

AUTOPISTAS, ACCESIBILIDAD Y DESIGUALDAD SOCIAL: EL IMPACTO DE LAS RED DE AUTOPISTAS CONCESIONADAS SOBRE LA DIMENSIÓN TEMPORAL DE LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD EN SANTIAGO DE CHILE¹

Pablo Mansilla Quiñones²

Resumen

El presente artículo describe el modo en que los procesos de expansión urbana y compresión temporal que ha experimentado la región metropolitana han transformado la escala de desarrollo urbano metropolitano. Para ello contextualiza históricamente los sistemas de organización territorial de la propiedad en la periferia urbana. Aborda el impacto que ha tenido la construcción de autopistas concesionadas sobre la compresión espacio temporal y finalmente reflexiona sobre quiénes son los reales beneficiados en los procesos espacio temporales que experimenta el desarrollo urbano metropolitano en la actualidad, explorando la importancia de introducir la idea de desigualdades temporales en la ciudad.

Palabras claves: Peri urbanización; autopistas; compresión temporal; desigualdades temporales; accesibilidad.

Introducción

El desarrollo urbano experimentado durante las últimas décadas en las grandes metrópolis de América Latina ha dejado en evidencia un claro proceso de expansión urbana de carácter difuso y fragmentado, que ha comenzado a transformar profundamente la forma en la cual había sido concebida la ciudad. Uno de los espacios sujetos a transformaciones más radicales es la periferia urbana, el cual, en su condición de interfase entre lo rural y lo urbano, se ha vuelto cada vez más difuso y difícil de

¹ Campo Temático Dinámica urbana y rural, transporte, energía y sustentabilidad. Esta presentación resume parte de los resultados enviados a publicar en otras revistas científicas.

² Geógrafo. Mg. C. Geografía Universidad de Chile. Proyecto FONDECYT N° 1090198. "Movilidad Cotidiana Urbana y Exclusión Social Urbana". E-mail: pablo.manq@gmail.com

definir en cuanto a sus límites. Diversos estudios han intentado profundizar en la explicación de estos procesos utilizando para ellos diversos conceptos como “ciudad Informal” o “ciudad extraoficial” (NARANJO 2009), “urban sprawl”, “periurbanización”, “sub-urbanización”, “ciudad fractal” o “ciudad dual” (DE MATTOS 2002), “nueva ruralidad” (RUIZ Y DELGADO 2008) y “nuevas periferias” (ORTIZ Y ARAVENA 2002). De forma general, estas investigaciones dan cuenta del modo en que las grandes ciudades comienzan a desbordar los límites que habían mantenido hasta hace algunas décadas y a transformar la escala en la que se reproducen las dinámicas urbanas y la vida cotidiana de que quienes habitan la ciudad y las áreas rurales sobre las cuales se extienden.

Sin embargo, cuando queremos profundizar en el contexto actual del proceso expansivo de las grandes metrópolis, resulta de especial interés estudiar el modo en que de forma paralela se ha desarrollado un proceso de compresión temporal a partir del desarrollo de autopistas urbanas y de nuevas tecnologías de transportes que han acelerado los tiempos de interacción social. De esta forma, el presente estudio, pretende dar una mirada general a este doble proceso partiendo de la argumentación de que en la actualidad las grandes metrópolis de América Latina se ven enfrentadas a un doble proceso de expansión espacial y compresión temporal. Para estudiar estas transformaciones nos enfocaremos en la región metropolitana de Santiago de Chile, la cual ha experimentado en las últimas cuatro décadas una serie de transformaciones espaciales que han modificado profundamente el modo en que se organizaban los espacios urbanos y rurales.

