FACULTAD DE CIENCIA POLITICA
Y RELACIONES INTERNACIONALES
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales

DOCTORADO EN CIENCIA POLÍTICA

TÍTULO DE LA TESIS:

"Las políticas públicas de movilidad urbana y su relación con la cohesión social en territorios vulnerables. Caso de estudio: barrio Triángulo y Moderno de Rosario. Año 2008-2021."

Doctoranda: María Eugenia Rittatore
Directora: Dra. Rita Grandinetti
Co – directora: Dra. Alicia Picco

Fecha entrega: noviembre 2025



Resumen.

La presente tesis doctoral estudia la relación existente entre la cohesión social y las políticas de movilidad urbana implementadas en los territorios vulnerables, a partir de las necesidades y expectativas de la población, para ello se realiza análisis centrado en el barrio Triángulo y Moderno de la ciudad de Rosario, durante el período 2008-2021.

Para la investigación se llevó adelante un enfoque cualitativo, a través de un estudio de caso simple, utilizando datos secundarios (informes y publicaciones) y primarios, (entrevistas semiestructuradas y observaciones no participantes en el barrio), a partir de los cuales poder:

- relevar y describir las políticas de movilidad urbana implementadas desde el 2008 al 2021 en la ciudad de Rosario, para luego profundizar en las ejecutadas en el territorio bajo estudio y reconocer brechas entre las políticas planteadas y ejecutadas.

- identificar las necesidades, expectativas y los patrones de movilidad de los habitantes de territorios vulnerables en relación con las políticas de movilidad implementadas;

- y, por último, analizar el impacto sobre la cohesión social de las políticas de movilidad implementadas en los barrio según la expectativa de los habitantes.

Una gran dificultad en el relevamiento de la información fue la pandemia de COVID-19 que representó limitaciones al trabajo de campo, las cuales, se lograron sortear y generar la información necesaria.

Entre las principales conclusiones arribadas se encuentra que la planificación de la movilidad en Rosario presenta brechas entre lo planificado en el Plan Integral de Movilidad (2010) y lo que finalmente se ejecutó en el territorio. Pudo observarse que en el documento base analizado no se tuvo en cuenta a los sectores periféricos y vulnerables, sino que las medidas plasmadas estaban pensadas con una visión más local y/o metropolitana. La mayoría de las medidas planteadas en el PIM se ejecutaron en el área central

Las políticas implementadas en el barrio Triángulo y Moderno giraron en torno a la creación de infraestructura con la ampliación y apertura de las avenidas Rouillón y Bv. Seguí, pero se basaron principalmente en mejorar las condiciones de movilidad imperante en el área, basada en medios no motorizados y de cercanía. Se mejoró la infraestructura vial, peatonal, se colocaron bicisendas y se hicieron cambio de luminarias.

Estas medidas no lograron revertir la segregación territorial y los problemas de movilidad que se presentan en los barrios vulnerables y periféricos, por el contrario, las obras realizadas, incentivaron aún más la movilidad de proximidad.

Los vecinos satisfacen las necesidades que cotidianamente se presentan en el entorno y cercanía a sus domicilios, esta situación, si bien contribuye a la cohesión a nivel barrial, restringe el acceso al resto de la ciudad, limitando y generando desigualdad de oportunidades de trabajo, esparcimiento y acceso a derechos.

La movilidad se presenta entonces, para estos sectores sociales, como una movilidad posible y no como movilidad deseada, ya que la misma está determinada por la planificación urbana. Esta situación se agrava durante las horas nocturnas, donde gran parte de la población queda sin transporte urbano de pasajeros por la inseguridad pública, teniendo que recurrir a una movilidad ilegal o compartida, por la asistencia de algún vecino.

La movilidad se constituye como un factor clave para la cohesión social. Si bien la movilidad de proximidad (caminata, bicicleta) en zonas vulnerables fomenta las redes de cohesión barrial, la deficiencias en materia de accesibilidad y asequibilidad que se presentan en el transporte urbano de pasajeros, generan segregación y exclusión a la población, limitando oportunidades y debilitando los lazos sociales que generan cohesión, tanto social como territorial a escala local.

Agradecimientos

Quiero agradecer a todas aquellas personas que de una forma u otra dieron su aporte para llegar a esta instancia. En primer lugar, agradecer a mi familia, principalmente a mi marido e hijo, por el amor y apoyo incondicional brindado a lo largo de este trayecto; a mis padres que siempre me alentaron a estudiar y crecer, no solo como persona, sino profesionalmente y, por último, a mis hermanas, pilares fundamentales de mi vida.

También quiero expresar un agradecimiento singular al equipo de dirección de la presente tesis doctoral, a la Dra. Rita Grandinetti y la Dra. Alicia Picco, que me han orientado, apoyado y corregido en mi labor científica con gran interés desde el comienzo. No quiero dejar de recordar con gratitud y emoción a la profesora Cristina Diaz, quien me sugirió, con gran acierto, a Rita Grandinetti para que me acompañe en el proceso de investigación y redacción.

También quiero reconocer a aquellos profesionales que han brindado su tiempo, experticia y conocimiento necesario para la elaboración del presente trabajo, así como a los habitantes del barrio Triángulo y Moderno que han accedido a las entrevistas para brindarme la información que necesitaba.

Por último, agradecer a la Universidad Nacional de Rosario que me dio la posibilidad de estudiar y realizar el doctorado totalmente financiado por ser egresada de esta casa de altos estudios. Agradecida eternamente a la universidad pública por abrirme las puertas y darme la oportunidad de formarme no solo en el grado, sino en todo mi recorrido académico posterior. Me comprometo a defenderla, a bregar para que siga siendo una institución de excelencia académica, gratuita y laica, donde se formen profesionales con pensamiento crítico, que promuevan el desarrollo económico, tecnológico, cultural y social del país. Es menester que la Universidad continue siendo una herramienta de movilidad social que brinda oportunidad de acceso a todo aquel que lo desee independientemente de las posibilidades que tenga. Por eso: ¡Universidad pública siempre!

La instancia de redacción de la tesis fue un proceso que consideré estresante, ya que no solo estuvo atravesada por una pandemia que modificó mis planes originales, sino también por cuestiones familiares que hicieron que la escritura de la tesis se prolongara más de lo deseado, pero sin dudas, creo que fue una etapa enriquecedora y transformadora en lo personal. ¡Muchas gracias!

Índice

Introducción 5

I. Capítulo I 11

I.1. Objetivos 11

I.1.1. Objetivo General 11

I.1.2. Objetivos específicos 11

I.2. Hipótesis 11

I.3. Recorte espacial y temporal 12

I.4. Estado del arte. 13

I.5. Marco Conceptual 29

I.6. Estrategia metodología. 65

I.7. Selección de fuentes y técnicas de recolección y análisis de datos 66

I.7.1. Relevamiento de la información secundaria. 66

I.7.2. Relevamiento de la información primaria. 67

II. Capitulo II: Políticas de Movilidad urbana 70

II.1. Contexto histórico. Sistema de transporte, respuesta a la motorización y la movilidad urbana en Rosario. 70

II.2. Políticas públicas e Instrumentos de políticas 87

II.3. Políticas de movilidad implementadas a escala local 91

II.3.1. Ente del Transporte Rosario- Ente de la movilidad Rosario 91

II.3.2. Plan Integral de movilidad (PIM) 96

II.3.3. Plan Estratégico Rosario 2030 126

II.4. Políticas de movilidad implementadas en el territorio vulnerable objeto de estudio (Triangulo y Moderno de Rosario) 131

II.4.1. Apertura Calle Rouillón. 132

II.4.2. Apertura Curva BV. Seguí 133

II.4.3. Actuación para peatones 135

II.4.4. Observaciones sobre las medidas implementadas. 144

II.5. Identificación de brechas entre las políticas planteadas y las ejecutadas. 148

III. Capitulo III. Periferias, territorios vulnerables y crecimiento de las ciudades. 151

III.1. Marco histórico. Historia del Crecimiento y segregación socio espacial del territorio de la ciudad de Rosario. 151

III.2. Caracterización socioeconómica del Distrito Oeste. 159

III.3. Triángulo y Moderno. Territorio bajo estudio. 163

III.3.1. Uso del Suelo 166

III.3.2. Infraestructura. Soporte físico de la movilidad. 180

III.4. Movilidad y Sistema de Transporte 186
III.4.1. Patrones de movilidad de los habitantes de Triángulo y Moderno 187
III.4.2. Dependencia generalizada de los modos de transporte no motorizados 196
III.4.3. Inequidad en las condiciones de transporte 199
IV. Capitulo IV. Relación entre movilidad urbana y cohesión social. 203
IV.1. Dimensiones, componentes y variables 205
IV.1.1. Dimensión urbano-territorial 206
IV.1.2. Dimensión socio-económico, productivo y ocupacional 208
IV.1.3. Dimensión componente Institucional 210
IV.2. Contribución e interrelación entre la cohesión social y movilidad urbana, analisis de politica de movilidad en territorios vulnerables. 212
IV.2.1. Discusión sobre los resultados 230
V. Conclusiones 234
VI. Referencias 242

Índice de imágenes

Imagen 1.- Mapa de interrelación de conceptos de movilidad y cohesión 27
Imagen 2. Bicisendas/ciclovías existentes y nuevas. 86
Imagen 3.- Apertura Calle Rouillón 133
Imagen 4.- Apertura Curva BV. Seguí 134
Imagen 5.- Obras en ejecución del Plan Abre 138
Imagen 6.- Paradas seguras en Rosario 140
Imagen 7.- Parada segura BV. Seguí y Rouillón. 141
Imagen 8.- Paradas instaladas sobre calle Aborígenes Argentinos. 142
Imagen 9.- Estación Distrito Oeste (Pte. Perón 4602) 143
Imagen 10.- Estación Bella Vista (Avellaneda 2389) 143
Imagen 11.- Barrios Populares de Rosario 155
Imagen 12.- Mapa de asesinatos y heridos de armas de fuego en Rosario realizado por el Observatorio de Seguridad Pública de Santa Fe 162
Imagen 13.- Limites del barrio Triángulo y Moderno. 163
Imagen 14.- Índice de Calidad de Vida. Barrio Triángulo y Moderno de Rosario. 165
Imagen 15.- Territorio bajo estudio. Triángulo y Moderno, Rosario 169
Imagen 16.- Centros de Salud en el área bajo estudio. 173
Imagen 17.- Instituciones educativas. Barrio Triángulo y Moderno. 174
Imagen 18. Feria comercial a cielo abierto. 178
Imagen 19.- Instituciones deportivas y sociales 179

Imagen 20.- SEDRONAR/ Dispositivo Integral de Aborraje Territorial (en adelante DIAT). 180
Imagen 21.- Parada de Transporte Público tipo B. 181
Imagen 22.- Áreas internas del barrio con zanjas. 182
Imagen 23.- Barrio Triángulo y Moderno. 183
Imagen 24.- Línea 110. Recorrido de ida y vuelta por Triángulo y Moderno. 200
Imagen 25.- Línea 133-125. Recorrido de ida y vuelta por Triángulo y Moderno. 201

.

Índice de gráficos.

