



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

A

Presentación: Dossier Transporte y Movilidades en ciudades intermedias de Argentina

Autor:

Gutiérrez, Andrea

Revista:

Revista Transporte y Territorio

2012, 7, 1-8



Artículo



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad
de Filosofía y Letras, UBA

PRESENTACIÓN DE DOSSIER

Andrea Gutiérrez
Julio Fernando Rearte

PRESENTACIÓN: DOSSIER TRANSPORTE Y MOVILIDADES EN CIUDADES INTERMEDIAS DE ARGENTINA

Revista Transporte y Territorio N° 7, Universidad de Buenos Aires, 2012.



Revista Transporte y Territorio

ISSN 1852-7175

www.rtt.filo.uba.ar

Programa Transporte y Territorio

Instituto de Geografía

Facultad de Filosofía y Letras

Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

GUTIÉRREZ, Andrea y REARTE, Julio Fernando. 2012. Presentación: Dossier Transporte y Movilidades en ciudades intermedias de Argentina. *Revista Transporte y Territorio N° 7, Universidad de Buenos Aires.* pp. 1-8.
<<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00701001.pdf>>



Presentación: Dossier Transporte y Movilidades en ciudades intermedias de Argentina

Andrea Gutiérrez¹
Julio Fernando Rearte²

Presentation: Dossier Transport and Mobilities in intermediate cities of Argentina

El proceso de urbanización de la población dentro del territorio argentino se manifestó de manera temprana y su crecimiento demográfico fue acelerado en relación con el resto de países de Latinoamérica. Durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX se construyó una fuerte primacía urbana en torno de Buenos Aires ciudad y metrópolis, como parte de los denominados modelo agro exportador y modelo de sustitución de importaciones y en relación con las demás urbanizaciones argentinas.

El crecimiento de la población urbana respecto del total fue acelerado y hace prácticamente 100 años que más del 50% de la población argentina reside en asentamientos urbanos (Bertoncello, 2011), siendo que a nivel mundial este porcentaje se alcanzó recientemente. Aun cuando el ritmo de urbanización de la población argentina ha disminuido en la actualidad, nueve de cada diez habitantes reside en un área urbana, y un tercio del total lo hace en asentamientos de más de 50.000 habitantes, exceptuando la metrópolis Buenos Aires (Bertoncello, 2011). A partir de la década de 1970 el grado de primacía de ésta disminuye, y las denominadas ciudades intermedias o Aglomeraciones de Tipo Intermedio (ATI s) continúan progresando en su participación en el total de la población (Vapñarsky y Gorojovsky, 1990).

La categoría de ciudades intermedias distingue desde lo demográfico una franja de asentamientos, y asimismo facilita una entrada para el análisis de su comportamiento dentro del sistema urbano. En el marco de nuevos contextos que promueven las relaciones económicas globalizadas, la retirada de los Estados centrales de ciertos roles y la difusión de las denominadas Tecnologías de la Información y Comunicación, entre otros aspectos, las ciudades intermedias son convocadas como importantes actores en las estrategias de desarrollo (Michellini y Davies, 2009). Estos nuevos contextos favorecen las relaciones entre ciudades dentro de las regiones y entre las ciudades de distintas regiones y distintos países (Carrión, 2012), potenciando el rol articulador de las ciudades intermedias. El encuentro entre políticas de desarrollo y ciudades intermedias se renueva, así, luego de las experiencias de la década de 1970.

Este encuentro convoca a los aportes desde el campo de la movilidad, campo de estudio y de debate sobre políticas explícitas e implícitas que los distintos niveles de lo estatal ofrecen o pueden ofrecer. El denominado desarrollo urbano, cuando trasciende lo estrictamente demográfico y la consideración de las formas y funciones urbanas de manera aislada, se encuentra con la sociedad. La sociedad urbana muestra los diversos rostros de su estilo de desarrollo, sus necesidades insatisfechas, sus conflictos sociales y territoriales. Las movilidades en las ciudades intermedias de Argentina y los diferentes enfoques que se

¹ CONICET / Programa Transporte y Territorio, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina – angut2@gmail.com

² Programa Transporte y Territorio, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina – juliofrearte@gmail.com



ensayan sobre ellas expresan un aspecto del desarrollo urbano de la sociedad argentina en general.

Entre los aspectos registrados por el Censo 2010 cobra importancia el envejecimiento poblacional de Argentina, con un marcado diferencial por sexo debido a la sobremortalidad masculina en todas las edades. La movilidad es una práctica social en el territorio y como tal involucra al sujeto y a sus estilos de vida, actitudes, preferencias y valores, a su condición socioeconómica y su posición en el territorio pero también a su condición física y de género y a su posición en el ciclo de la vida. Estos aspectos están cambiando y comprender la movilidad de ciudades intermedias, que si bien expresan tendencias comunes ilustran un gradiente variado de situaciones, contiene un valioso potencial de conocimiento.