En este sentido, se da cuenta del modo en que el proceso de expansión urbana ha sido fomentado por parte del Estado a partir de la flexibilización de los instrumentos de ordenamiento territorial y de decisiones políticas que han modificado las formas de propiedad de la periferia urbana, abriendo paso a la generación de profundas transformaciones de los espacios rurales y en los grupos sociales que ellos habitan, dirigidas por la lógica del mercado inmobiliario y por la acción de agentes especuladores de suelo periurbano. Mientras que el proceso de compresión temporal se encuentra motivado de igual forma por el Estado mediante la provisión de infraestructura vial de grandes autopistas urbanas que permite comunicar en la ciudad fragmentada los puntos peri centrales y peri urbanos donde residen las personas, con

aqueellos espacios centrales de la ciudad donde se desarrollan otras actividades asociadas al trabajo, estudio o al comercio. Ambas acciones desarrolladas por el Estado inciden directamente sobre las condiciones de accesibilidad que presentan los espacios periurbanos de la ciudad (MANSILLA 2010) haciéndolos llamativos para el desarrollo de proyectos por parte de empresarios inmobiliarios y especuladores urbanos.

En el marco de la configuración actual que comienza a tomar el desarrollo urbano metropolitano en manos del sector privado comienzan a dilucidarse una serie de desigualdades sociales a modo de externalidades de un proceso en el cual la ciudad se construye para ciertos grupos sociales con poder adquisitivo y se excluye a otros (quienes carecen del). En el caso de la región Metropolitana de Santiago de Chile resulta interesante formularse algunas preguntas como: ¿Quiénes son los ganadores en los procesos de expansión urbana?, ¿Hacia quien se encuentran dirigidas la red vial urbana?, ¿La expansión espacial y la compresión temporal es un hecho para todos los habitantes de la periferia urbana?

Expansión de la Metrópoli y Transformaciones en la Organización Espacial del Peri Urbano.

Un intento por profundizar en el proceso de peri urbanización, necesariamente nos traslada a comprender el modo en que las estructuras espaciales que observamos en la actualidad se inscriben en un contexto histórico de formas de ocupación del territorio, en el que distintos actores han intentado materializar proyectos de desarrollo y ocupación espacial, y donde finalmente los ganadores han sido quienes poseen una posición privilegiada en la estructuras de poder.

Si nos remontamos a la segunda década del siglo pasado y hasta aproximadamente 1970, la ciudad de Santiago aún correspondía a una ciudad compacta en la cual la periferia urbana según DE RAMON (1990) era principalmente pobladas por grupos de estratos socio económicos bajos, asociados a las clases proletarias, que debido a los bajos ingresos no podían acceder a viviendas propias y que expuestos a las reglas del mercado de suelo urbano de aquella época se veían expulsados fuera de la ciudad.

Una de las primeras modificaciones significativas que experimentan los espacios periféricos de la región metropolitana y de forma general en Chile, encuentran una explicación en el proceso de impulsado por la reforma agraria en Chile, la cual modifica

el sistema de tenencia de tierras y las características de la estructura predial. En este sentido autores como ARMIJO (2000a, 2000b), NARANJO (2009), SALAZAR (2010) mencionan que la primera modificación significativa en las formas de organización espacial de las comunas rurales ocurre con la reforma agraria en el periodo 1964 – 1973, en el cual el sistema de latifundios en las áreas rurales es modificado, sub-dividiendo los grandes paños de terreno que abarcaban y posteriormente entregados a campesinos, como una forma de impulsar el desarrollo social y económico al romper con el sistema de concentración de tierras. Inmediatamente después del golpe de Estado y la instauración del modelo dictatorial en Chile, se genera una contra reforma entre los años 1974 y 1978 que devuelve las tierras al Estado, las cuales ARMIJO (2000a) menciona que de acuerdo a los registros de CORA³, “de aproximadamente diez mil hectáreas un 28% fue restituido a sus propietarios originales, un 32% fue licitado, un 0,7% fue traspasado a instituciones y sólo un 33% fue entregado a los campesinos, quienes debieron postular a ella bajo un sistema de puntajes”. En los años siguientes, gran parte de los campesinos que acceden a derechos de propiedad no son capaces de sostener créditos, ni incorporar tecnologías que les permitan aumentar los niveles de producción y ganancia, por lo cual se vieron presionados a vender las tierras a empresarios e inmobiliarias.