Gráfico 1.- Caída de los viajes diarios realizados enero 2019/marzo2021. 83
Gráfico 2.- Acceso a servicio básico urbano de los barrios populares de Rosario 157
Gráfico 3.- Motivo del viajes según género. 188
Gráfico 4.-Motivo de viaje según rango etario. 189
Gráfico 5.- Modo de viaje. 190
Gráfico 6.- Modo de viaje según sexo. 190
Gráfico 7. Horas pico y valles. Hora de inicio del viaje. 191
Gráfico 8.- hora de inicio del viaje según género. 191
Gráfico 9.- Tiempo de viajes por tipo de transporte. 192
Gráfico 10.- Cuadras caminadas. 193
Gráfico 11.- Viajes en bici pública con Origen en Triángulo y Moderno. 194
Gráfico 12.- Viajes en bici pública con Destino en Triángulo y Moderno. 195
Gráfico 13.- % de distribución de horas de salida. 196
Gráfico 14.- Motivos por los cuales no se desplaza a otras áreas de la ciudad. 222
Gráfico 15.- Sentido de pertenencia al Barrio. 228
Gráfico 16.- Sentido de pertenencia a la Ciudad. 229
Gráfico 17.- Participación ciudadana. 230

Índice de tablas

Tabla 1.- Comercios relevados en Triángulo y Moderno. 171
Tabla 2.- Intervalo entre unidades durante una hora pico. 193

Introducción

La movilidad urbana como la conocemos actualmente se caracteriza por tener una lógica capitalista y excluyente (Vasconcellos, 2015), dado a que privilegia el uso del vehículo particular y la mayoría de las políticas implementadas, hasta no hace mucho tiempo, buscaban reafirmar, sostener o mejorar la movilidad de este modo de transporte al que una gran proporción de la población no puede acceder. (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 2019)

La planificación de la movilidad urbana se basa en intereses políticos y de clase por sobre la idea de equidad y accesibilidad de todos los modos de transportes, donde se privilegia fundamentalmente al modo individual por sobre el peatonal o no motorizado, generando desequilibrios y diferencias en el acceso de los ciudadanos a sus actividades diarias, estableciendo infraestructuras de transporte en base a la demanda. (Manuel Herce, 2009)

La posibilidad del ciudadano de desplazarse por la ciudad hace al desarrollo de este, no solo en lo personal sino fundamentalmente en los social, quitar o restringir ese derecho implica excluirlo socialmente. (Avellaneda, Pau y Lazos, Alejandra, 2011)

La escases o carencia de transporte público repercuten de forma negativa en los desplazamientos diarios de las personas, restringiendo equipamientos, servicios y, por ende, derechos como, por ejemplo; educación, salud, calles pavimentadas y alumbradas, centros de trabajo, educación, etc. (Carta Mundial por el Derecho a la ciudad, 2019)

El crecimiento acelerado de las urbanizaciones dio lugar a la extensión de estas hacia las periferias, donde fundamentalmente se asientan ciudadanos en condiciones de vulnerabilidad y pobreza, y habitan en infraestructuras mal equipadas con servicios nulos o escasos. (García-Schilardi, 2014)

La poca o mala planificación de las ciudades ponen de manifiesto las brechas en la accesibilidad a las oportunidades urbanas de las personas que habitan en las periferias, relegándolas a habitar en condiciones no deseadas y de baja calidad, donde se ven viviendas precarias, calles sin pavimentar, con escases de servicios urbanos, poca infraestructura, pero por sobre todo poca atención al servicio de transporte público. (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2010)

Bajo la planificación y gestión de la movilidad urbana centrada en la demanda y en el privilegio del vehículo particular, las calles pierden su lugar de espacio de interacción social para convertirse solo en un espacio temporal de circulación, dando lugar a ciudades dispersas. Este tipo de ciudad sustenta el concepto de segregación socio espacial y la exclusión, ya que presentan una distribución desigual de los servicios públicos y bienes en el territorio, y requieren de grandes desplazamientos de sus ciudadanos en medios motorizados.

Los diferentes modos de transportes consumen diferentes proporciones del espacio urbano por el cual compiten, siendo el vehículo particular el que más lugar ocupa y al que las políticas públicas benefician, relegando, en segundo lugar, al transporte público y perjudicando al peatón y ciclista, modos que generalmente quedan al margen de la planificación.

La escases de recursos, la sostenibilidad ambiental, la necesidad de reducir los efectos secundarios de este tipo de desplazamientos llevaron a la necesidad de un cambio en la forma en que se gestiona la movilidad, atendiendo todas aquellas cuestiones, modos y personas que el modelo, hasta el momento en vigencia, excluía.

Actualmente la movilidad urbana sostenible es el paradigma a partir del cual las administraciones locales diseñan y planifican las ciudades, obligándose a repensar el rol y la función que tiene la movilidad en ellas. Este paradigma plantea reorientar el espacio público y las vías de circulación hacia el transporte público y los medios no motorizados, diseñando las políticas en base a la demanda de transporte.

Para este tipo de movilidad, el hombre debe ser considerado como el protagonista de esta. Toda persona debe tener garantizado el derecho a la movilidad y con ello poder gozar del resto de sus derechos. Deben construir una ciudad donde vivir dignamente, donde reconocerse como parte de ella y donde sea posible la distribución equitativa de los diferentes tipos de recursos como el trabajo, salud, educación, viviendas, recursos simbólicos, acceso a la información y a la movilidad, entre otros, que dé respuesta a las necesidades humanas.

Las políticas de movilidad que pregona este paradigma intentan dar prioridad a medios democráticos como el transporte público y universales como el peatonal.

Este paradigma, que devuelve al hombre la centralidad, pregona la participación de la ciudadanía en los asuntos públicos para asegurar la eficiencia de las medidas a adoptar ya que las mismas tienen un impacto y efecto directo en el día a

día y requiere, en muchas oportunidades, de cambio de hábitos en los desplazamientos.

La participación ciudadana, desde la movilidad urbana sostenible, se convierte en un factor de cambio, ya que la población es escuchada por el gobierno, da a conocer sus propuestas y solicitan ser tenidos en cuenta al momento de diseñar, planificar e implementar políticas. (Orduna Allegrini, María Gabriela, 2012)

Si bien las administraciones locales buscan diseñar e implementar políticas que contemplen otros modos de transportes, hay distancias que requieren del uso de medios motorizados para que las personas puedan realizar el viaje y satisfacer la necesidad de desplazamiento que lo originó. De allí la importancia de contemplar también el uso del suelo, generando acciones y políticas que promuevan ciudades más compactas, donde las personas puedan resolver sus necesidades o acceder a sus derechos en un radio cercano a sus domicilios.

. La idea de proximidad se convierte en un soporte o anclaje para solventar las prácticas de movilidad cotidianas, ya que en la medida que el deseo de movilidad y la proximidad sean posibilidades y no obligaciones, el derecho a la movilidad será realizable en los diversos espacios urbanos.

A partir esta situación expuesta, el tema de investigación de la presente tesis se propone el estudio de las políticas públicas de movilidad urbana, y su relación a la cohesión social en territorios vulnerables.

Para llevar adelante el estudio de investigación se establece como objetivo general: explicar la relación existente entre la cohesión social y las políticas de movilidad urbana implementadas en los territorios vulnerables, a partir de las necesidades y expectativas de la población Caso de estudio el barrio Triangulo y Moderno de la ciudad de Rosario, años 2008-2021.

Se plantean los siguientes objetivos específicos, a saber:

- Describir las políticas de movilidad urbana implementadas desde el 2008 al 2021 en la ciudad de Rosario, profundizando en las ejecutadas en el territorio bajo estudio y reconocer brechas entre las políticas planteadas y ejecutadas.
- Identificar necesidades, expectativas, y transformaciones de los patrones de movilidad de los habitantes de territorios vulnerables en relación con las políticas de movilidad implementadas

- Analizar el impacto sobre la cohesión social de las políticas de movilidad implementadas en los territorio vulnerables según la expectativa de los habitantes

Como hipótesis de investigación se plantea que la cohesión social en las ciudades se manifiesta en el sentido de pertenencia, de participación y de las posibilidades que tienen los habitantes de satisfacer sus necesidades cotidianas y acceder a derechos. En ese sentido, la movilidad juega un rol fundamental donde intervienen una multiplicidad de variables. En los territorios vulnerables, el acceso a la movilidad no motorizada y la realización de los viajes de proximidad permiten satisfacer necesidades cotidianas y generar redes de cohesión; sin embargo, cuando la necesidad de desplazamiento se amplía a una escala local, aparece el requerimiento del uso de transporte motorizado y se presentan problemáticas de accesibilidad o asequibilidad, entre otras barreras a la movilidad, que vulneran los derechos, segregan y excluyen social/territorialmente a esta población vulnerable, estableciendo una relación entre el ciudadano, en condición de vulnerabilidad, y la ciudad de dependencia.

La investigación del fenómeno abordado es de tipo descriptivo y analítico, y para ello se lleva adelante un abordaje cualitativo y un estudio de caso simple, es decir, con una única unidad de análisis que será el barrio Triángulo y Moderno de la ciudad de Rosario.

En relación con el caso de estudio, se escoge el barrio triangulo y Moderno de la ciudad de Rosario, por estar ubicado en la zona oeste de la urbe, lugar donde se constata hubo una mayor concentración de villas miserias y zonas vulnerables, así como de privaciones en servicios, infraestructuras, salud, etc.

Como herramientas de recolección de información se recurre a consultar fuentes de información secundarias que den cuenta del objeto bajo análisis y como complemento de estas, se utilizan fuentes primarias como entrevistas semiestructuradas y una observación no participante del barrio para conocer su situación social y dinámica cotidiana.

La presente tesis está dividida en capítulos que permitirán abordar la temática en su complejidad y dar respuesta a los objetivos y preguntas preliminares relacionadas a ellos.

El primer capítulo es de corte metodológico, en él se desarrollan fundamentalmente los objetivos, el estado del arte, el marco conceptual de la investigación y la metodología a implementar a lo largo de la tesis.

El Segundo capítulo aborda las políticas de movilidad urbanas. Se realiza un repaso del concepto política pública y de las herramientas que disponen las administraciones para la implementación de estas.

Posteriormente, se realiza una descripción de las políticas de movilidad diseñadas e implementadas a nivel local, abordando específicamente el Plan Integral de Movilidad, haciendo hincapié en los antecedentes de planificación y en las diversas estrategias planteadas, divididas según los ejes vertebradores del plan, a saber: promover el transporte público, disuadir el transporte motorizado individual, desarrollar el transporte no motorizado y tecnologías aplicadas a la movilidad. Por último, se hace una breve referencia al Plan Estratégico Rosario 2030 como el último instrumento diseñado en Rosario sobre la temática estudiada.

Para cerrar el capítulo se realiza una enumeración y descripción de las políticas de movilidad implementadas en el territorio vulnerable bajo análisis, el barrio Triángulo y Moderno de la ciudad de Rosario.

El capítulo III aborda puntualmente la problemática de los territorios vulnerables. Se inicia con una reseña histórica que se considera relevante para entender las periferias, su crecimiento e idiosincrasia. Por ello se aborda fundamentalmente el crecimiento urbano de Rosario, su extensión hacia la periferia y la aparición de los asentamiento o barrios vulnerables profundizando en el distrito Oeste, que es donde se encuentra ubicado el caso de estudio.

En otro apartado, dentro del mismo capítulo, se aborda el territorio vulnerable escogido para la investigación. Se describe el barrio Triángulo y Moderno en diversos aspectos, fundamentalmente infraestructura, posibilidad de desplazamientos, puntos generadores de viaje, uso del suelo, disponibilidad de comercios, escuelas, y diversas instituciones.

Se analizan las problemáticas de estas áreas en relación con la movilidad, en todas sus formas, así como también los patrones de movilidad y las estrategias de los habitantes de las zonas para desplazarse y disfrutar de la ciudad en la que residen. Se identifican brechas entre necesidades, expectativas y políticas de movilidad urbana implementadas en el área.

