican nuestra preocupación por la temática.

La presente comunicación responde a la necesidad de difundir los resultados de un trabajo vinculado a los desplazamientos cotidianos de los estudiantes universitarios que concurren del Campus Resistencia, desarrollado en el marco de una beca de Pre-Grado otorgada por la Secretaría General de Ciencia y Técnica (UNNE).

El desarrollo de los estudios de movilidad y avances metodológicos

Los desplazamientos espacio-temporales de los seres humanos siempre han despertado el interés de una amplia gama de estudiosos, y la preocupación por ellos fue y es permanente. Prueba de ello es la nutrida variedad de profesionales que actualmente versan sobre ella: ingenieros, arquitectos, urbanistas, demógrafos, sociólogos, psicólogos, economistas, y -por supuesto- geógrafos, son solo algunos de los interesados.

Pero el dual carácter espacio-temporal del fenómeno, lo hacen una cuestión con particularidades para las cuales el geógrafo posee los conocimientos y la formación idónea. Precisamente en nuestra ciencia, varios campos de la Geografía Humana (de la Población, Urbana, Social, Económica, del Transporte, de la Salud, de la Percepción, etc.) lo incluyen en sus programas.

Esta confluencia multidisciplinaria, enriqueció su acervo conceptual y la nutrió de nuevos enfoques de forma tal que, se han redefinido algunos conceptos e incorporados otros, ampliando el entendimiento de los múltiples alcances del fenómeno. De la noción de espacio de vida, resultaron otras como lugares funcionales, centro gravitatorio, residencia base, poblaciones flotantes, reversibilidad de los flujos, *red de relaciones*, *trayectoria*, entre otros (VINUESA, 1995; DÍAZ MUÑOZ, 1995; DILLON, 1998; MAGUID, 1999). Precisamente con ello, también se favoreció y consolidó la pluralidad de enfoques al momento de abordar su estudio.

En el campo de los estudios sobre movilidad, una de las más importantes líneas de investigación propugna ampliar el conocimiento sobre *las características de los desplazamientos en sectores específicos de una sociedad*, como por ejemplo las mujeres,

los ancianos, los estudiantes, etc. (SEGUI PONS y PETRUS BEY, 1991). Otra orientación en este campo, más ligada al Urbanismo y el planeamiento territorial, sugiere *centrar el análisis en los agentes generadores de la movilidad*, por ejemplo las fábricas, usinas, centros de estudios, etc. (BRUTON, 1978).

Una interesante perspectiva para el abordaje de la movilidad es presentada por la Escuela de Lund (Suecia) a través de su principal exponente, el Prof. *Hägerstrand*, y en el cual se plantea un estudio a nivel individual o de tipo «desagregado», ya que es la *única manera en la que se puede reconocer de forma clara el modo en que se experimentan las condiciones de vida* señala DÍAZ MUÑOZ (1995). Bajo este enfoque, la movilidad está condicionada por las características del individuo -posibilidades de acceso a los transportes, organización espacio-temporal de sus actividades- y también por las de su propio contexto -localización en el espacio y en el tiempo de centros funcionales, servicios y líneas de transporte-, es decir, el interés principal reside en conocer la *movilidad potencial* de los individuos, bajo determinadas condiciones del individuo y el entorno.

La *movilidad sostenible enunciada por OLE THORSON (2001)*, constituye una novedosa propuesta en la cual se evidencia una fuerte preocupación por los problemas que la afectan concretamente: los accidentes de tránsito, el impacto visual, los ruidos y la contaminación del aire, para lo cual propone el uso racional de automotores, la economía de energía, asegurar el derecho al transporte público para la población reduciendo el costo de los viajes, y el respeto entre los usuarios de la vía, entre otras cuestiones. De esta visión se rescata su interés por las condiciones en las que se produce la movilidad.

Por otra parte, y recordándonos que *el hombre debe ser el centro de las preocupaciones geográficas*, GARCÍA BALLESTEROS (2000) formula una propuesta de gran interés y sugiere concretamente, encarar las problemáticas de población –mencionando entre ellas la movilidad- desde una perspectiva local. Señala que, cuando *el análisis de la movilidad está relacionado al «lugar» su estudio adquiere una mayor consistencia y se carga de significación*. Así entendido, se decidió abordar la temática partiendo de nuestra realidad local, en la ciudad de Resistencia.