Posteriormente y hasta la actualidad, lo que podemos observar en los espacios rurales o mas bien en estos espacios rururbanos⁴ en la periferia de la región metropolitana, vendría a ser una tercera etapa de transformación espacial, donde una serie proyectos privados inmobiliarios se acogen a la ley 3.516 que permite llevar a cabo la subdivisión predial de las tierras rurales,

En Chile a finales de la década los setenta, aún en el contexto de la dictadura militar, se evidencian dos decisiones que generaran hasta la actualidad grandes impactos sobre la estructuración del desarrollo urbano tanto en la región metropolitana como en el resto de los espacios urbanos y rurales del país. La primera acción política desarrollada en el año 1979 define la liberalización de los mercados de uso de suelo a través de una Política de Desarrollo Urbano la cual define que es el mercado el

³ Corporación de Reforma Agraria

⁴ Concepto que hace referencia a una nueva forma de producción espacial de los espacios rurales en los cuales se comienzan a incorporar formas de urbanización propias de la ciudad en un contexto rural. Son espacios en los cuales cuesta definir una tipología rígida que nos permita diferenciar entre lo eminentemente rural y lo urbano.

encargado de regular y orientar el desarrollo urbano, el cual, a través de la oferta y la demanda lograra definir el correcto equilibrio en los espacios rurales y urbanos. Esta acción representa uno de los hechos donde queda evidenciado un fuerte retroceso por parte del Estado que pasa a cumplir tan solo un rol de espectador en este proceso (MANSILLA Y FUENZALIDA 2010). Una segunda acción deliberada sobre la organización espacial recae en el año 1980 sobre los espacios rurales a través de la ley 3.516 de subdivisiones de predios rústicos, mediante el cual se establece que es posible subdividir espacios rurales en predios de 0,5 hectáreas, sin requerir necesariamente su urbanización y prohíbe su uso habitacional, sin embargo en estos predios se comienzan a desarrollar una serie de proyectos inmobiliarios de parcelas de agrado, de segunda y primera residencia destinado a personas de clases sociales medias altas y altas, incorporando a su tejido rural y urbano diversas tipologías de urbanización (NARANJO 2005. 2009).

Compresión Temporal en la Metrópoli a Partir de las Autopistas Urbanas Concesionadas

La idea de una compresión temporal en la ciudad que se desarrolla de forma paralela al proceso de expansión territorial, toma fuerza cuando profundizamos en las grandes inversiones en infraestructura generadas por el Estado, como es el caso de las autopistas concesionadas en Santiago de Chile. GREEN Y MORA (2005) hacen referencia a esta idea comentando el modo en que el Estado mediante la inversión publica ha condicionado el desarrollo urbano metropolitano a través de la provisión de infraestructura vial de alta velocidad, diseñando y ejecutando proyectos de autopistas que atraviesan la ciudad, las cuales han desplegado una inversión aproximada de US\$ 1.800 millones en la construcción de seis autopistas de operación privada, que se extienden en un total de 215 kilómetros aproximadamente (GREENE Y MORA 2005).

El sistema de autopistas concesionadas se inicia dos años después del termino de la dictadura militar, en un escenario en que el país se enfrenta a una serie déficit que venían arrastrándose desde hace algunas décadas en distintos ámbitos del desarrollo económico, siendo la infraestructura uno de los aspectos definidos como prioritarios a desarrollar, en este el sentido desde la década de 1990 con el Gobierno de Aylwin se busca potenciar el desarrollo de infraestructura para inducir al crecimiento económico

regional, sin embargo los recursos públicos con que cuenta el Estado no permiten sostener este tipo de inversiones, estimando conveniente fortalecer el vínculo entre las esferas públicas y privadas para el financiamiento de estas obras mediante la figura de concesiones privadas, esta decisión que implica la liberación de recursos públicos y redestinarlos a inversiones privadas resulta un proyecto de baja rentabilidad para el Estado pero que se esperaba generara un alto impacto social. Estas ideas se materializan finalmente en el año 1991 mediante la Ley N° 19.068 (SANCHEZ ET. AL. 2008), mediante la cual se convoca al sector privado a participar en la gestión de proyectos de infraestructura pública

Estas obras han permitido una compresión de los tiempos de desplazamiento en la ciudad (HARVEY / SANTOS), posibilitando la generación de un doble proceso urbano en el cual la ciudad se expande espacialmente y al mismo tiempo se comprime temporalmente. Esta transformación que sufren los tiempos de desplazamiento de la ciudad, modifican profundamente las pautas de organización clásicas, tal como ya lo vaticinaba hace algunas décadas SOLA POOL (1993), "si la distancia cesa de representar una carga económica significativa en la comunicación, entonces se transformaran la organización tanto de las naciones, como de las ciudades".