En el capítulo IV se plantea abordar la relación entre movilidad urbana y cohesión social a partir del diseño de dimensiones, componentes y variables de interrelación entre movilidad urbana y cohesión social para territorios vulnerables. Se presentan los resultados producto de la vinculación entre ambos conceptos (movilidad y cohesión social) aplicándolo al caso de estudio escogido.

En el último capítulo (V) se presentan las discusiones de los resultados obtenidos y las conclusiones del trabajo.

En las próximas páginas podremos demostrar que la movilidad urbana no va a resolver el problema de la pobreza o vulnerabilidad, pero sí podría atenuar los procesos de segregación social y territorial contribuyendo a la cohesión social fundamentalmente barrial.

I. Capítulo I

I.1. Objetivos

I.1.1. Objetivo General

Se establece como objetivo general, explicar la relación existente entre la cohesión social y las políticas de movilidad urbana implementadas en los territorios vulnerables, a partir de las necesidades y expectativas de la población Caso de estudio el barrio Triangulo y Moderno de la ciudad de Rosario, años 2008-2021.

I.1.2. Objetivos específicos

Se plantean los siguientes objetivos específicos, a saber:

- Describir las políticas de movilidad urbana implementadas desde el 2008 al 2021 en la ciudad de Rosario, profundizando en las ejecutadas en territorio bajo estudio y reconocer brechas entre las políticas planteadas y ejecutadas.
- Identificar necesidades, expectativas, y transformaciones de los patrones de movilidad de los habitantes de territorios vulnerables en relación con las políticas de movilidad implementadas
- Analizar el impacto sobre la cohesión social de las políticas de movilidad implementadas en los territorio vulnerables según la expectativa de los habitantes.

I.2. Hipótesis

La cohesión social en las ciudades se manifiesta en el sentido de pertenencia, la participación y las posibilidades que tengan los habitantes de satisfacer sus necesidades cotidianas y acceder a derechos. La movilidad juega entonces un rol fundamental donde intervienen una multiplicidad de variables.

En los territorios vulnerables, el acceso a la movilidad no motorizada y la realización de los viajes de proximidad permiten satisfacer necesidades cotidianas y generar redes de cohesión, sin embargo, cuando la necesidad de desplazamiento se amplía a una escala local, aparece el requerimiento del uso de transporte motorizado y se presentan problemáticas de accesibilidad o asequibilidad, que vulneran los derechos, segregan y excluyen social/territorialmente a esta población vulnerable.

I.3. Recorte espacial y temporal

La ciudad de Rosario está ubicada al sur de la provincia de Santa Fe, a unos 300 km de Buenos Aires, está asentada sobre el Rio Paraná y es la cabecera de su área metropolitana.

El municipio de Rosario ocupa una superficie total de 178,69 km2, de la cual la 120,37 km2 están urbanizados. Tiene, según el censo 2022[1], una población total (departamento Rosario) de 1.334.636 habitantes, de los cuales 698.548 son mujeres; 635.868 son hombres y 220 personas no se identifican con ninguna de las opciones anteriores

> La ciudad de Rosario se configura como una metrópoli, con una economía basada en el sector de servicios y en la industria, destacándose por la logística de ciudad portuaria, la actividad financiera y bursátil, la importante presencia de pequeñas y medianas empresas, y el desarrollo tecnológico en las ciencias biológicas.
>
> La región es un importantísimo centro educativo, sobre todo en el nivel superior, donde la diversidad y el nivel científico existente imprimen, en sus centros de estudios e investigación, un gran reconocimiento nacional e internacional. (Provincia de Santa Fe. Antonio Bonfatti: Rubén Galassi, 2012. P.25).

Durante la década del `80 la urbanización se fue extendiendo fuera de la primera ronda de bulevares, adquiriendo características asimétricas como consecuencias de la crisis económica e hiperinflación del momento que dio lugar a una expansión de los índices de pobreza y como consecuencia el crecimiento de los asentamientos irregulares en las zonas periféricas de la ciudad de Rosario. En Rosario se destaca al Distrito Oeste como el sector con mayor población viviendo en asentamientos irregulares (el 40 % de la población del distrito).

---

[1] Es el único dato estadístico que se posee del último censo poblacional, el resto de la estadística en relación con el distrito Oeste se toma de las proyecciones realizadas por la Municipalidad para el año 2020, publicada en "Anuario de población y estadísticas vitales 2020. Ciudad de Rosario"

En relación con el caso de estudio, se escoge el barrio Triangulo y Moderno, por estar emplazado en la zona oeste de la ciudad de Rosario, lugar donde se constata hubo una mayor concentración de villas miserias y zonas vulnerables, así como de privaciones en servicios, infraestructuras, salud, etc.

El recorte temporal analizado abarca desde el año 2008 al 2021. Se toma como año de inicio de la investigación el 2008 ya que en ese año se redacta y diseña el Plan Integral de Movilidad, considerado (para esta tesis) un año de cambio en la gestión de la movilidad y el transporte en la ciudad. En un primer momento, el período abarcaba hasta el 2020, pero en ese mismo año se sucedió la Pandemia de Covid-19, que afecto a la población mundial, y me pareció interesante poder abordar que sucedería con la movilidad en el área estudiada frente a este hecho, por lo cual se modificó el período de estudio al año 2021.

I.4. Estado del arte.

Este trabajo de investigación tiene como ejes vertebradores del análisis la cohesión social urbana-territorial y la movilidad en los territorios vulnerables o en situación de vulnerabilidad, a partir de lo cual se releva el conocimiento acumulado hasta el momento en relación con estos conceptos.

El concepto Cohesión Social ha sido muy utilizado por las ciencias sociales en las dos últimas décadas. La cohesión social es, como mención Cohen & Barba Solano, (2011), un concepto polémico dado a que existe una imposibilidad de consensuar su significado y se lo asocia constantemente a la idea de armonía social o de insertar o integrar a los sectores más pobres al mundo del mercado, criterios inaceptables en un contexto de profunda desigualdad como es Latinoamérica.

Existen estudios que analizan la Cohesión Social desde diversas ópticas, pero fundamentalmente desde la década del ’90 el concepto aparece con gran intensidad en el campo de las políticas públicas, tratando de tener incidencia en el desarrollo de la sociedad.

La conformación de la Unión Europea y los posteriores debates sobre multiculturalismo pusieron a este concepto en el centro de las discusiones académicas; en cambio, del otro lado del continente, (los países en desarrollo), los debates sobre la conceptualización de la cohesión social pasarían por la

devastación socio económica de las medidas neoliberales. En ambos casos, el objetivo fue garantizar la equidad de oportunidades, así como la promoción de valores y comportamientos sociales para que todas las personas se sientan parte de ésta y puedan avanzar en el goce de sus derechos. Es por lo que el debate sobre la cohesión social incorpora conceptos como exclusión social, pobreza, desafiliación entre otros.

El primero en acuñar el termino fue Emile Durkheim en su obra "La división del trabajo Social" en 1893, y posteriormente en "El Suicidio" en 1897. El autor planteaba o intentaba responder al siguiente interrogante, ¿cómo se producen nuevas formas de integración social en un contexto en el que el capitalismo y la modernidad eliminan las formas comunitarias tradicionales en las que ésta se llevaba a cabo? Las respuestas en torno a la cohesión social, en la incorporación de una dimensión moral en la cual los individuos dependen unos de otros para satisfacer sus necesidades básicas, y de algún tipo de conciencia colectiva, integrada por visiones y valores permitían moderar sus aspiraciones egoístas, manteniéndolos unidos por encima de sus intereses particulares.

Según Nari, Patricia (2015), existe en el estudio sobre la Cohesión Social dos perspectivas bien diferenciadas, por un lado, la corriente europea, y por el otro lado, la norteamericana.

En la perspectiva europea, la cohesión social aparece como un concepto marco en el cual se incluyen dimensiones como pobreza, exclusión, desigualdad, inequidad, etc. (Consejo de Europa, 2005; Nari, 2015). En esta perspectiva se entiende al Estado como una entidad presente que busca defender los derechos sociales y compensar las desigualdades que genera el mercado.

A diferencia de lo expuesto anteriormente, el modelo estadounidense deja de lado al Estado, para colocar en el centro a la sociedad civil. Aquí es el mercado y la ética individual las encargadas de la distribución de los recursos económicos que generan bienestar y del reconocimiento personal. Cobra fuerza la idea de movilidad relacionada al mérito y esfuerzo personal, no contemplando la condición social donde cada persona esta inserta y las herramientas que posea para progresar. Tanto el éxito como el fracaso son responsabilidad de la persona y no del Estado o la sociedad.

En el último tiempo se aborda la temática de la cohesión social relacionada fundamentalmente con diversas políticas públicas. A continuación, se presentarán los estudios realizados desde el ámbito local en la Universidad Nacional de Rosario, pasando a los conceptos acuñados a nivel latinoamericano y su distinción con la definición europea, para finalizar la reseña con las enunciaciones realizadas por diversos organismos internacionales.

En la ciudad de Rosario, la Universidad Nacional aborda la temática de la cohesión social desde una gran diversidad de trabajos académicos. Los mismos estudian las diversas dimensiones que conforman el concepto, por ello se pueden encontrar estudios de las políticas públicas, abordajes sobre desigualdades socioeconómicas, análisis de diseños urbanísticos y de participación ciudadana, entre otros.

Del relevamiento realizado se destacan los trabajos realizados por la Dra. Patricia Nari, donde se aborda comparativamente ciudades latinoamericanas, y analiza cómo determinadas políticas públicas territoriales implementadas contribuyen a la cohesión territorial urbana, en sociedades excluidas con niveles "más o menos (in)soportables de pobreza, exclusión, violencia y desarraigo" (Nari., 2015, p.1). En este marco propone la aplicación y puesta a prueba de la denominada "Matriz de la Contribución la Cohesión territorial Urbana" para el análisis de las políticas públicas y la contribución que estas tienen en la cohesión de sociedad excluidas. En el trabajo de investigación, la autora entiende que existen diversos modelos de cohesión social, dependiendo también de las características particulares de cada sociedad.

En la Universidad Nacional de Rosario, Nélida Perona (S/F) aborda, a través de un estudio de caso, la relación entre la vulnerabilidad y la desocupación, y plantea una metodología a partir de la cual abordar las condiciones de vida en los hogares para explicar la vulnerabilidad o la exclusión; busca llevar adelante un nuevo abordaje de la "cuestión social" reflexionando sobre la ruptura de lazos sociales, la pérdida de cohesión social en sociedades con déficits de integración y perdida de la "solidaridad orgánica".

También en la ciudad de Rosario, Isabel Raposo, lleva adelante numerosos estudios relacionados con el desarrollo urbano, entre ellos: las transformaciones urbanas (2004), y la evolución de los asentamientos irregulares en la ciudad de

Rosario (2010), posteriormente aborda la problemática metropolitana y la nueva institucionalidad de la ciudad (2016) y el papel que tienen las infraestructuras para entender el desarrollo regional (2013). Temas fundamentales y con íntima relación con el concepto Cohesión Social.

A nivel latinoamericano, Cohen & Barba Solano (2011) refieren a que, en la zona, la cohesión social emerge disfrazada como una necesidad de encarar problemas de extrema desigualdad y pobreza, así como diversas formas de discriminación o exclusión social. Por ello el autor plantea tres escenarios a desarrollar, el primero es lograr una definición sobre cohesión social y así diferenciarlo del concepto de integración; el segundo mostrar la utilidad teórica y heurística del concepto y por último ubicar a la cohesión social por fuera del paradigma de residual del bienestar social.

Por otro lado, Somma, N y Valenzuela, E (2015) plantean, a través de una perspectiva comparada, que América Latina a pesar de los problemas crónicos son sociedades cohesionadas, lo que dan lugar a la aparición de paradojas, y al desafío de las teorías que plantean a la cohesión social desde la distribución equitativa de las posibilidades sociales dadas por la protección estatal y mejoras en materia económica.