Planteo del Problema

El fuerte aumento de la población en Resistencia y su Área Metropolitana¹ en los últimos años, con el consiguiente crecimiento espacial del área urbanizada, generan forzosamente una creciente disociación entre los lugares de origen y destino en los desplazamientos de la población. Esto provoca una dilatación de las distancias a recorrer, la alteración de trayectos habituales, lo que implica mayores costos de tiempo y dinero. A esta situación se le suma el siempre creciente parque automotor, el cual, desprovisto de las necesarias infraestructuras viarias y de servicios ligados a su uso (pavimento, semáforos, iluminación, señalización, garitas, bocas de tormenta, etc.), lejos de mejorar las condiciones de movilidad, termina por colapsarla.

El desarrollo de los transportes gracias a los avances tecnológicos, debió haber superado los escollos impuestos a la movilidad por el crecimiento de la ciudad y su población, aunque la verdad es que solo en parte fue resolutivo, puesto que las deficiencias de prestaciones y cobertura, son una realidad vigente.

Lo detallado anteriormente se traduce en un conjunto de situaciones que alteran al normal desplazamiento de las personas, con una afectación directa y considerable a su calidad de vida, tales como el congestionamiento vehicular en las arterias principales, las continuas

¹ De acuerdo al Censo 2001, el volumen de población se estima en más 360.000, mientras que las proyecciones del municipio de Resistencia calculan en 1.500.000 personas aproximadamente la población del AMGR, para el año 2050 (*Plan Estratégico para la Ciudad de Resistencia*. Municipalidad de la Ciudad de Resistencia, 1995).

fricciones entre los usuarios de la calle -conductores y peatones-, los accidentes de tránsito en la vía pública, el estado de anarquía en el estacionamiento de vehículos, la compulsiva violación de las normas de tránsito, la creciente contaminación audio-visual y del aire por los automotores, el limitado espacio para circular en las veredas céntricas producto de la saturación de peatones y la gran cantidad de obstáculos, son algunos ejemplos que muestran el caos de la movilidad en nuestra ciudad. Situaciones como estas -apunta ANDER-EGG (1982)- llevan a las personas a presentar momentos de angustia, tensión emocional, ataques de nervios y otros desequilibrios psíquicos, que pueden desencadenar estados de neurosis y stress, *casos bien propios de la «cotidianidad urbana»*.

Cabe aquí el siguiente cuestionamiento, ¿cómo afectan estas situaciones la realidad cotidiana de los estudiantes? Pues de hecho, en el marco de este contexto signado por el «laisse faire» miles de estudiantes universitarios deben movilizarse diariamente desde sus lugares de residencia hasta el Campus, exponiéndose a las consecuencias de una cuestión que debe ser atendida, no solo por parte de la comunidad universitaria, sino también de la sociedad en general. Además, imposible de sustraerla a de su contexto local y regional, el aumento de la población en su área de influencia le significó un substancial aumento en su matrícula, y por ende, dificultades en sus inmediaciones al generarse un mayor tránsito hacia y desde ella: la población flotante diaria de estudiantes colapsa la capacidad de transporte y desborda su oferta en momentos determinados.

En este sentido DILLON (1998) explica que se hace necesario *integrar el fenómeno de la movilidad espacial de la población con la variedad de problemas sociales en las que se encuentra inserta*, y al mismo tiempo, acercar propuestas a los organismos gubernamentales o no encargados de la toma de decisiones que puedan atenuar los problemas actuales y sus implicancias. Desde esta perspectiva, los geógrafos pueden contribuir a explicar las especificidades de la problemática en cuestión, aportando su visión integradora del espacio y sus elementos interrelacionados.

Como referencias de emprendimientos similares, pueden mencionarse el trabajo de BULLOCK-DICKENS-STEADMAN (1975), con un capítulo orientado hacia el planeamiento de las actividades diarias en una Universidad, y la obra de GÓMEZ MENDOZA y OTROS (1986) circunscripta a la Universidad Autónoma de Madrid, donde en el capítulo dedicado a los transportes que sirven al Campus, exponen algunos datos de interés respecto a la movilidad del estudiantado. También BRUNET ESTARELLES y GÁLVEZ CAPELLÁ (1995) se ocupan de estudiar la movilidad en el Campus de la Universitat de les Illes Balears. Más recientemente, MIRALLES GUASCH y OTROS (2002), emprenden un trabajo referido específicamente al desplazamiento cotidiano de los alumnos que concurren al Campus de la Universidad Autónoma de Barcelona, en Bellaterra.