Quienes son los verdaderos beneficiados de la red vial urbana

Hace algunos años SANTOS (2007) se cuestionaba hacia quien se encuentra dirigida realmente las red urbana de la ciudad, de esta forma comentaba que en la gran metrópoli una de las formas en las cuales se expresan las diferencias sociales consiste en la posibilidad de poder acceder a sus espacios y a la utilización de sus recursos, existen ciudadanos que pueden utilizar toda la metrópoli, mientras otros solamente pueden utilizarla parcialmente, como si fuese una "pequeña ciudad", una "ciudad local", en este sentido, el autor agrega que la red urbana en el sistema de ciudades también posee significados diversos según la posición económica que poseen las personas. Esta idea toma gran relevancia cuando queremos comprender quienes son los verdaderos beneficiados en el proceso de expansión urbana y compresión temporal que hasta aquí hemos descrito.

En términos de la expansión urbana experimentada por la región metropolitana de Santiago, la antigua concepción de periferia urbana, poco considerada durante las

décadas pasadas por las empresas inmobiliarias para el desarrollo de nuevos proyectos y poco llamativas para los grupos sociales de clases altas, debido a la distancia espacial que se encuentran respecto de las áreas centrales y de cono oriente de la ciudad donde se continúan manteniendo las principales funciones relacionadas con el trabajo, servicios y comercio. Los espacios periurbanos comienzan a transformarse en espacios llamativos, donde las características que aún mantienen las zonas rurales, alejadas de todas las problemáticas sociales propias de la aglomeración urbana, sumado a la posibilidad de estar en contacto de forma expedita con cualquier punto de la ciudad mediante el uso de las autopistas, resulta convertirse en un espacio ideal para ciertos grupos sociales. De esta forma en la periferia de la región metropolitana al igual lo destacan Bähr y Mertins (citado en ORTIZ Y ARAVENA. 2002) para otras ciudades de América latina, el tejido urbano que se va construyendo en estos espacios corresponde a asentamientos se configura a partir de tres tipologías: viviendas informales, proyectos de vivienda social impulsada por el Estado y viviendas dirigidas a los estratos altos, que en la región metropolitana corresponden a las parcelaciones de predios rústicos que hemos comentado anteriormente. Estos últimos comienzan a ser en algunas comunas de la periferia quienes utilizan gran parte de los espacios rurales de estas comunas llegando en algunos casos a cubrir incluso mayor superficie que sobre la cual se extiende la superficie definida por los límites urbanos de las comunas, por ejemplo en Sur de la región metropolitana como Peñaflor y Calera de Tango, son estos nuevos habitantes quienes aprovechan realmente los beneficios de las áreas urbanas, mientras que los grupos sociales de clases medias y bajas tienden a concentrarse dentro de los límites urbanos y algunas parcelaciones de forma hacinada, asumiendo las problemáticas propias de lo que significa vivir en estos espacios.

Sin embargo, no solo de esta forma se expresan las desigualdades sociales en las zonas periféricas de la ciudad, podríamos decir que existe una dimensión temporal de la desigualdad social en la ciudad, que evidencia que la compresión temporal de los tiempos a partir de las mejoras en las condiciones de accesibilidad que se desprenden a partir de autopistas urbanas y de innovaciones en transportes no han beneficiado a todas las personas, sino que muy por el contrario han tendido a remarcar las desigualdades sociales en la ciudad. Los antiguos habitantes de la periferia comparten de cierta forma una localización común al interior de sus comunas con los nuevos residentes de estratos

socio económicos altos que han llegado a vivir a estas comunas, sin embargo, las posibilidades de mantenerse en contacto físico con otros puntos de la ciudad resulta un factor de diferenciación social, todos los habitantes de la periferia necesitan moverse fuera de ella para acceder actividades que no se encuentran al interior de ellas como salud, educación, trabajo, servicios o comercio, sin embargo los costos que estos deben asumir son muy diferentes entre grupos sociales, siendo una de las dimensiones en las cuales esto se ve reflejado en los tiempos de desplazamiento por la ciudad.