Las políticas sociales vigentes en la región no tienen como objetivo reducir la desigualdad, sino que busca la disminución parcial de la pobreza extrema, vía el crecimiento económico incluso aumentando la desigualdad. (Puyana, en Barba Solano y Cohen, 2011)

Según Alexandri Georgia (2016) las ciudades de América Latina han reestructurado sus territorios y han generado lógicas propias de expulsión a través de la gentrificación[2], se establecen nuevos patrones de segregación socio- espacial en sociedades desiguales, reagrupando a la sociedad por ingresos. La población vulnerables termina instalándose en sectores periféricos de la ciudad donde la necesidad de desplazamiento se convierte en un factor de exclusión.

[2] El concepto gentrificación refiere a lo que sucede cuando un proceso de renovación y reconstrucción urbana (de zonas céntricas antiguas o periféricas) es acompaña de la llegada de personas de clase media o alta a habitar esos nuevos espacios e inmuebles de categoría, generando la instalación de emprendimientos comerciales que encarecen el costo de vida y terminan por desplazar a los habitantes más pobres, hacia otras zonas más económicas, es decir a otras áreas marginales o periféricas de la ciudad.

Sorj y Tironi (2008) plantean que América Latina tiene sociedades cohesionadas independientemente del crecimiento económico inestable, la pobreza, la desigualdad, la corrupción, la violencia, etc. Su principal hipótesis es vincular la cohesión con cuestiones culturales. En Latinoamérica se soporta cierta desigualdad enmarcada en los altos niveles de expectativa de movilidad social, expresado fundamentalmente en el mercado laboral y educativo.

> Resulta de una peculiar articulación entre el rol del Estado, del mercado, de las familias, de la sociedad civil y de las relaciones comunitarias […] no puede ser disociada del cambio y del conflicto social […] depende de críticamente del grado de legitimidad política del orden social, […] está condicionada por los mecanismos de movilización simbólica y política de los ciudadanos, […] sus crisis son multicausales" (Sorj, Bernardo; Tironi, 2008, pp.118-123)

Otra arista a través de la cual se aborda la cohesión social es mediante el uso de tecnologías de la comunicación o inteligentes. Las ciudades o territorio inteligentes y sostenibles que están basadas en las tecnologías de las telecomunicaciones no son algo imposible e inalcanzable, sino que por el contrario debe entendérselas como una necesidad real. A través del uso extensivo y eficiente de la tecnología, que da lugar a la movilidad digital, se mejora la calidad de vida de la sociedad, y se reduce la desigualdad social. Las tecnologías de la información y comunicación (TIC) se convierten en herramientas que garantizan la cohesión social, la seguridad y sustentabilidad.

Este concepto también ha cobrado relevancia en los organismos internacionales ya que buscan incidir en las políticas públicas, por ello intentan formar parte de la definición y encuadre del término.

En América latina, la Comisión Económica para América Latina (en adelante CEPAL) trabaja la cohesión social y reconoce que para erradicar la pobreza e instituir la equidad no es suficiente el desarrollo económico, sino que el Estado debe ser más activo en la defensa y garantía de los derechos para lograr el sentido de pertenencia.

Este organismo es uno de los principales en promover la Cohesión Social en Latinoamérica con la finalidad de dar respuesta a las necesidades comerciales con Europa.

El concepto elaborado por la CEPAL permite vincular la cohesión social con otros fenómenos como las transformaciones socioeconómicas, las modificaciones en la interacción social y la subjetividad colectiva, la política social, el valor de la solidaridad, entre otros.

Rodrigo Márquez (2010) realiza una lectura crítica de los conceptos de cohesión social, definiéndose a favor del concepto elaborado por la CEPAL, pero plantea que los pilares no son suficientes para la definición de indicadores, por ello esgrime que es necesario analizar los procesos que se dan en una determinada sociedad en referencia a los espacios y dimensiones. Propone la idea de arenas como espacios específicos relevantes para la construcción de la cohesión social. Distingue entre arenas lazos sociales (relaciones con otras personas-micro); arenas ciudadanía (relaciones entre personas a nivel macro); arena mercado (relación de intercambio a nivel micro); arena de protección social (relación individualizada con el colectivo).

> Cada una de las arenas propuestas puede mostrar sus propios logros y desafíos en cada caso, y constituirse también en fuente de una mejor comprensión de la situación general de la cohesión de cada país. En unos casos el éxito de la dimensión mercado será el sostén de la cohesión social, mientras, en otros casos, un lazo social fuerte será el que desempeñe ese papel. En otros casos una arena de ciudadanía más empoderada puede constituirse en la fortaleza de un país para asumir sus desafíos, mientras que para otros puede ser ese, precisamente su mayor obstáculo. (Márquez, 2010, p.36)

Por otro lado, el Banco Mundial (en adelante BM) realiza una distinción entre dos conceptos relevantes, el de cohesión social que entienden abarca a la sociedad como un todo, y el de capital social que solo refiere a pequeñas sociedades como puede ser la familia, grupos, redes, etc. A partir de esta diferenciación, lo que se hace es vincular la cohesión social con la idea de gobernabilidad y de cohesión social democrática, es por ello por lo que la calidad

y el éxito de las instituciones y políticas implementadas son determinadas por ella. Este concepto da a entender que las personas son colaborativas y confiadas.

El Banco Interamericano de Desarrollo, (en adelante BID) concibe a la cohesión social como una concurrencia de elementos direccionados a lograr la inclusión y equidad social, integrando las dimensiones sociales, política, económica y cultural de los individuos, con los resultados positivos del capital social.

Por otro lado, el Programa URB-AL es una estrategia de cooperación entre Europa y América Latina que nace en el año 1995 cuyo principal objetivo es promover e incrementar la cohesión social en los territorios. Desde este programa de cooperación se da énfasis a la identificación y promoción de experiencias con la finalidad de fortalecer las políticas públicas subnacionales, basadas en el buen gobierno, la cohesión social y la participación democrática. (Tassara, 2014)

La Unión Europea en su glosario señaló que la cohesión económica y social constituye lazos de solidaridad entre Estados miembros y las regiones de Europa, para favorecer al desarrollo equilibrado y promover la igualdad de oportunidades.

En Europa, el estudio de la cohesión social ha cobrado importancia y han surgido diversas investigaciones relacionadas a la misma, pueden enumerarse entre ellas:

El trabajo realizado por Peace (2005; CEPAL, 2007) donde plantea que las sociedades inclusivas y cohesionadas requieren reforzar sus relaciones y la confianza dentro de la comunidad, destacando fundamentalmente la integración a la misma de los inmigrantes, en el caso estudiado a la sociedad neolandeza.

Esta misma temática, la de inmigración y su efecto en la cohesión social es abordada en la sociedad británica; allí se entiende que el concepto cohesión social tiene varias aristas, una de ellas es la confianza, pero destacan fundamentalmente a la desigualdad y a los patrones democráticos como dimensiones sobre la cuales explicar los diferentes niveles de capital y cohesión social en las sociedades europeas. En esta línea se destacan Gerritsen-Lubbens (2010) y Gesthuizen et al. (2009).

Por otro lado, también existen estudios británicos en los cuales se miden la desigualdad en los ingresos, el empobrecimiento y las privaciones como

dimensiones o causas fundamentales (antes que cuestiones étnicas o raciales) en la separación de las personas. Las investigaciones de Laurence y Heath (2008), Letky (2008), Sturgis et al. (2013), Heath y Demireva (2013) abordan esta temática desde estas dimensiones.

Acosta (2012) realiza un estudio sobre los resultados alcanzados en materia de cohesión social tanto en Europa como en Andalucía, analizando el impacto de las políticas públicas en relación con el concepto, pero poniendo énfasis en la dimensión social y económica de la cohesión territorial. Para ello, propone un conjunto de índices y factores orientados a la medición de la cohesión, y un estudio comparativo entre la región española anteriormente mencionada y el resto de Europa.

Jenson, Jane (2010) plantea que la cohesión social es una construcción permanente dentro de una comunidad, en relación con los valores, desafíos e igualdad de oportunidades. Esta idea surge a partir de los debates sobre multiculturalismo.

Los estudios realizados en países europeos tratan fundamentalmente la cuestión inmigratoria como problemática que incide en la cohesión social; en Latinoamérica el debate se ciñe a cuestiones relacionadas a la desigualdad social y económica y a las consecuencias sociales que esto reproduce.

Como menciona Acosta, y otros,

> la amplia gama de matices que se asocian al concepto de cohesión social evidencia la dificultad de tener una visión clara y concisa de éste; más aún, es fácil encontrarlo confundido con otros tales como el bienestar social, la igualdad, la inclusión social, o el equilibrio territorial. Sin embargo, cuando las administraciones públicas definen y desarrollan políticas a favor de la cohesión social, estas son orientadas a las mejoras y garantía del acceso de los ciudadanos a servicios básicos (educación, salud, etc.), a sus posibilidades económicas a través del empleo y a su nivel de integración y vinculación social. (2012, p. 4)

Tanto en América Latina como en Europa se ha avanzado en la conceptualización de la cohesión social, en este último continente está más

desarrollado e incluso se ha operacionalizado el concepto; pero la importancia radica en que en ambas partes del mundo se plantea el tema teniendo en cuenta sus realidades y vivencias sin tratar de importar un concepto y aplicarlo sin ajustar a la realidad latinoamericana.

Patricia Nari, (2015), elabora una identificación de los diversos teóricos, académicos o instituciones que abordan la temática en relación con los enfoques existentes (no normativos, históricos y sociológicos), relacionando los problemas abordados por cada uno de ellos y las dimensiones.

En el No normativo (que ella denomina normativo) se inscriben teóricos importantes como Bernad (1999), Berger-Schmitt (2002), Goma y Subirats (2001), Gallego et all (2003), Grau y Mateos (2002) y organismos internacionales como CEPAL, OCDE y UE.

En el Histórico se enmarcan autores como Sorj y Martucelli (2008), Tironi y Bannen (2008)

Y en el sociológico los principales exponentes son Jenson (2010) y Lockood (1999), también podría incluirse a Emile Durkheim en esta perspectiva.

Otra arista desde la cual se aborda la cohesión social, y que está íntimamente relacionada al tema de estudio, es el medio ambiental. Canal Albán, Nájera, Quiroz Martínez, Rodríguez Aldabe, & Stockins, (2010) plantean la necesidad de considerar puentes o vínculos entre la cuestión ambiental y la cohesión social, plantean que es necesario ampliar el horizonte del concepto cohesión social a través de integrar la cuestión socio ambiental.

La sostenibilidad de las dinámicas sociales y económicas que resultan de determinados grados de cohesión social se vincula a la capacidad del medio ambiente para sostener las condiciones necesarias para el desarrollo en el mediano y largo plazo.

> Así, subyace a las nociones analíticamente distinguibles de desarrollo sostenible y sostenibilidad del desarrollo la idea de que un proceso de desarrollo pueda mantenerse a lo largo del tiempo, preservando la integridad de los ecosistemas y la existencia de otras especies. […] la cohesión social requiere la preservación del patrimonio cultural, su diversidad, y el sostenimiento de la calidad

> ambiental, para garantizarse en los territorios y a través del tiempo. (Canal Albán, Nájera, Quiroz Martínez, Rodríguez Aldabe, & Stockins, 2010, p.111)

> La aproximación a la inclusión, la integración y cohesión sociales se mide, entre otras, a partir de la igualdad de oportunidades que tienen sus habitantes para participar en la vida de la ciudad. Desde el punto de vista territorial la participación, que en definitiva es el derecho de la ciudadanía, solo es posible permitiendo y garantizando el acceso de todas las personas a las diferentes partes de la ciudad (Miralles, 2002 en Avellaneda, P. 2008, p.16).