Área de Estudio y Objetivos

El área de estudio del trabajo lo constituyó el *Campus Resistencia* perteneciente a la Universidad Nacional del Nordeste, y su existencia data del año mismo de creación de la mencionada Universidad en 1958. Este uso de suelo especializado dentro de la estructura urbana de Resistencia, se localiza en el sector sudoeste a tan solo 15 cuadras del centro de la ciudad, precisamente en la intersección de las Avdas. Las Heras y J.J. Castelli. Su vía acceso principal se ubica sobre la primera de ellas, y otras dos de carácter secundaria sobre la segunda que no están habilitados al tránsito.

Básicamente se pretende caracterizar los desplazamientos efectuados por los estudiantes, desde la residencia habitual hacia el Campus Resistencia, y viceversa, a partir del conocimiento de determinadas variables como: horarios y duración de los desplazamientos, modos de traslado, distancias recorridas, costos de los viajes, percepción del medio, etc. Su finalidad es la de

acrecentar el conocimiento del fenómeno en nuestro ámbito, para afrontar de la mejor manera una planificación eficiente de los desplazamientos generados por este motivo, y con ello la posibilidad de mejorar su calidad de vida.

Método e Instrumentos

Apoyado en el método inductivo, el trabajo se basó en un *diseño de encuesta*², complementada por observaciones sobre el terreno. En correspondencia con el mencionado diseño, el principal instrumento para la generación de información fue un cuestionario de carácter mixto –preguntas abiertas, cerradas, o con fundamentación- de veintisiete (27) consultas. Cabe indicar que el diseño del formulario para la encuesta se apoyó en otros similares confeccionados por Díaz Muñoz (1992) y Cardozo (2001) en sendos trabajos vinculados a la cuestión, y que al momento de proceder a la elaboración final del mismo, se contó con el asesoramiento de dos especialistas en el tema: la Lic. *Susana Kralich* de la Universidad de Buenos Aires, y la Dra. *María Ángeles Díaz Muñoz*, de la Universidad de Alcalá de Henares (Madrid).

Este instrumento se aplicó en el lapso de una semana tipo –6 días- a un total de 125 elementos³, en correspondencia con una muestra de carácter intencionada. Las limitaciones de tiempo, personal y casos fortuitos –lluvias y asuetos- entorpecieron su aplicación. De todos modos existió un riguroso control al momento de la toma de datos, en la búsqueda de la objetividad y representatividad necesaria: se efectuaron encuestas en todas las Facultades del Campus a partir de «rutas de muestreo»⁴, en distintos días de la semana, en diferentes momentos u horas del día, y en distintos lugares del Campus -sitios concretos de cada Facultad, como pasillos, patios internos y externos, sectores de ingresos-.

Aquel instrumento principal fue complementado y controlado mediante la realización de observaciones directas. Estas observaciones tuvieron como fin primordial, generar una primera aproximación al fenómeno objeto de estudio en el espacio mismo de ocurrencia -el Campus Universitario- para dar cuenta de sus características más visibles. Por este motivo fueron seleccionados algunos lugares puntuales:

- Acceso a la entrada principal de la Facultad de Humanidades
- Acceso a la entrada principal de la Facultad de Ingeniería
- Acceso de ingreso peatonal y vehicular al Campus por Av. Las Heras
- Acceso de egreso peatonal y vehicular al Campus por Av. Las Heras

La información obtenida con ellas resultó de gran utilidad al momento de confirmar las variables a trabajar y sugerir sus posibles indicadores, como así también, en la formulación de las preguntas de la encuesta.

² De la observación de trabajos similares y se advirtió la amplia difusión de fuentes directas, y más precisamente para el caso de estudios locales, la mejor adecuación de las *encuestas* (GÓMEZ MENDOZA, 1986 y MIRALLES GUASCH, 2002), por sobre los censos u otros instrumentos, debido a su mayor aplicabilidad a poblaciones voluminosas, con costos razonables y un escaso equipo de trabajo.