La primacía urbana de Buenos Aires tiene repercusiones en el campo del conocimiento y en particular en el del transporte, siendo receptora del interés de académicos, técnicos y políticos, así como de la mayor producción de literatura. El foco puesto en Buenos Aires con frecuencia deja en la penumbra al resto del sistema urbano, y resulta difícil conjugar un panorama de situación abarcador del país.

La dinámica demográfica del sistema urbano argentino señala un rumbo que recuerda la pertinencia de observar las ciudades intermedias, y también lo señalan su dinámica territorial y la de sus sistemas de transporte y movilidades. El Programa Argentina Urbana del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, que apunta al conocimiento del sistema urbano argentino, registra un patrón compartido de crecimiento territorial expandido. Aunque cierto número de ciudades intermedias muestra una urbanización compacta y bordes definidos respecto al entorno rural, otro cierto número muestra una urbanización difusa, con límites poco nítidos, bajas densidades y/o discontinuidades, rasgos éstos compartidos por las metrópolis.

Los vínculos entre el patrón de urbanización expandido, el patrón de movilidad y las redes de transporte emulsionan un problema para el urbanismo actual, aún sin resolver. El poco conocimiento producido sobre las ciudades intermedias, y en especial sobre sus redes de transporte y movilidades, constituye una temática de sumo interés tanto para la investigación académica como para la gestión. Asimismo, la metrópolis de Buenos Aires enfrenta este desafío con una pesada *mochila* de rigideces. Su dinámica de cambio en cuanto a políticas de transporte es prácticamente nula, tanto desde el punto de vista técnico y de servicios como institucional y de gestión, y se expresa en la debilidad de las iniciativas, tal como la del flamante convenio tripartito firmado entre Nación, Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para iniciar la constitución de una Agencia de Transporte. Esta situación contrasta con la del interior del país. Hay un espacio para la innovación y las ciudades del interior avanzan dejando atrás a la metrópolis de Buenos Aires. Hoy más que nunca, pues, es relevante conocer el panorama del transporte y la movilidad urbana en Argentina, por fuera de su ciudad primate.

Con este espíritu, pues, fue convocado el presente Dossier 7. Los cinco artículos que lo componen ofrecen un panorama sobre algunas ciudades *del interior* de Argentina: Rosario y Córdoba, entre aquellas que lideran la jerarquía urbana detrás de la metrópolis de Buenos Aires; Salta y Resistencia, entre aquellas que integran el grupo de capitales provinciales de dinámica demográfica media y baja, respectivamente (INDEC, 2012). Este panorama combina asimismo tendencias demográficas variadas. Ciudades de provincias como Salta y Chaco, ubicadas entre aquellas con mayor proporción de menores de 14 años (entorno al 30%); y como Córdoba y Santa Fé, ubicadas entre aquellas con mayor proporción de mayores de 65 años (entorno al 11%).

Finalmente, el dossier combina pensamiento y práctica sobre movilidad y transporte en ciudades intermedias. El pensamiento sobre el transporte registra un cambio de paradigma



en el corriente siglo, y la movilidad gana espesor conceptual, metodológico y de información, con una inclinación de pesos desde las redes y los medios de transporte hacia los sujetos y sus comportamientos. Las producciones de Córdoba y Resistencia expresan este balanceo entre enfoques planteado en la literatura, con propuestas dirigidas a desarrollos metodológicos para capturar datos y producir información sobre movilidad cotidiana registrando comportamientos vinculados con la elección modal y la seguridad vial, entre otros aspectos que ligan con el auto, medio de transporte en sociedad con la urbanización expandida. En tanto Rosario y Salta, así como el panorama general de ciudades, ofrecen una mirada sobre diversos aspectos de lo institucional que ligan con las formas de gestión y de planificación de los transportes, las regulaciones y reglamentaciones instituidas y posibles, los diseños de coordinación entre jurisdicciones respecto de la cuestión metropolitana y entre políticas de transporte y de planificación del territorio.

1. LA GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD EN DISTINTAS CIUDADES INTERMEDIAS

El trabajo de Sebastián Anapolsky y Leda Pereyra, pertenecientes al Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de la Secretaría de Transporte de la Nación, presenta un panorama general sobre la gestión y planificación del transporte y la movilidad en un conjunto de ciudades argentinas que superan los 50.000 habitantes durante la primera década de este siglo, exceptuando la metrópolis de Buenos Aires.