La cohesión social estaría relacionada con la posibilidad de acceso de los ciudadanos con las actividades que ofrece la ciudad en sus diversos sectores territoriales. Ahora bien, hay una profunda relación entre el déficit de cohesión y la desigualdad social.

A raíz de esta situación en la mayoría de las ciudades del mundo el tema del transporte y la movilidad se han convertido en tema de agenda. Los gobiernos implementan políticas públicas tendientes a revertir las externalidades ocasionadas por la movilidad basada en el vehículo particular, y privilegian la movilidad sostenible, que impulsa un transporte con costos sociales y ambientales menores a los actuales.

Este paradigma se fundamenta sobre tres pilares inseparables: racionalización y restricción del vehículo privado, potenciación del transporte público y una planificación territorial adecuada.

Este nuevo paradigma privilegia el uso de vehículos que garantice el derecho a la movilidad de los ciudadanos de diversos sectores sociales a través del transporte público o los medios no motorizados, como la bicicleta y la caminata.

El análisis, la planificación del transporte y la movilidad debe profundizar en la relación entre los individuos y los territorios teniendo en cuenta las transformaciones urbanas, repensando la movilidad con sus diferentes significados y sentidos, considerando las diferentes realidades de los individuos que se mueven por la ciudad (Avellaneda, P; Lazos, A; 2011)

Este tema ha cobrado importancia en América Latina, motivo por el cual muchos gobiernos e instituciones universitarias llevan adelante estudios de movilidad relacionados con la inclusión de los sectores sociales, estos estudios permiten tener información sobre la cual justificar solicitudes de préstamos internacionales o son realizados en instancias de evaluación de políticas públicas para monitorear la implementación de medidas y sus impactos.

Por otro lado, existen organizaciones internacionales, como por ejemplo la Cooperación Andina de Fomento (CAF) o la CEPAL que tienen entre sus principales investigaciones y temas de interés a la movilidad y su relación con la sociedad.

La movilidad es un elemento esencial en la forma de vida contemporánea, ésta ha sido estudiada desde los años `90 de manera extensiva desde el punto de vista del transporte, básicamente desde la ingeniería, economía, geografía y planificación. El estudio de estas disciplinas se centraba mayoritariamente en comprender los patrones de viaje por medio de los orígenes y destinos diarios. En los últimos años, el concepto de movilidad ha cobrado gran importancia, debido a que traslada el foco de atención del sistema de medios mecánicos (o sea de los transportes) que se utilizan para trasladar personas y mercancías, al movimiento de estas, sin importar el medio que utilicen para desplazarse.

Al hablar de políticas de movilidad, se deben incluir las referidas al transporte; por ello al hacer referencia a una, necesariamente se debe tener en cuenta la otra. Ciertos puntos clave son abordados por este concepto: opciones modales, infraestructura de transporte e integración con otras políticas.

La crisis de movilidad actual, que se vive en la mayoría de las grandes urbes a nivel global, es producto de políticas basadas en un paradigma que privilegia el uso del vehículo particular. Esto responde al lugar que fue adquiriendo desde comienzos del siglo XX el automóvil, instituyéndose como un ícono de la modernidad. Según Vasconcellos, (2015) El automóvil se ha convertido en una base para la economía en los países desarrollados y en aquellos en vías de desarrollo.

En diversas partes del mundo se pregona un cambio de enfoque en la movilidad. El nuevo concepto tiene sustento ideológico en la seguridad, la eficiencia, la velocidad comercial del transporte público, la auto sustentación

económica, y la sustentabilidad social y ambiental. Se ha denominado a este paradigma “Movilidad Sustentable”.

El cambio de paradigma al de movilidad como desplazamiento, ha dado lugar que parte de la investigación relacionada al transporte aborde la idea del espacio y el uso que las personas le dan al mismo, más allá de tener en cuenta la suma de los viajes realizados. Ahora bien, la movilidad o desplazamiento de las personas no ha sido tema de estudio recurrente en el ámbito académico.

Alcantara de Vasconcellos, Eduardo (2010) realiza un trabajo importante para la CAF donde se propone una metodología de análisis de la movilidad de las personas en las cuales no solo se tienen en cuenta cuestiones cuantitativas, sino que se incluye el análisis cualitativo a partir de incorporar aspectos sociales y económicos. Esta metodología plantea la comparación de los distintos sectores sociales en materia de movilidad, y busca identificar los factores negativos de la misma y los sectores en los que genera su impacto.

Otro estudio de relevancia en materia de movilidad, considerando variables cualitativas es el que realiza Miralles-Guasch,Carme & Cebollada i Frontera, Àngel, (2003), en este trabajo los autores concluyen que la organización de la movilidad, el transporte y el espacio público da cuenta de una política sobre la ciudad y sus habitantes. Se plantea que la movilidad es una cuestión individual, pero hace a lo público o social, ya que la cohesión social y territorial en cierta medida depende de ella. A partir del estudio los autores extienden recomendaciones que se relacionan principalmente con vincular políticas de uso de suelo y de transporte, de incentivar e involucrar a los ciudadanos en pactos de movilidad y en la definición de las políticas, manifestándoles el costo real de las mismas y por último que las políticas den respuesta a las diversas necesidades de las ciudades y sus sectores.

A nivel local, en Rosario, el Instituto de Estudios de Transporte de la Universidad Nacional (en adelante IET), realiza diversos trabajos de investigación en los que se estudia la movilidad e incluso las políticas públicas de movilidad urbana. Entre los estudios se encuentran estudios de tránsito (2009), estudios de impacto de socioambiental del transporte (2013-2016), estudios de costos, análisis del Plan Integral de Movilidad (2010), implementación de sistemas inteligentes de transporte (2010) y de las políticas de carriles exclusivos, bicisendas y tarjetas de

pago (2015), entre otros. El abordaje de todos estos temas se realiza generalmente desde el ámbito de la ingeniería, pero se han incorporado a los equipos de trabajo a economistas y politólogos para que aporten su mirada en el tema.

Por otro lado, el Ente de la Movilidad en Rosario (EMR) viene estudiando la problemática y realizando publicaciones donde se aborda el transporte y la movilidad de forma integral. Desde el año 2014 se describen y publican en paper o libros, las políticas que se implementan en la materia, entre ellos está el Centro de Monitoreo de la Movilidad (2014), Avances sobre el plan Integral de Movilidad (2014), el libro Hacia una nueva cultura de la Movilidad Sustentable (2010), Historia del Transporte Publico de Rosario 1850-2010 (2010), Encuesta Origen-destino en Rosario (2008).

En el 2011, el EMR elabora el Plan Integral de Movilidad, como una panificación sectorial que instala a la movilidad como fundamental en la planificación urbano-territorial y define líneas de actuación y proyectos específicos coordinados y consensuados entre diversos actores, con la finalidad de mejorar los desplazamientos de las personas y las cargas en la ciudad y su área metropolitana.

A nivel nacional, en CABA existen varios trabajos académicos que abordan la relación entre el transporte, la movilidad y la pobreza o exclusión.

Dino Ferme, y otros, (2013) llevan adelante una investigación denominada "El derecho a la movilidad en la villa 21-24: un estudio sobre integración urbana y derechos sociales en la Ciudad de Buenos Aires." En el mismo se plantean los problemas diarios que tienen las personas que habitan la mencionada villa para desplazarse y acceder a sus derechos dentro del área urbana. A su vez tratan de imponer cambios en el concepto de movilidad desde la perspectiva de la oferta de transporte, generando conocimiento desde la realidad y necesidades de la población excluida o en situación de vulnerabilidad. El estudio se centra en relacionar la movilidad con las siguientes variables: el sistema de transporte, la educación, la salud, el trabajo, compras y otros servicios que tiene la ciudad.

Por otro lado, Gutiérrez, Andrea (2011) aborda el concepto de "acceso" para identificar, medir y evaluar la relación entre las condiciones de movilidad y el acceso a la atención de la salud de mujeres en gestación, tomado como objeto de análisis los casos de Pilar y General Rodríguez.

Gutiérrez, Andrea & Rearte, Julio, (2007) analizan las políticas de transporte público en los procesos de segregación y fragmentación urbana. Evaluando la falta de integración, planificación y articulación de las políticas entre las dependencias que gestionan el transporte público y las intervenciones urbanísticas. Como casos de estudio, abordan dos proyectos de urbanización dentro de la Ciudad de Buenos Aires: Puerto Madero y la Villa 1-11-14.

Otro estudio de relevancia que aborda la oferta del transporte público en áreas urbanas informales y su conexión a la red de transporte que permite desplazarse a otros puntos de la ciudad es el de Salerno, Bruno (2012). El autor, manifiesta que, si bien los datos sobre la oferta de transporte público son útiles, no explican la movilidad real de los habitantes de estos barrios.

Como menciona Miralles Guasch, Carmen (1998) los habitantes de una ciudad no tienen las mismas posibilidades de desplazamiento ya que están íntimamente relacionada con cuestiones como edad, renta, nivel de instrucción, cuestiones de salud y hasta de género. La movilidad ya sea individual o colectiva puede ser una fuente de desigualdad entre ciudadanos, no solo en la posibilidad de ir de un lugar a otro, sino de tener acceso a los servicios que ofrece la ciudad.

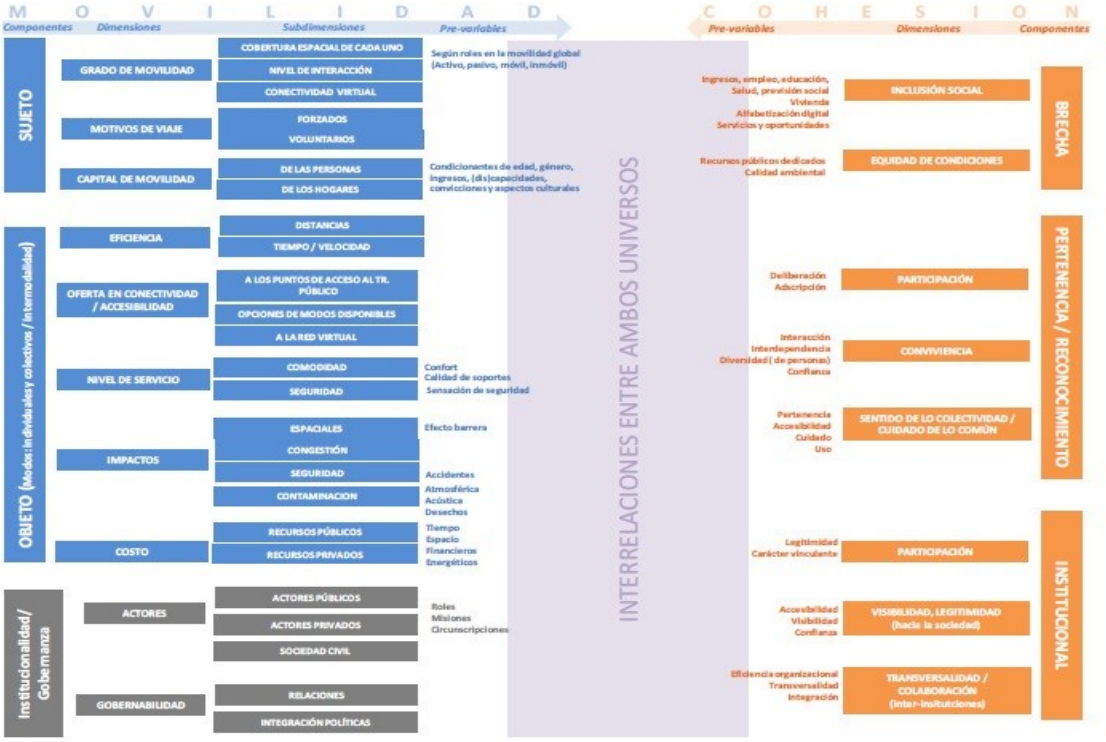
Miralles Guash realiza un estudio sobre la movilidad de las mujeres en el ámbito urbano, y entre sus observaciones plantea que el sexo femenino tiene mayores motivos de desplazamiento, que los hombres, ya que actualmente no solo tienen funciones productivas, sino también reproductivas, que implican buscar los niños a la escuela, hacer compras o toda aquella tarea que esté relacionada a sus hijos y el hogar. Por ello en la mayoría de los casos las mujeres realizan desplazamientos de proximidad que insumen menos tiempo y en medios de transporte más lentos, como es el transporte colectivo, bicicleta o caminata.