³ Al respecto, GÓMEZ MENDOZA y OTROS (1986) hacen referencia a la existencia de estimaciones que cifran en aproximadamente un tercio ($\frac{1}{3}$) del total de la matrícula de una Universidad, la cantidad de alumnos que asisten diariamente a clases. Para nuestro caso en particular, ello significa el desplazamiento de alrededor de 6.000 estudiantes en el transcurso del día. La muestra constituiría algo más del 4 % del colectivo estudiantil que a diario se desplaza hacia el Campus, lo que la luz de los hechos resulta un valor aceptable, si se considera el importante volumen de población total involucrada –unas 18.000 personas-, y el carácter individual del trabajo.

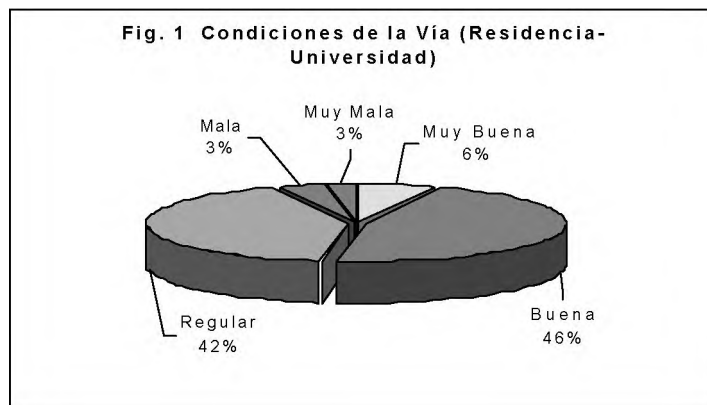
⁴ Esta técnica consistentes en fijar para cada entrevistador un *itinerario definido* en el área de estudio, indicándosele exactamente en que puntos realizar las correspondientes encuestas.

Los Resultados

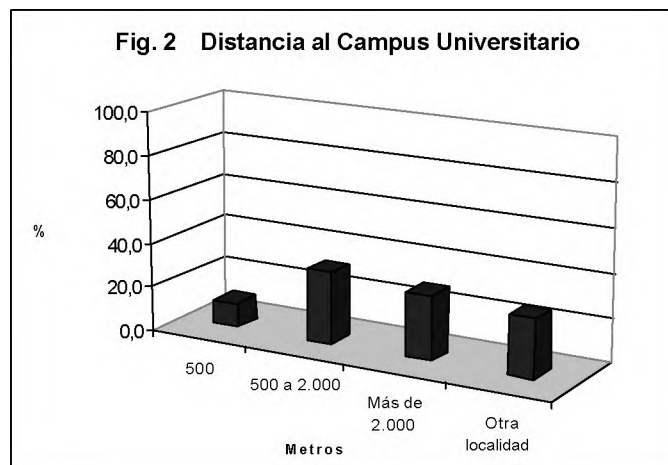
El comportamiento espacial de los estudiantes al momento de desplazarse hacia el Campus Universitario, denota que, los días más concurridos son los lunes, martes, miércoles y jueves. En tanto que los horarios de mayor concurrencia a la Universidad, varían según los horarios de ingreso a las distintas Facultades, pese a lo cual, fue posible advertir gracias a las observaciones de campo, una serie de picos de circulación correspondientes a los momentos de ingreso-egreso de los alumnos, como ser de 07:30 a 08:30 hs, de 11:00 a 12:30 hs durante la mañana, mientras que de 14:50 a 15:30, y en torno a las 19:00 hs se originan los picos vespertinos.

Respecto a la frecuencia de los desplazamientos, la gran mayoría realiza al menos tres desplazamientos en la semana hacia la Universidad. De ellos, también la mayor parte efectúa diariamente un solo viaje –de ida y vuelta- al Campus, mientras que, para un 20 % aproximadamente, el viaje reviste un carácter bi-cotidiano, es decir, uno por la mañana, y otro por la tarde.

Las condiciones de la vía pública por la cual se desplazan (Figura 1), merecen distintos calificativos para los estudiantes, encabezando la lista los adjetivos *bueno* y *regular* con el 46 % y 42 % de las opiniones respectivamente. Lejos de ellos se ubica la denominación *muy bueno* con un 6 %, y cierran los calificativos *malo* y *muy malo* con alrededor del 3 %.