Los autores recogen procesos de crecimiento en población junto con procesos de expansión en superficie, deteniéndose en sus morfologías y funcionalidades. Estos procesos de expansión, en general carentes de regulación específica, pueden incrementar los costos de la infraestructura y de los servicios e incentivar el uso del automóvil. No obstante, sus formas e intensidades varían entre las diferentes ciudades. Un grupo de ciudades muestra un patrón más vinculado a la existencia de un centro concentrador de funciones y un desarrollo lineal de incipientes subcentros. Otro grupo muestra la integración física y funcional de aglomerados pertenecientes a diferentes provincias, aumentando la complejidad jurisdiccional. Estos procesos de expansión urbana comparten la emergencia de periferias donde radican nuevos espacios residenciales para clases medias y altas, en sociedad con el uso del automóvil, y también zonas marginadas de servicios, incluso de transporte, habitadas por los grupos sociales más vulnerables. Los autores señalan la aparición de procesos de fragmentación social y territorial desconocidos anteriormente en estas ciudades.

Los gobiernos locales hacen frente a las nuevas demandas poniendo en marcha un esquema tradicional de respuesta que consiste en crear infraestructuras y concesionar la explotación de servicios de transporte. Dicho en pocas palabras, este esquema de respuesta corre detrás de los problemas. En líneas generales, aparecen como necesarias nuevas formas de gestión de la movilidad que apunten a integrar la planificación urbana y del transporte en los ámbitos de los gobiernos locales, como también las dimensiones económicas, ambientales y sociales de estos procesos de expansión urbana.

Pese a estas carencias de lo público, se recogen experiencias relativamente recientes en diferentes provincias argentinas que ponen en marcha arreglos institucionales que incluyen la integración de las políticas y las jurisdicciones involucradas. Los diferentes diseños institucionales y distribuciones de competencias muestran la superación de un modelo único acerca de la coordinación de jurisdicciones, otro viejo tema en la agenda de problemas pendientes del urbanismo y del transporte en Argentina. Al mismo tiempo, la superación de las respuestas sectoriales respecto al problema de la movilidad se muestra como un eje en diferentes expresiones de la integración: la integración de las políticas de planeamiento urbano y de transporte, la integración de las jurisdicciones involucradas en los procesos de



construcción de áreas metropolitanas y la integración de las dimensiones ambiental, económica y social.

2. EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO

El trabajo de Mónica Alvarado y Mariana Monge presenta la gestión y la planificación de la movilidad y el transporte de Rosario y de su territorio metropolitano, como un proceso en el cual se articulan políticas desde mediados de 1990, en distintos momentos del desarrollo urbano de esa ciudad. Tras la crisis 2001-2002 se ponen en marcha nuevas instituciones ligadas al transporte y la movilidad. Una, la Sociedad del Estado Municipal para el Transporte Urbano de Rosario (SEMTUR). Otra, el Ente de Transporte de Rosario, luego Ente de la Movilidad de Rosario. Desde ambas se plantea la redefinición de la gestión y la planificación del transporte local.

En un contexto de dinamismo de la economía, el transporte de cargas muestra la convivencia de situaciones de saturación y subutilización de la red, y el transporte de pasajeros la de una alta cobertura territorial del transporte público con una creciente motorización de transportes individuales. Desde ambas se propicia la construcción de un abordaje integral, que tiene como contenidos constitutivos la asociación de las políticas de movilidad y de desarrollo urbano, de las distintas escalas de la urbanización, la participación y el consenso, y la actualización permanente de los planes. Este abordaje se ancla asimismo en la construcción del propio concepto de movilidad, y apunta a colocar como protagonistas a las personas y sus necesidades por sobre los medios de transporte. Este enfoque es acompañado por estrategias ligadas a la promoción del transporte público, al desarrollo del transporte no motorizado y a la disuasión del uso del transporte individual. Hacia 2010 se celebra un Pacto de la Movilidad con el objetivo de poner en marcha un Sistema de Movilidad Integrado que rubrica los lineamientos del Plan Integral de Movilidad.

La sólida trama de institucionalidades, construida y en construcción, da sustento a otra sólida trama de acciones: la implementación entre 2004 y 2008 de la asociación público-privada en la prestación de servicios de transporte, la realización de una Encuesta de Origen y Destino, y la definición de una serie de proyectos que ponen en juego los diferentes planteos estratégicos y que articulan con las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. Así, las paradas inteligentes, las tarjetas sin contacto, la estación única intermodal, el corredor tranviario y el impulso al transporte ferroviario y no motorizado, entre otros y con distintos grados de avance, forman parte de la renovada gestión y planificación de la movilidad intermodal en Rosario.