Frente a esta situación plantea que en un esquema de movilidad actual (patriarcal), la mujer para acceder e incrementar sus oportunidades en el mundo exterior debe imitar las pautas de desplazamiento de los hombres; sin embargo, manifiesta que las políticas de movilidad deberían tener en cuenta, para ser optimas, las características de menor distancia, proximidad y sustentabilidad, propia de los desplazamientos femeninos.

En el vecino país de Chile, SECTRA el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones lleva adelante el Análisis teórico-práctico de cohesión social

vinculado a la movilidad urbana “cuyo principal objetivo es “generar herramientas, metodologías y recomendaciones para incorporar la cohesión social en las políticas públicas, planes, programas e iniciativas ligadas a la movilidad urbana” (SECTRA, 2017, p. 7) En este marco elabora un mapa conceptual a partir del cual interrelaciona los conceptos movilidad y cohesión social. Este trabajo es muy referenciado en la presente investigación ya que se considera que el conocimiento elaborado en la temática es de gran relevancia para la misma.

Imagen 1.- Mapa de interrelación de conceptos de movilidad y cohesión



Fuente: SECTRA. www.sectra.gob.cl

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. República de Chile. SECTRA, (2017) establece una metodología que busca

> capitalizar y sintetizar el conocimiento necesario desde los múltiples ámbitos (sociología urbana desde la investigación académica, prácticas y experiencias extranjeras, normas y programas, etc.) para llevarlo a medidas adecuadas al contexto nacional para la evolución hacia un modelo donde el transporte urbano sea catalizador de desarrollo social y urbano con un enfoque particular en los temas de gobernanza y acciones concretas. (SECTRA, 2017, p. 77)

A partir del relevamiento bibliográfico realizado se puede observar que la mayoría de los estudios son elaborados desde otros campos disciplinares, como la ingeniería, medio ambiente, tratando como temas aislados la cuestión de la movilidad, de la cohesión social, la exclusión y la pobreza.

Por ello se cree que estudiar la relación entre la movilidad, y la cohesión social permitirá cubrir un campo poco o recientemente explorado académicamente y teorizar sobre estas cuestiones. Cabe destacar también que tanto el transporte como la generación de sociedades cohesionadas son considerados temas estratégicos en la arena de la investigación científica.

I.5. Marco Conceptual

El objeto de estudio de la tesis está construido a partir de las siguientes categorías: territorio, segregación territorial, movilidad, accesibilidad, derecho a la movilidad, políticas públicas, políticas de movilidad, vulnerabilidad, movilidad y cohesión social.

Esta categorización permite establecer vínculos entre conceptos, así como también una mejor organización de la información, para un posterior análisis y comprensión de la realidad estudiada.

Territorio

El territorio es considerado como un espacio de tensión social donde se producen y reproducen las relaciones sociales. En el territorio se generan/ocurren acciones de tipo social, económicas, culturales y políticas, donde están presentes las relaciones de poder.

Se considera que el territorio no es algo dado, sino que es una construcción social y cultural permanente del hombre, es un espacio social y político, donde se vive cotidianamente a partir de las necesidades como supervivencia, viviendas, educación, trabajo, y para el caso puntual a investigar, para permitir la movilidad urbana de personas y productos. Es entonces en este espacio donde se manifiesta físicamente la cohesión y el equilibrio social.

Otro concepto relacionado al de territorio y que se menciona frecuentemente es el de espacio público.

> El espacio público es el principal activo de las ciudades y de la vida en ellas. No sólo ordena la trama urbana y funciona como ordenador del territorio, sino que aporta a la cohesión, interacción e inclusión social, a la participación cívica, al desarrollo económico y a la calidad ambiental. No es solo un componente físico más de la trama urbana, sino que también funciona como un ámbito relacional, cultural y simbólico. En el espacio público ocurre la vida urbana, los encuentros e interacciones, y por tanto también el lugar por excelencia para la transformación urbana. La forma en que se diseña e interviene el ambiente construido modifica la manera en la que las personas se comportan, se trasladan y habitan la ciudad. Tal es su potencia que

> puede reproducir desigualdades sociales preexistentes, o bien reducirlas y funcionar como un elemento mejorador en post de una mejor calidad de vida. (Sáes Reale, 2022, p.4)

Jordi Borja (2012) sostiene que el espacio público es un ámbito de expresión política, donde la sociedad desigual y contradictoria puede expresar sus conflictos, y es en esa posibilidad de manifestación donde justamente una persona sentirse ciudadana.

La ciudad es el lugar por excelencia donde se producen las relaciones sociales, por lo cual el tratamiento que se da al territorio es lo que permite satisfacer, o no, las necesidades cotidianas que la socialización demanda, así como también la accesibilidad a los derechos y goces de estos.

Se entiende por ciudad cualquier metrópoli, ciudad, pueblo, aldea o asentamiento humano que constituye una comunidad política y que, por lo general (aunque no necesariamente), está organizada institucionalmente como unidad gubernamental local con naturaleza municipal o metropolitana. Incluye espacios urbanos, así como entornos rurales o semirrurales que configuran su territorio.

- Ciudad entendida como bien común: donde todos los habitantes deberían tener la capacidad de acceder y disfrutar, en igualdad de condiciones, de los recursos urbanos, los servicios, los bienes y las oportunidades de vida que ofrece la ciudad, así como a participar en la construcción de la ciudad o los asentamientos humanos.

La Nueva Agenda Urbana Hábitat III (2016), refiere a una ciudad para todos, “a la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos, buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos”.

La estructura urbana está íntimamente relacionada con el uso del suelo, y su tipo de diseño, en este sentido, se pueden mencionar dos modelos:

- Ciudad compacta/concentrada, que permite un uso más funcional y eficiente del territorio Esta situación contribuye a aminorar las desigualdades sociales, ya que al diversificar los usos del suelo permite encontrar una variedad de actividades o servicios ubicados en los mismo;

- Ciudad dispersa/especializada, donde los servicios o actividades se concentran en una determinada zona o área urbana, generalmente el centro, dando a la misma un carácter expansivo. Este tipo de ciudad se relaciona con la exclusión social, con la ruptura y fragmentación de los territorios respecto a la ciudad.

Ambos tipos de ciudades tienen implicancia en la movilidad, (en la forma que diariamente se desplazan sus habitantes y las mercaderías), en la creación de infraestructura y redes de transportes, ya que estas dos últimas altera la geografía de un territorio.

Las redes de transporte no son más que las relaciones entre los puntos que propician o dan lugar a la diversidad de actividades en su entorno. El territorio, así, adquiere la característica de dinámico.

Como plantea Herce, Manuel (2009), la noción de red-asociada está vinculada a una visión de la ciudad como un sistema estable de actividades relacionadas entre sí de forma que su comportamiento global depende de esas relaciones, así es que aparece la idea de dialéctica entre red virtual, entendida como la posibilidad de relaciones entre actores, y la red real que es la materialización en el espacio de esas relaciones.

Segregación Territorial

En los últimos años se ha producido un proceso de urbanización que ha llevado a que más de la mitad de la población mundial viva en zonas urbanizadas, lo que trae aparejado no solo desarrollo, transformación económica y generación de riqueza, sino que pone en evidencia la generación y aumento de la desigualdad económica, social y de goce de derechos entre sus habitantes.

“Los modelos de desarrollo implementados en la mayoría de los países del tercer mundo se caracterizan por establecer patrones de concentración de renta y poder, así como procesos acelerados de urbanización que contribuyen a la depredación del ambiente y a la privatización del espacio público, generando empobrecimiento exclusión y segregación social y espacial” (Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, 2019:1)

Como menciona la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad

> Las ciudades están lejos de ofrecer condiciones y oportunidades equitativas a sus habitantes. La población urbana, en su mayoría, está

> privada o limitada -en virtud de sus características económicas, sociales, culturales, étnicas, de género y edad- para satisfacer sus más elementales necesidades. Este contexto favorece el surgimiento de luchas urbanas representativas, aunque fragmentadas e incapaces de producir cambios significativos en el modelo de desarrollo vigente. (2019:1)

Como menciona Baldiviezo (2018) ante este crecimiento poblacional, los modelos de urbanización actuales dieron lugar a un crecimiento no planificado, la privatización de los bienes públicos y la falta de regulación de instituciones, lo que se ha vuelto menos sostenibles, desde lo ambiental, social y económico.

Los gobiernos han fracasado en hacer frente al desempleo, la precarización laboral, el trabajo informal y el acceso igualitario a los servicios públicos, especialmente entre los sectores populares

El crecimiento acelerado de las urbanizaciones dio lugar al traslado de ciertos sectores a las áreas periféricas de las mismas,

> actualmente las ciudades presentan territorios fragmentados espacialmente y segregados social y económicamente, en las cuales los sectores pobres se asientan en terrenos periféricos, donde los suelos son más baratos y se toleran los fraccionamientos ilegales, donde los asentamientos se desarrollan en las peores situaciones urbanas en términos de dotación de servicios, equipamiento comunitario, situaciones ambientales precarias generadas por la misma falta de urbanización y servicios, y una pésima accesibilidad a las oportunidades urbanas (Trivelli, 2004 en García-Schilardi, 2014, p. 6).

La formación de territorios periféricos con condiciones de vulnerabilidad puede darse principalmente por dos motivos, por un lado, el valor de las tierras y las viviendas son más accesibles, y por el otro, como política pública de localización de población.

Con relación a la primera afirmación, los alquileres o adquisición de propiedades en áreas alejadas del centro de la urbe tienen valores más accesibles que en otras zonas del ejido urbano, fundamentalmente porque los mismos carecen de la

cobertura de algunos servicios básicos (como agua potable, cloacas, gas, alumbrado, medios de transporte, etc.). La accesibilidad a estas áreas genera bolsas de pobrezas.

La urbanización y las políticas de suelo han llevado a una segregación muy marcada que se refleja en la fragmentación socio-territorial de la ciudad. Este hecho ha causado la expulsión y la segregación de gran parte de la población pobre o en situación de vulnerabilidad a los territorios más alejados y mal servidos de la ciudad, generando una dependencia o necesidad de traslado con respecto al centro de la urbe, que es donde se deben realizar generalmente las actividades cotidianas.