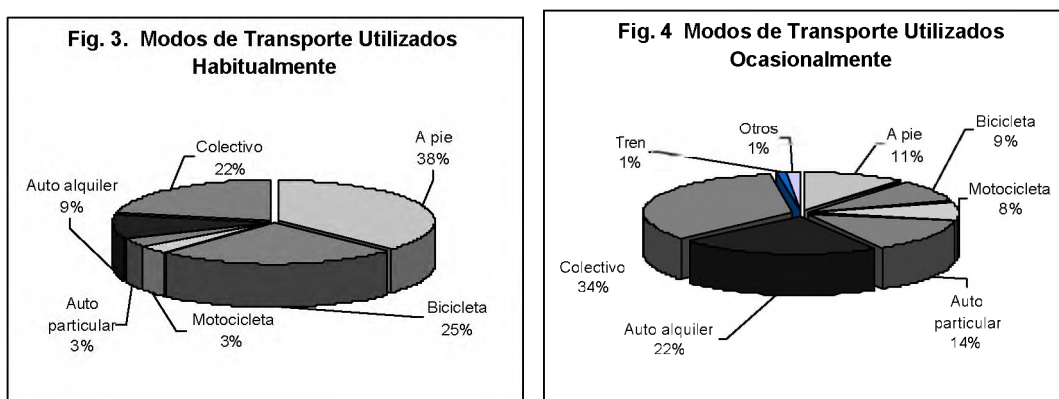


Considerando la distancia Residencia-Universidad se advierte que, la opción *entre los 500 y 2000 metros* reúne a la mayor cantidad de los casos con el 33 % , seguida muy de cerca por los que viven a *más de 2000 metros* con el 29 %, y en último lugar quienes recorren una distancia inferior a los *500 metros*. Del primer valor mencionado y a partir de un análisis más profundo, se desprende un hecho para destacar: la alta proporción de estudiantes oriundos de otras localidades, fundamentalmente de su Área Metropolitana (Barranqueras, Fontana y Pto. Vilelas) o áreas cercanas (Las Palmas, Makallé, Colonia Benítez, etc.) y de la vecina ciudad de Corrientes.

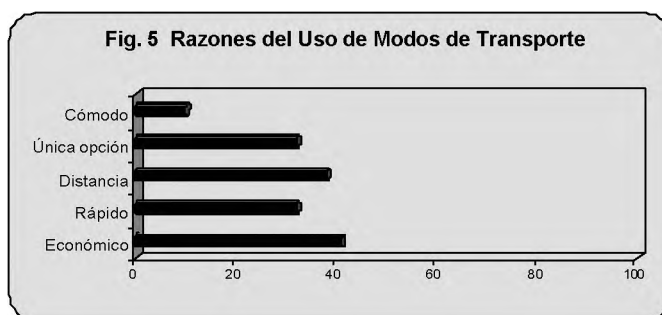


Concurrir a la Universidad, para los estudiantes implica necesariamente desplazarse. Esta actividad se cumple a través de distintos modos de transportes, diferenciándose para el presente trabajo, según su utilización las formas *habitualy ocasional*.

Respecto a la primera forma de uso –la **habitual**– en al Fig. 3, es notoria la supremacía de los traslados *a pie* con el 38 % de las opiniones, seguida por los desplazamientos en *bicicleta* y *colectivo* con el 25 % y 22 % respectivamente; en menores proporciones son empleados los *autos de alquiler* o *particulares*, *motocicletas* u *otros medios*. En cambio, indagando sobre el uso **ocasional** de los transportes (Fig. 4), se destacan claramente el uso del *colectivo* con el 34 % y los *autos de alquiler* con el 21 %, siguiéndoles en importancia los viajes en *auto particular* con el 14 % y *a pie* el 11 %, mientras que el empleo de *bicicletas* y *motocicletas* oscila entre el 7 y 9 %; finalmente con valores residuales de algo más del 1 %, se ubican el uso del *tren* y *otros* modos.