Al igual que en otros trabajos del dossier, la integración se presenta como un concepto clave en los medios y en los fines de los enfoques y políticas sobre movilidad y transporte urbano puestos en marcha. Aquí, la continuidad de los mismos emerge como una de sus virtudes.

3. EL ÁREA METROPOLITANA DE SALTA

El trabajo de Mariana Gasparotto presenta un panorama sobre el área metropolitana de Salta. El trabajo se enfoca en el servicio de taxi compartido, pero colocado en el contexto de los renovados aspectos reglamentarios y arreglos institucionales del transporte público implementados en dicha ciudad a la salida de una situación de crisis del sector a fines de la década de 1990 y comienzos del nuevo siglo, así como de los posibles caminos para enfrentar las tareas consideradas pendientes.

Las novedades instituidas por Ley, lo cual les otorga un sólido soporte, incluyen la definición de un área metropolitana a través de los límites político-administrativos de los municipios



que envuelven a Salta capital, la creación de una empresa como sociedad del Estado Provincial y de una Autoridad Metropolitana de Transporte. El uso del taxi compartido, si bien se había difundido como producto de la crisis y continuado luego de su superación, no quedó debidamente incorporado en los nuevos arreglos institucionales, emergiendo una tensión entre la situación reglamentada y las prácticas de movilidad de los habitantes, que habían incorporado esta modalidad de servicio de transporte.

Esta tensión entre el plano de lo instituido y el de lo practicado se inscribe en el marco de otra relación conflictiva, aquella entre el desarrollo del sistema de transporte y el proceso de expansión de la urbanización. La interacción de ambas situaciones toma parte en la apreciación de los atributos de flexibilidad de los denominados "taxis compartidos". Esta modalidad de servicio admite la simultaneidad de pasajeros y también el transporte de objetos voluminosos, lo cual aparece como un rasgo significativo. Estas flexibilidades se asocian, por un lado, con una relativa libertad de recorridos que resulta apropiada para las áreas que carecen de transporte colectivo y en las que viven los sectores más vulnerables; y por el otro, con una tarifa que resulta conveniente para la percepción de los usuarios.

La autora recoge como aspecto positivo la concepción metropolitana del desarrollo urbano que la nueva institucionalidad expresa respecto del transporte y el territorio; y como aspecto conflictivo su acompañamiento con procesos de expansión urbana y de modalidades de servicio que desbordan las previsiones del acuerdo metropolitano y ponen en tensión su relación con el transporte.

4. LA CIUDAD DE CÓRDOBA

¿Cómo se producen y reproducen las decisiones de comprar y usar un automóvil o motocicleta particular para viajar al trabajo?. ¿Qué relaciones se plantean entre éstas preferencias y los niveles de servicio de los transportes urbanos?. Los autores Juan José Pompilio Sartori y Carlos Walter Robledo deciden dar respuesta a estos interrogantes poniendo el foco en aportar a las políticas de transporte de la Ciudad de Córdoba, a través de una elaborada propuesta metodológica susceptible de ser replicada en otras ciudades teniendo en cuenta las particularidades locales.

Esta propuesta indaga el comportamiento de la demanda de transporte en Córdoba capital a través de una encuesta de preferencias declaradas, que trabaja sobre la elección del modo de transporte y las preferencias acerca de la tenencia de automóvil o motocicleta junto con un modelo de elección discreta. La metodología permite a los autores estimar el comportamiento de la demanda de transporte en diferentes escenarios de políticas, variables en niveles de servicio respecto de los distintos modos de transporte y respecto de la compra de automóvil o motocicleta. La cuantificación de las elasticidades de la demanda en ambos casos muestra los comportamientos probables en cada escenario, tanto respecto de la preferencia por la tenencia como por el uso de vehículos particulares. Como resultado final, se expresa la interrelación entre los niveles de servicio del transporte público, el costo del estacionamiento y las decisiones de adquirir y usar transportes individuales en los viajes al trabajo. De este modo, el trabajo deja planteada una respuesta a la pregunta inicial, y abierta la posibilidad de continuar hacia otros aspectos de la movilidad urbana.

5. LA CIUDAD DE RESISTENCIA

El trabajo de Celmira Esther Rey Miguel y Alejandro Parras dirige su mirada a un aspecto de interés común entre los investigadores en movilidad urbana, el de la procedencia de la información. Los autores lo abordan proponiendo la complementación de metodologías cualitativas y cuantitativas de generación y análisis de información a partir de estudios en la



ciudad de Resistencia desarrollados por el Grupo de Estudio en Movilidad, Servicio, Infraestructura y Transporte (GEMSIT) de la Universidad Nacional del Nordeste.