> La noción de segregación residencial tiene una carga negativa, ya sea porque la decisión del lugar en donde se habita responde a constreñimientos antes que a preferencias, porque el aislamiento se traduce en la presencia de barreras formales o informales que impiden la localización física de ciertos hogares y/o la libre circulación de ciertas personas, o porque el aislamiento físico de los residentes no es compensado por formas de participación en otras esferas de la sociedad que provean elementos de identidad y pertenencia. […] presenta rasgos negativos del fenómeno, y sobre todo en la asociación de esos rasgos con la naturaleza de la nueva pobreza urbana. Es decir, en los barrios es donde se concentran las personas con los vínculos más débiles con el mercado de trabajo, donde se revelan los aspectos perversos de la segregación residencial en las ciudades. (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2010, p. 62)

Generalmente, en los territorios periféricos de las urbanizaciones se presenta escasez de trabajo, de servicios educativos o sanitarios, de oferta comercial o de lugares de ocio y recreación en sus espacios de residencia, lo que obliga a los ciudadanos a desplazarse largas distancias para cubrir sus necesidades diarias y desarrollar sus actividades cotidianas.

Por otro lado, también se han diseñado y ejecutado urbanizaciones cerradas para sectores sociales más favorecidos, los cuales se trasladan a zonas alejadas del centro en búsqueda de tranquilidad. En ambos casos, las distancias a recorrer para satisfacer necesidades cotidianas llevan a que se dependa casi exclusivamente de un medio de transporte motorizado.

La noción de ciudad fragmentada se relaciona con la exclusión urbana, y pone el acento en la "ruptura o disociación de las partes en relación al conjunto urbano/social, donde las partes comienzan a generar sus propias identidades. La idea de ciudad fragmentada alude pues a la existencia de territorios de ricos y territorios de pobres, especialmente cercanos, simbólicamente extraños y difusamente cerrados". (Carman et all 2013, en Nari, Patricia, 2015, p. 46)

Existen tres (3) tipos de áreas urbanas (Cebollada I Frontera, 2006), entendidas estas siempre desde la óptica de la movilidad, a saber:

- Incluyente: existe una elevada oferta del transporte y una morfología urbana compacta que permite que se recorran distancias cortas para realizar tareas diarias que pueden hacerse a través de modos no motorizados.
- Semi Excluyente: Se da cierta ausencia de medios de transporte público ya que no se da la diversidad de líneas ni la frecuencia como en el tipo anterior, y se suma que son zonas menos compactas, por lo cual alguna necesidad debe ser satisfecha fuera del área de proximidad, por lo que se dificulta el traslado a pie y requiere de algún modo motorizado.
- Excluyente: presentan un déficit marcado de oferta de transporte público, y se caracterizan por su carácter periférico respecto del sistema urbano en el que se insertan.

Por otro lado, existe otra forma de exclusión, la misma puede darse por la creación de multifuncionalidad y proximidad, definida como producto principal de la diversidad de funciones en una misma área, donde se facilita a los individuos la adquisición de bienes y servicios en lugares cercanos a su domicilio, lo cual no requiere de desplazamientos en modos motorizados, sino que pueden realizarse principalmente a pie o en otro modo sustentable como la bicicleta.

Teniendo en cuenta estos dos puntos, oferta más multifuncionalidad, cada área urbana facilitará o dificultará el uso y disfrute de la ciudad de sus residentes. Este tipo de fenómenos se están observando fundamentalmente con el diseño e implementación de políticas que alientan la movilidad de cercanía, un ejemplo puede ser la ciudad de los 15 minutos, donde una persona pueda realizar sus necesidades con desplazamientos a pie o en bicicleta que no le consuman más de ese tiempo, y que le permitiría realizarlo a través de ese tipo de movilidad. Ejemplos de ello son Bogotá

(Barrios Vitales), Milán (peatonalizó y puso bicisendas), Buenos Aires (instalando mercados, servicios sanitarios, espacios verdes).

Movilidad

La tesis considera a la movilidad como "aquello que va a permitir a los individuos el acceso a la ciudad, a sus territorios, a las oportunidades de toda índole que ésta ofrece y, por supuesto, a los vínculos sociales tan importantes para los colectivos urbanos". (Avellaneda, P; Lazos, A; 2011, p. 49).

La movilidad es un hecho social, y puede ser caracterizada teniendo en cuenta aspectos específicos del viaje y de la persona en su contexto social, en la necesidad de desplazarse y en la efectivización real del viaje. A partir de ello Gutiérrez, (2012), diferencia entre:

- Movilidad potencial: disponibilidad de transporte, que puede constituir o no una opción de viaje para un grupo social. Esto es, lo que podría viajar un grupo incluyendo alternativas de desplazamiento no concebidas y no efectivas, pero potencialmente realizables.
- Movilidad latente: necesidades de desplazamiento no realizadas en viajes. Es decir, el "no viaje" a partir de una falta de transporte.
- Movilidad vulnerable: necesidades de desplazamiento realizadas en viajes, pero en riesgo de realización, reducción o deterioro, aparición de obstáculos que condicionan la continuidad, tornándola frágil o debilitándola.
- Movilidad oculta: viajes realizados y no registrados por las estadísticas.

La movilidad aparece muy diferenciada entre personas de distinto nivel socio económico, trabajar, consumir o relacionarse con los otros implica necesariamente desplazarse. Entonces la inserción social de un individuo estará determinada en buena medida por la capacidad y las posibilidades que tenga éste para moverse.

La movilidad y el transporte comparten una misma unidad de estudio: el viaje. La presente investigación entiende por viaje el cambio de lugar de las personas o bienes en el territorio, cambio que requiere superar una distancia material. (Gutiérrez, 2009).

Andrea Gutiérrez plantea que hay tres momentos en un viaje

> un primer momento vinculado a la decisión, planificación y organización del viaje (o momento “pre viaje”) en el que prevalece la identificación de factores vinculados a lo personal, familiar y vecinal; un segundo momento vinculado al trayecto entre el lugar de origen y de destino (o momento “viaje”) en el que prevalece la identificación de factores vinculados al transporte; y un tercer momento vinculado a la realización de la actividad fin (o momento “post viaje”) en el que prevalece la identificación de factores vinculados a dicha actividad. De esta manera la herramienta cruza dos miradas sobre el viaje: una en la especialidad, pero capturando otro territorio (fin – satisfacción); y otra en la temporalidad (Gutiérrez, 2009, p. 11).

Por motivos de viaje se entiende aquella necesidad de conexión que originó el desplazamiento. Se adopta en la presente tesis la división de los motivos realizada por la Encuesta Origen-Destino 2008 de Rosario, que distingue entre viajes obligados porque se realizaban de forma recurrente (como al trabajo, estudio) y los no obligados que se daban de forma esporádica (compra, ocio, visitas).

La producción de viajes, es decir, el lugar desde donde se origina el viaje tiene relación directa con los hogares mientras que, las atracciones de los viajes, es decir, el lugar de destino tiene relación con la oferta de actividades en el territorio.

Poder ejercer del derecho a la conexión, a la movilidad de las personas y al transporte de bienes, requiere que se contemplen, al momento de la gestión del territorio y el espacio público, todas las formas de desplazamiento, cuidando y privilegiando las formas que consumen menos energía.

Por modo de transporte se entienden todas aquellas formas de desplazamiento que tienen las personas o la mercadería, se distinguen entre modos motorizados y no motorizados, los primeros

> de acuerdo con el tipo de servicio que prestan, se diferencian en públicos y privados. El servicio público consiste en un tipo de transporte disponible a la comunidad en general o en un sector particular (como es el caso del bus empresa) en la cual, casi siempre, se abona una tarifa preestablecida. Dentro de estos se incluyen el colectivo, el trolebús, el taxi/Remis, el bus empresa, el bus escolar o el

> ómnibus de larga distancia. Por otro lado, los modos privados corresponden a vehículos propios, no tienen recorridos ni horarios fijos y no se comparten sin previo acuerdo. Entre estos se encuentran el automóvil, la moto, el ciclomotor, el chárter, la trafic, la combi y el camión. Por otro lado, […] la capacidad del modo utilizado permite caracterizar los vehículos motorizados en masivos e individuales en función a cuantos pasajeros trasladan" (Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PETUBA), 2011, p.30)

Los modos no motorizados son aquellos donde no interviene un motor y son los viajes a pie o en bicicleta. Los desplazamientos a pie son viajes dentro de la misma área y se relacionan con recorridos de proximidad que pueden realizarse porque el territorio da lugar al acceso de la mayoría de las actividades cotidianas (comercio, equipamientos sanitarios, trabajo, administración pública, ocio, etc.)

La organización de la ciudad (su extensión, su forma, su estructura) afecta a la expresión espacial de la movilidad, al comportamiento de las personas respecto a las formas y motivaciones de esa movilidad. No es posible hablar de expresión espacial de la movilidad sin tener en cuenta que ésta es una respuesta a la oferta de posibilidades que la ciudad ofrece; y, que más allá de que exista una demanda objetivamente marcada por la existencia de relaciones entre las actividades urbanas, esta demanda puede ser satisfecha de maneras muy diversas, e incluso puede permanecer latente (no satisfecha) por ausencia de oferta de espacios adaptados a sus requerimientos o por desproporción entre la falta (en tiempo o dinero) que conlleva su uso y la utilidad del desplazamiento en concreto (Herce, 2009).

Podría clasificarse la movilidad según el nivel territorial en la que se desarrolla, a saber:

- Nivel barrial**:** La movilidad a pequeña escala es esencial para satisfacer las necesidades cotidianas y fomentar la interacción social.
- Nivel local**:** La movilidad a mayor escala requiere de sistemas de transporte público eficientes y accesibles, que permitan a las personas desplazarse a diferentes partes de la ciudad.
- Escalas más amplias: La movilidad a nivel regional y nacional también influye en la cohesión social, al facilitar el acceso a oportunidades más allá del ámbito local

Como menciona Avellaneda, Pau y Lazos, Alejandra, (2011), la movilidad en definitiva es un bien que permite u obstaculiza el acceso a otros bienes, por ello, los problemas de acceso al transporte pueden significar, con mucha frecuencia, un perjuicio a su situación de exclusión social y sumar un obstáculo a la posibilidad de superar situación de pobreza, o puede contribuir a disminuir esas limitaciones.

En un territorio con diversas redes de comunicación y velocidades, la carencia o dificultad de acceso a ellas generan riesgo de exclusión social, como menciona Manuel Herce

> exclusión de las capas de la población que no disponen de vehículo propio motorizado en un sistema de transporte que lo privilegia; o de aquellos a los que la ocupación masiva del espacio por este tipo de vehículos le impide ir a pie o en bicicleta; o de los que no pueden utilizar aquel tipo de vehículo o no lo encuentran adecuado al motivo o duración de su desplazamiento; y sobre todo de ciudadanos que invierten gran parte de su tiempo en intercambio de un transporte colectivo que resulta a menudo ineficaz". (2009, p.25)

Según Cebollada I Frontera, (2006) la exclusión del modelo de movilidad puede resumirse de siguiente la siguiente forma, a saber:

- Exclusión del modelo de movilidad por no poder utilizar el vehículo privado en un territorio caracterizado por la falta de transporte público.
- Exclusión al acceso, uso y disfrute de los bienes y servicios urbanos (trabajo, sanidad, educación, ocio, etc.) debido al déficit de accesibilidad territorial expuesta en el punto anterior (Borja, 2004).
- Exclusión social entendida como el proceso de separación de un individuo o de un grupo de individuos respecto a las posibilidades laborales, económicas, políticas y culturales a la que otros sí tienen acceso y de las cuales disfrutan (Giner y otros, 1998) y como el alejamiento total o parcial del campo de aplicación efectiva de los derechos del ser humano "(Comisión Europea, 1994). (Cebollada I Frontera, 2006, p.111)

La exclusión en materia de movilidad puede darse por varias cuestiones, a saber:

- Por modo de transporte: el que viaja en auto particular tiene más posibilidades de acceso a diferentes zonas de la ciudad y a sus actividades.
- Por tiempo de viaje: el modo de transporte utilizado afecta el tiempo que se insume en los traslados, siendo menor el tiempo en vehículos particulares que en transporte público o modos no motorizados.
- Por residencia: las personas que viven en zonas periféricas y marginadas de la ciudad sufren escases de oferta de transporte Publio, o ausencia de este durante el horario nocturno, generando desconexión con la urbe y sus necesidades.
- Por renta familiar: condiciona a las familias con menores recursos al uso de modos más económicos o no motorizados afectando el alcance espacial. En muchas oportunidades los miembros del hogar no pueden realizar viajes por la falta de recursos económicos decidiendo quien es en la familia el que tiene prioridad de desplazamiento.
- Por edad y condición física: una ventaja de las personas que gozan de buena salud por sobre las que tienen una movilidad reducida

El riesgo de movilidad se presenta fundamentalmente en los hogares pobres, sin acceso a motorización privada y que viven en la periferia de la ciudad, donde la capacidad de pago del individuo es prácticamente determinante de la capacidad de utilizar el sistema. Por ello, su capacidad para desplazarse de un punto al otro de la ciudad dependerá de forma prácticamente exclusiva de su posibilidad de pago, que a su vez está vinculada al mercado laboral o a sus capacidades físicas.