Ahora, ya indagando sobre las razones del uso de los modos de transporte (Fig. 5), y tomando como referencia a forma *habitual* por representar a los más frecuentes, las opciones propuestas marchan bastante parejas, aunque como es de esperar, las razones *económicas* van a la cabeza con casi el 27 % de las opiniones, seguida con poca diferencia por el factor *distancia* con el 24 %, en tanto que las opciones *rapidez* y *única opción* le siguen ambas con un 21 % de las intenciones; finalmente se ubica la elección *comodidad* con algo más del 7 %.



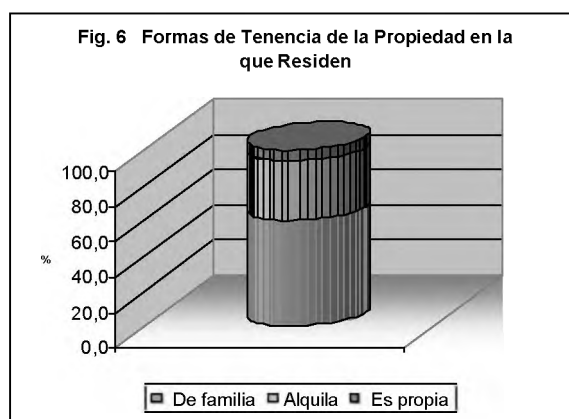
Con respecto a la comodidad en el uso de los transportes por parte de la población objeto de estudio, un 83 % contesta resultarle *cómodo*, frente a un 17 % que sostiene *no satisfacer su comodidad*. Estos guarismos coinciden con los que resultan de la consulta respecto la generación de inconvenientes al momento de su uso, ya que el 69 % que afirma no ocasionarle ningún dificultad, y solo un 31 % afirma lo contrario, tomando como ejemplo la su escasa frecuencia, su alto costo, el estado de los vehiculos, etc.

Por otra parte, y en la consulta respecto a su seguridad, un 62 % dice no considerarlo seguro, y más aún, otro 38 % no considera seguro a ninguna modalidad. Indagando respecto al

comportamiento cuando circula en la vía pública hacia la Universidad, un 30 % de los encuestados afirma no respetar las normas de tránsito alegando diferentes motivos (prisa, inseguridad, descuido, etc.), en tanto que el 70 % afirmó observar las normativa vial en vigencia.

Con relación a la accesibilidad al transporte para sus desplazamientos hacia la Universidad, el 70 % de los estudiantes encuestados afirma tener una parada de colectivos en las proximidades -menos de 5 cuadras- de su residencia, seguida muy de lejos por las paradas de auto de alquiler con un 27 %, y con valores inferiores al 2 % se ubican paras de combi y tren.

Los gastos que se originan producto de los viajes cotidianos a la Universidad son cubiertos fundamentalmente por sus familias, sostienen un 78 % de los estudiantes consultados, mientras que solo un 18 % lo hace con un trabajo –en muchos casos de carácter informal-, y solo un poco más del 4 % lo solventan por medio de becas. De alguna manera, esta situación se corrobora al interrogarse respecto a la tenencia de la propiedad en la que residen (Figura 6), porque casi las 2/3 partes –cerca del 60 %- viven con sus familias, en tanto que el 34 % alquila, y tan solo un 6 % afirma ser propietaria de la vivienda en la residen.



Conclusiones

El flujo de estudiantes que se desplazan hacia y desde el Campus, se mantiene casi constante a lo largo del día y la semana, interrumpido solo al mediodía y durante el fin de semana, respectivamente. En estos desplazamientos, la mayor proporción de estudiantes debe recorrer distancias de entre 5 y 20 cuadras, aunque también cabe mencionar a los provenientes de más de 20 cuadras y de otras localidades. En estos trayectos, las condiciones de la vías por las que circulan son catalogadas mayoritariamente como buenas y regulares.

Para los desplazamientos habituales –más frecuentes-, el más importante modo de traslado es a pie, seguida por el uso de la bicicleta y el colectivo, en tanto que para el uso ocasional se destacan los desplazamientos en colectivos y autos de alquiler. Respecto a las razones en el uso de los mencionados modos de transporte, las causas de orden económico van primeras en las opiniones, seguida por el factor distancia.