En la cartografía representada a continuación, se da cuenta de esta idea, a partir de la encuesta de Origen y Destinos realizada por la Secretaria de Transportes – SECTRA en el año 2006 es posible analizar los tiempos promedio de desplazamiento que las personas deben recorrer para moverse en la ciudad, para su mejor representación se grafican mediante isócronas las cuales pueden ser entendidas como isolíneas que unen puntos en la ciudad que pueden ser alcanzados en una cantidad de tiempo similar y que en este caso han sido medidos en relación a todos aquellos viajes que se realizan desde las comunas de la región hacia el centros de la ciudad. Asimismo, con el fin de poder demostrar en parte las diferencias sociales que existen en la ciudad respecto de la compresión temporal se grafican los tiempos de desplazamiento en la ciudad según tipo de medio de transporte utilizado, el color rojo indica los tiempos en transporte público y en amarillo los tiempos en desplazamiento en transporte privado. De esta forma, cuando observamos las posibilidades de desplazarse de una persona en transporte público considerando las restricciones de tiempo utilizado nos damos cuenta que una persona en 25 minutos tan solo podría moverse al interior del centro de la ciudad de Santiago, mientras que una persona que se mueva en transporte privado en un tiempo de 20 minutos logra abarcar la totalidad de la comuna de Santiago y gran parte de sus comunas colindantes. Asimismo resulta interesante observar como la isócrona de transporte privado se extiende hacia la zona sur de la región metropolitana siguiendo la red de autopistas urbanas que atraviesan la ciudad para conectar esta zona de la región que concuerda precisamente con el área en la que han aumentado considerablemente las urbanizaciones fragmentadas realizadas por parcelaciones de agrado. Si continuamos observando el mapa podemos ver que en 40 minutos una persona que utiliza transporte público puede abarcar gran parte de las comunas colindantes a la comuna de Santiago, mientras que en el mismo tiempo las isócronas de tiempo para aquellos que se mueven

en transporte privado abarcan casi la totalidad del Gran Santiago⁵ hasta sus áreas Peri urbanas, situación que podría ser relativamente alcanzada por alguien que se viaja en transporte público a los 80 minutos de viaje.

Reflexiones finales

Los antecedentes hasta aquí expuestos nos permiten cuestionar el modo en que actualmente construimos y pensamos la ciudad, poniendo especial énfasis en identificar hacia quienes se encuentran orientadas las intervenciones urbanas que se generan en la ciudad. En este sentido resulta interesante hacer a lo menos dos reflexiones para aportar a un debate que nos permita dilucidar estas nuevas perspectivas que comienzan a abrirse en los estudios de las desigualdades sociales en la ciudad.