Los autores centran su atención en la seguridad y la accesibilidad como condiciones en las que desarrollan su movilidad en la vía pública tanto peatones como conductores y pasajeros. Una recorrida por las diferentes fuentes de información de los niveles nacional, provincial y municipal referidas a esta triangulación, revela que solo parte de esa información está en formato digital, que existe una frecuente disparidad en el alcance espacio temporal de la misma y que prevalecen los datos sobre accidentes y escasean los referidos a infraestructura y equipamiento vial. Es a partir de este diagnóstico que los desarrollos del GEMSIT definen variables y elaboran indicadores buscando suplir estas carencias y tratando de cubrir la compleja trama de consideraciones que involucran los accidentes y que incluyen las competencias por el uso del espacio público, la desigual distribución territorial de las movilidades y de los servicios de transporte público y la insuficiente infraestructura y mobiliario del sistema vial en la ciudad de Resistencia.

En relación con la complementariedad de metodologías cualitativas y cuantitativas, desde ambos enfoques se despliega un abordaje micro de la movilidad. Entre las primeras se consideran las entrevistas en profundidad, la prospectiva Delphy y la discusión grupal o grupo focal, y entre las segundas los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS). De su combinatoria resulta el mapeo de condiciones socioterritoriales riesgosas en las vías públicas de Resistencia, así como explicaciones sobre la indiferencia o cultura pasiva de los habitantes respecto de los riesgos que acompañan su movilidad cotidiana.

6. COMENTARIOS FINALES

Como corolario de esta presentación, vale la pena señalar posibles reflexiones e interrogantes que despiantan a partir de la lectura transversal del panorama sobre el transporte y la movilidad en las ciudades intermedias que ofrece el dossier. Un interrogante posible refiere a la consideración del taxi. Su incorporación en las encuestas de origen y destino en la Ciudad de Rosario, entre las alternativas de transporte en Córdoba capital, o el tratamiento del taxi compartido en el área metropolitana de Salta, ¿pueden ser expresiones de una reformulación en marcha acerca su papel como parte del transporte público urbano o sólo una coincidencia?. Asimismo, la comparación de los diferentes arreglos institucionales en marcha vinculados a la coordinación de jurisdicciones en materia de transporte y movilidad en ciudades intermedias parece presentarse espontáneamente como materia de reflexión, aun sin estar la metrópolis de Buenos Aires incluida en el dossier.

En síntesis, el panorama ofrecido no es exhaustivo pero es un primer aporte en pos de compendiar y facilitar el conocimiento de la situación del transporte y la movilidad urbana “en el interior” del país, y su lectura transversal invita a diversos interrogantes y reflexiones.

BIBLIOGRAFÍA

BERTONCELLO, Rodolfo. 2012. A lo largo de la segunda mitad del siglo pasado, argentina asistió a una gran transformación del sistema de asentamiento En: *Revista Población*, Dirección Nacional de Población Ministerio del Interior, Año 4, N° 7, ISSN: 1852-074X.

CARRIÓN, Fernando Mena. 2012. Polarización urbana. En: *Diario Hoy*. <http://works.bepress.com/fernando_carrion/535>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. 2012. *Censo nacional de población, hogares y viviendas 2010. Resultados definitivos*, Tomo 1. <http://www.censo2010.indec.gov.ar/archivos/censo2010_tomo1.pdf>



MICHELINI, Juan José y DAVIES, Carina. 2009. Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial: un análisis exploratorio del caso Argentino. En: *Documentos de Trabajo-Grupo de Estudios sobre Desarrollo Urbano*, N° 5, ISSN: 1989-5550.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios del Gobierno Nacional. 2012. Programa Argentina Urbana. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. <<http://www.planif-territorial.gov.ar/html/direcciones/programa.php>>

VAPÑARSKY, César y GOROJOVSKY, Néstor. 1990. *El crecimiento urbano en la Argentina*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano-IIED.



Andrea Gutiérrez

Licenciada y Doctora en Geografía de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Investigadora CONICET y docente del Departamento de Geografía (UBA). Coordinadora del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía (UBA), y directora de sus distintos Proyectos UBACyT desde 2008.

Julio Fernando Rearte

Profesor de Enseñanza Media y Superior en Geografía de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Docente en el nivel medio, asesor en proyectos legislativos e investigador integrante del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía (UBA), y de sus distintos Proyectos UBACyT.