La gran mayoría de los encuestados afirma resultarles cómodo su uso, y no ocasionarle mayores inconvenientes, tal vez, debido a que $\frac{2}{3}$ de los estudiantes encuestados afirma tener una parada de colectivos próximo a su casa. Casi en contraposición, solo una sensible mayoría considera seguro al modo de transporte que utiliza frecuentemente, en tanto que los gastos originados por los viajes cotidianos a la Universidad, son cubiertos principalmente por sus familiares.

También se ha percibido -a partir de los instrumentos aplicados, y de pláticas con los estudiantes- la existencia de falencias en la accesibilidad al Campus, producto de la escasa oferta

de servicios por parte del transporte público de pasajeros (TUP). Solo dos líneas de colectivos – una urbana y otra interurbana- incluyen en sus recorridos, paradas frente a la zona de acceso al Campus.

BIBLIOGRAFÍA

- ❑ **ANDER-EGG**, Ezequiel. (1982). *La explosión demográfica y el proceso urbano*. Col. Guidance Nº 18. Editorial HVMANITAS, Buenos Aires. 92 p.
- ❑ **ASTORGA GONZÁLEZ**, Ana Fe. (1995). “*Los movimiento pendulares por motivos educativos. Primer paso hacia la emigración*”. En: XIV Congreso Nacional de Geografía. Salamanca. Pp: 233-235.
- ❑ **BRUNET ESTARELLES**, Pere J., y **GÁLVEZ CAPELLÁ**, Francisco, J. (1995). “*Estructura urbana y movilidad: análisis del tráfico inducido por el Campus de la Universitat de les Illes Balears*”. En: XIV Congreso Nacional de Geografía. Salamanca. Pp: 322-325.
- ❑ **BRUTON**, Michael J. (1978). *Generación de viajes*. En: Introducción al Planeamiento del Transporte. Cap. 3. Albert (trad.). Biblioteca Planeamiento y Urbanismo. TROQUEL, Buenos Aires. Pp: 88-113.
- ❑ **BULLOCK**, Nicholas; **DICKENS**, Peter; y **STEADMAN**, Philip (1975). “*La elaboración de modelos de actividades diarias*”. En: La Estructura del Espacio Urbano. Colecc. Ciencia Urbanística. Edit. GUSTAVO GIL, Barcelona. Pp: 187-224.
- ❑ **CARDOZO**, Osvaldo Daniel. (2001). *El Movimiento Pendular de la Población en el Eje Urbano Resistencia-Corrientes: características principales de los desplazamientos*. Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades -UNNE- Resistencia, Chaco. 50 p.
- ❑ **DÍAZ MUÑOZ**, María Ángeles. (1992) “*Espacio y Tiempo en la Actividad Cotidiana*”. En: Prácticas de Geografía de la Percepción v de la Actividad Cotidiana. OIKOS-TAU Ediciones, Barcelona. Pp: 15-44.
- ❑ **DILLON**, Beatriz. (1998). “*Algunas consideraciones acerca del estudio de la movilidad territorial de la población*”. En: Huellas. Nº 3. Instituto de Geografía. Facultad de Ciencias Humanas. UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA, Santa Rosa. Pp: 29-42.
- ❑ **GARCÍA BALLESTEROS**, Aurora. (2000). “*La recuperación de la escala local en la Geografía de la Población*”. En: Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía. Nº 43. UNAM, México. Pp: 76-87.
- ❑ **GÓMEZ MENDOZA**, Josefina y Otros. (1986). “*Los transportes a la Universidad Autónoma de Madrid*”. (Cap. Quinto). En: Ghettos Universitarios. El Campus de la Universidad Autónoma de Madrid. Departamento de Geografía. Ediciones de la UAM, Madrid. Pp: 147-173.
- ❑ **MIRALLES GUASCH**, Carme y Otros. (2002). *Las condiciones de la movilidad en un nodo de la ciudad metropolitana: el caso de la Univertitat Autònoma de Barcelona*. En: www.unileon.es/dp/dce/res-mir.html
- ❑ **SEGUI PONS**, Joana y **PETRUS BEY**, Joana. M. (1991). *Geografía de Redes y Sistemas de Transporte*. Colecc. Espacios y Sociedades. Serie General Nº 16. Puyol Antolín-Vinuesa Angulo (dir.). SÍNTEISIS, Madrid. 231 p.
- ❑ **THORSON**, Ole. (2001). *Movilidad Sostenible*. En: www.aquibaix.com