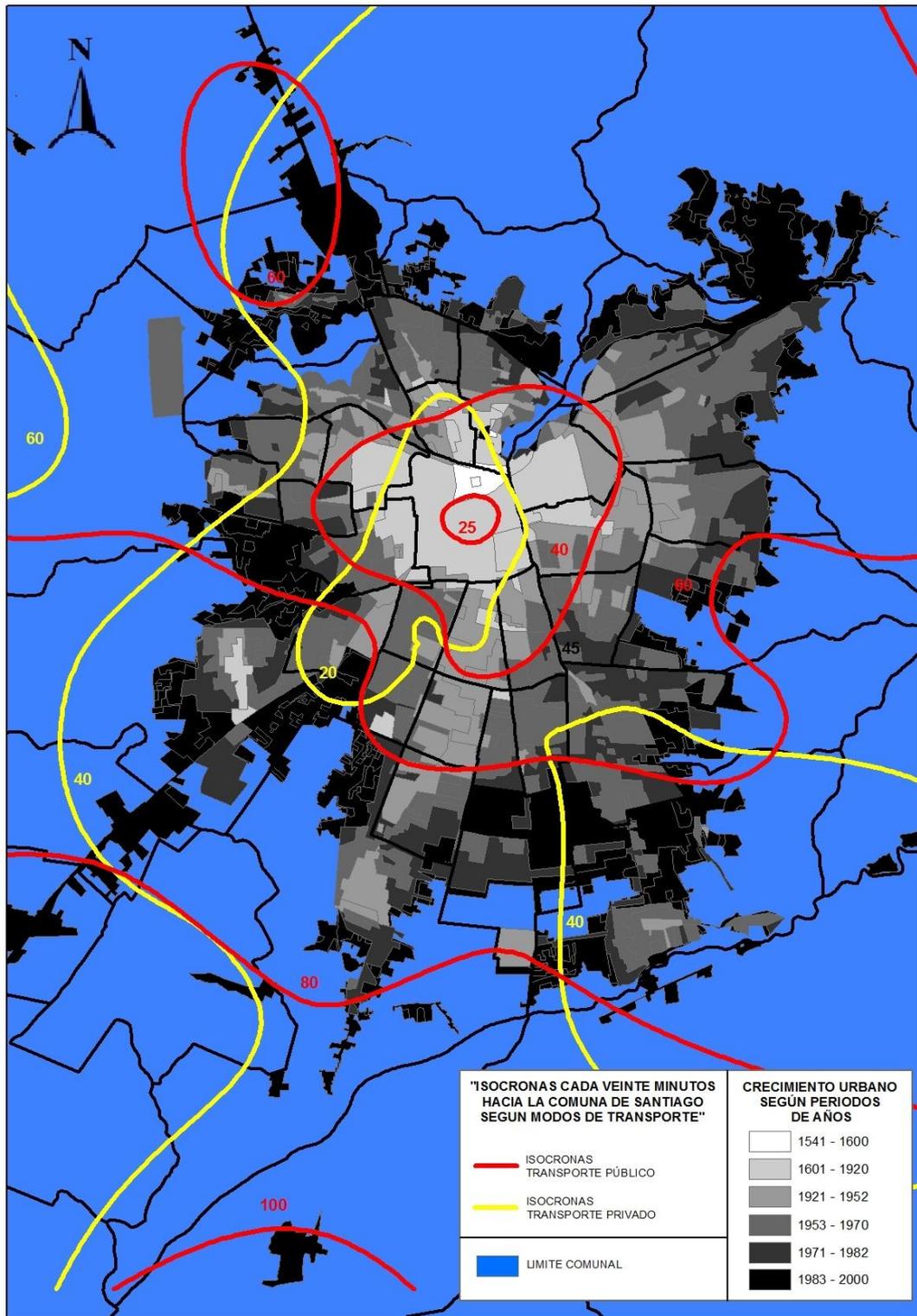
Primero resulta interesante afirmar el modo en que los procesos de expansión urbana hacia las zonas periféricas en la actualidad se encuentran orientadas primordialmente para los grupos sociales ganadores en los proceso de acumulación de capital, transformando la lógica tradicional que había mantenido la periferia hasta hace algunos años como el espacio residual de la ciudad que acogía a todos aquellos que no encontraban un espacio en la ciudad debido a su condición socio económica vulnerable.

Una segunda reflexión que podemos construir a partir de los resultados aquí expuestos, guarda relación con que comúnmente los estudios urbanos se han encontrado enfocados a describir y analizar la situación que presentan los distintos componentes de la ciudad en términos de su localización espacial, omitiendo la importancia que posee el tiempo en la organización espacial de la ciudad contemporánea. De esta forma, integrar la variable temporal dentro de nuestros análisis abre una nueva perspectiva para comprender el modo en que al interior de la ciudad se reproducen las desigualdades sociales en términos temporales. Esta perspectiva abre una mirada interesante para generar otros cruces que nos permitan abordar las limitaciones temporales que encuentran las personas para acceder en la ciudad y como estas se cruzan con las condiciones que poseen las personas en términos de clase social, genero, etnia o edad. Hasta este punto de la investigación es posible ver que efectivamente existe una diferenciación temporal en la ciudad.

⁵ Gran Santiago hace referencia a todas aquellas comunas que aparecen dentro de la mancha urbana definida también por los instrumentos de ordenamiento territorial a escala regional.

Autopistas, accesibilidad y desigualdad social: el impacto de las red de autopistas concesionadas sobre la dimensión temporal de las prácticas de movilidad en Santiago de Chile

Pablo Mansilla Quiñones



Fuente: Isócronas - L. Silva y P. Mansilla / Crecimiento Urbano – Sistema de Información en Vivienda, Instituto de la Vivienda Universidad de Chile.

Bibliografía

ARMIJO Z., Gladys. La faceta rural de la Región Metropolitana: entre la suburbanización campesina y la urbanización de la elite. *EURE (Santiago)* [online]. 2000, vol.26, n.78 [citado 2011-01-31], pp. 131-135.

ARMIJO, GLADYS. La urbanización del campo metropolitano de Santiago: crisis y desaparición del hábitat rural. *Revista de Urbanismo, Relectura de los procesos de Transformación de las ciudades, neomodernización del mundo rural*. Agosto 2000

DE RAMON. La Población informal. Poblamiento de la Periferia Urbana de Santiago de Chile 1920 - 1970. *Revista Eure*. Vol. XVI, Nº 50, pp. 5 – 17, Santiago 1990.

DE MATTOS, CARLOS. “Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización?”. *EURE (Santiago)* v.28 n.85 Santiago dic. 2002

GREENE, MARGARITA Y MORA, RODRIGO Las autopistas urbanas concesionadas: Una nueva forma de segregación. *ARQ (Santiago)*, Jul 2005, no.60, p.56-58. ISSN 0717-6996

MANSILLA, PABLO. FUENZALIDA, MANUEL. Procesos de desarrollo urbano-regional y exclusión territorial: Nuevas formas de urbanización en el área metropolitana de Valparaíso, Estudio de caso ciudad de Curauma. *REVISTA INVI*. Nº69. AÑO 2010.

MANSILLA, PABLO. Los limites de la accesibilidad y el acceso en la movilidad urbana cotidiana. *Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos, Crise, praxis e autonomia: Espaços de Resistencia y Esperanças. Espaços de Diálogos y Práticas*. Porto Alegre 2010.

MILTON SANTOS . O ESPAÇO DO CIDADÃO. Editora Universidade do Sao Paulo – USP. Coleção Milton Santos. ISBN 10: 85-314-0971-3. 2007

NARANJO, GLORIA. El rol de la ciudad infiltrada en la reconfiguración de la periferia metropolitana de Santiago de Chile. *Estudios Geográficos* Vol. LXX, 266, pp. 205-229 Enero-junio 2009 ISSN: 0014-1496

NARANJO, GLORIA. EFECTOS DE UN INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN EN EL PERIURBANO DE SANTIAGO. CASO DE ESTUDIO: COMUNA DE TILTIL. *Scripta Nova. REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES* Universidad de Barcelona. ISSN:1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. IX, núm. 194 (38), 1 de agosto de 2005

RUIZ RIVERA, NAXHELLI y DELGADO CAMPOS, JAVIER. Territorio y nuevas ruralidades: un recorrido teórico sobre las transformaciones de la relación campo-ciudad. *EURE (Santiago)* [online]. 2008, vol.34, n.102 [citado 2011-01-31], pp. 77-95 . Disponible en: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612008000200005&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

SALAZAR, ALEJANDRO. Transformaciones socio-territoriales en la periferia metropolitana: la ciudad periurbana, estrategias locales y gobernanza en santiago de chile. Scripta Nova REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. XIV, núm. 331 (47), 1 de agosto de 2010

SANCHEZ, CARLOS. LA PARTICIPACIÓN PRIVADA EN LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. CUADERNOS DE CIENCIAS ECONOMICAS Y EMPRESARIALES. 1996, 20 (31). Paginas 131 - 137. ISSN 021143556

SOLA POOL, ITHIEL DE. Tecnologías sin fronteras / De las telecomunicaciones en la época de la globalización. Serie Sección de Obras de Ciencia y Tecnología. Fondo de Cultura Económica. Ciudad de México. 281 pags. 1993

ORTIZ V., J. Y ARAVENA A., E. (2002): "Migraciones intra urbanas y nuevas periferias en Santiago de Chile: Efectos en la socio geografía de la ciudad", *GeoFocus (Artículos)*, nº 2, p. 49-60. ISSN: 1578-5157