El carácter democrático y no discriminatorio del transporte público permite reducir la dependencia de los individuos respecto al automóvil para realizar desplazamientos, pero la existencia de diferentes ofertas de su servicio en las distintas áreas de la ciudad genera desigualdad de oportunidades.

Las personas al movilizarse incurren en un costo de desplazamiento que no solo refiere a lo monetario, sino también al costo del tiempo utilizado en los mismos.

Sobre estos sectores sociales debe enfocarse el estudio de la vulnerabilidad en cuanto a la capacidad de llegar a los lugares que permitan gozar de las oportunidades y recursos.

El desafío de las administraciones, sobre todo subnacionales, es el de potenciar el uso del transporte colectivo o transporte no motorizado para fomentar la movilidad sostenible tratando de incluir a todas las clases sociales.

Accesibilidad

La accesibilidad es

> la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano […] la accesibilidad, además de una dimensión territorial, también es una característica individual con relación al número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades (Miralles-Guasch,C; Cebollada i Frontera, À; 2003, p.14.)

Es una dimensión territorial, una característica individual con relación al número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades, es decir la capacidad de las personas de acceder a los lugres donde se brindan algunos servicios y oportunidades.

Las personas pueden tener mucha o poca capacidad de desplazamiento o movilidad en el espacio territorial, y buena o mala accesibilidad, es decir, puede contar con muy poca capacidad para movilizarse a grandes distancias, pero tener muy buena accesibilidad por cercanía. Y a la inversa, puede disponer de facilidad de desplazamiento hacia otros puntos de la ciudad, pero no hacia el deseado, por lo que, a pesar de su alto nivel de movilidad, su accesibilidad sigue siendo baja.

La movilidad y la accesibilidad a ella no dependen de una elección personal, por el contrario, la forma en que están diseñadas e implementadas pueden generar dificultades estructurales para los sectores sociales más vulnerables. Es un error pensar que la movilidad y la accesibilidad llega a todos los ciudadanos de la misma manera, ya que hay personas que tienen más posibilidades de movilizarse que otras, de una forma más rápido que otros y a mayores puntos generadores de viajes que otros.

La movilidad se convierte así en un capital o activo necesario para aprovechar las estructuras de oportunidades que se presentan en diversos ámbitos (salud, empleo, educación, etc.).

Según Hernández Diego, (2012) existen determinados elementos que facilitan u obstaculizan la accesibilidad, a saber:

- De oferta: relacionada al bien que se provee, a la red ofrecida y su extensión, los tiempos de viaje, calidad en términos de la comodidad y seguridad e información.
- De institucionalidad: se incluye la estructura tarifaria y de regulación, la introducción de subsidios y la definición de aquellos sobre quienes recae, y la organización de los operadores y estructura de propiedad.
- De rasgos individuales: referente a atributos de las personas y los hogares en cuanto a ingresos, el tiempo disponible y la forma de organizarlo destrezas para dominar el sistema y su funcionamiento y acceso.
- De forma urbana: relacionada a dinámicas socio territoriales que responden en mayor medida a factores estructurales que a decisiones individuales, como la localización de las actividades y residencia de los distintos estratos socioeconómicos.

Derecho a la movilidad

La idea del derecho a la movilidad como un derecho humano está en etapa de construcción, pero coincidiendo con Vanni, Carolina (2018) se entiende por derecho a la movilidad

> como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo. En tanto, por sistema integral de movilidad deberá entenderse el conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio.” (p.11)

El derecho a la movilidad integra derechos individuales y otros sociales. Por tratarse de un derecho humano, es esencial que este derecho a la movilidad esté disponible para todos, es decir,

> que se debe garantizar la existencia, en cantidad suficiente para todas las personas, de servicios, instalaciones, mecanismos, procedimientos o cualquier otro medio por el cual se ejecuta un derecho. Esto implica que haya a disposición de todas las personas una diversidad de modalidades de transporte, de infraestructura vial y de apoyo, y de espacios públicos, para una efectiva realización de movimientos en el territorio que permitan la satisfacción de necesidades básicas de acceso al trabajo, educación, salud, alimentación, vivienda y recreación, entre otras. (Vanni, 2018, p.15)

El derecho a la movilidad aparece claramente referenciado en la Carta Mundial por el Derecho a la ciudad, (2012) que establece,

> Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad); (…) deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día; (…) las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad. (p.191).

La movilidad es un derecho de todos los ciudadanos para poder garantizar la satisfacción de sus necesidades de conexión. En el ejercicio de este derecho descansa la realización de las oportunidades de desarrollo personal y social de la población.

Los habitantes más pobres quedan fuera del modelo hegemónico de movilidad al no poseer automóvil, lo que los obliga a buscar otro medio de desplazamiento que generalmente (para distancias largas) es el transporte público, y que en la mayoría de los casos son poco eficientes, eficaces y accesibles. Teniendo esta situación de forma cotidiana, muchos ciudadanos están cambiando sus necesidades de movilidad a zonas

cercanas a sus domicilios, es decir a nivel barrial, por lo cual buscan satisfacer la necesidad o el motivo de viaje en su proximidad.

> Es un hecho que durante nuestra movilidad en la ciudad, todo el día y todos los días, sufrimos disminuciones a nuestra dignidad e integridad personales cuando se violan nuestro derecho humano a la movilidad y todos los derechos humanos relacionados a ella (…) Los usuarios del transporte son los destinatarios del servicio público de transporte, por lo que imperativo que sus necesidades de traslación, forma, condiciones, calidad, accesibilidad, y oportunidad sean la piedra angular que motive el actuar del estado, para planear, organizar, ejecutar y evaluar la prestación del servicio público de transporte." (Vanni, 2018, p.5)

Políticas públicas- políticas de movilidad

Como plantea Oscar Oslak las políticas son tomas de posición del Estado frente a cuestiones socialmente problematizadas que forman parte de una agenda social, la misma se modifica permanentemente y, por lo general, expresa las prioridades y orientaciones fundamentales del régimen político. En la práctica, política se hace todos los días, y política de transporte no es la excepción.

La gestión de las políticas por parte del Estado puede clasificarse en tres, (Oscar Oslak), a saber:

- gestiones sustantivas, refiere a las relativas a la producción del bien, servicio o regulación que el estado brinda a terceros

- gestiones de apoyo brindan los insumos necesarios para que la gestión sustantiva pueda realizarse, o sea, son las diferentes áreas que proveen los recursos humanos y financieros, la logística, el mantenimiento, los suministros de bienes y servicios, la administración general y otros.

- gestiones de desarrollo institucional que supone llevar a cabo actividades de reforma, de fortalecimiento, de transformación, que aumente la capacidad disponible.

El derecho a la movilidad exige políticas orientadas a los derechos humanos y estrategias basadas en derechos, lo que significa que todas las etapas del proceso de la

política (formulación, desarrollo, aplicación, seguimiento y evaluación) deberían seguir los principios de participación informada, no discriminación e igualdad. Estas políticas y programas también requieren instituciones innovadoras, bien dotadas y técnicamente sólidas para implementar un derecho tan complejo.

> También requiere establecer indicadores verificables, que ayudarán a los gobiernos a hacer un seguimiento del progreso conseguido, así como proporcionar a los ciudadanos y a la sociedad civil de elementos concretos para exigir la rendición de cuentas por parte del Estado. Es fundamental que dicho monitoreo se lleve a cabo en base a un enfoque de derecho para que la evaluación se centre en el impacto de las políticas en las más vulnerables y para considerar no solo los resultados, sino también las estructuras y los procesos. El monitoreo debe estar en consonancia con los principios de derechos humanos de transparencia, participación, no discriminación y empoderamiento. (Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad, S/F:37)

Los encargados de diseñar, implementar y monitorear las políticas de movilidad dentro del ejido urbano son los ejecutivos locales. Con el paso del tiempo, las administraciones públicas fueron variado el enfoque con el cual se planifica y gestionan este tipo de políticas.

La presente tesis entiende por políticas de movilidad a aquellas “actuaciones de las administraciones para facilitar el acceso de los ciudadanos al trabajo, al estudio, a los servicios y al ocio mediante diversos modos de transporte: a pie, en bicicleta, en vehículos privados, etc.” (Molero Melgarejo, 2008, p.3)

“La movilidad es un hecho profundamente social que además de posibilitar viajes de un punto al otro permite trabajar, reunirse, implicarse, sentirse parte de una ciudad y sus comunidades.” (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. República de Chile. SECTRA, 2017, p. 330)

El transporte y la movilidad tienen dos componentes principales desde donde se los estudia, la demanda y la oferta.

Esta tesis acuña el concepto de demanda y oferta de Molero Melgarejo (2008), donde entiende por demanda a los usuarios de los distintos medios de transporte, es decir, en principio, a toda la población, con sus características intrínsecas

(socioeconómicas, culturales, etc.), espaciales (distribución en el territorio) y de movilidad (formas de desplazamiento en el momento del estudio).

Por su parte, se entiende por oferta “el conjunto de las infraestructuras y servicios destinados a facilitar la movilidad de las personas y las mercancías, es decir, la red viaria, las redes peatonales y ciclistas, en su caso, las redes y servicios de transporte público, etc.” (2008, p.11)

Durante muchos años, se utilizó el enfoque de la demanda, cuyo principal objetivo es predecir los viajes que se producirían en cada modo de transporte, entre diferentes áreas y las rutas que se utilizarían, y en base a este análisis determinar la infraestructura vial a construir para dar lugar a la movilidad.

Las principales características del enfoque de la demanda son:

- Comprender a la ciudad con usos del suelo diferenciales

- Dar diversos niveles al sistema vial, así aparecen arterias principales y secundarias o barriales.

- Poner al automóvil como instrumento fundamental para llevar a cabo la movilidad.

Este tipo de planificación se extendió también a la provisión de servicios de todos tipos, entre ellos agua, gas, electricidad, transporte, etc.

Esta estrategia de planificación ha generado una fragmentación de la ciudad, en la cual se ha dado una especialización de los usos de suelo, lo que lleva a una multiplicación de los viajes concentrados en horas pico. Este enfoque concibe a la red de infraestructura como un fin en sí misma y no como instalaciones necesarias para la provisión de servicios.

La experiencia ha dado lugar a comprobar que este tipo de enfoque termina generando un ciclo sin fin, donde la infraestructura precede al crecimiento y éste requiere de nueva infraestructura para continuar manifestándose.

Otra apreciación que ha demostrado este tipo de gestión es que, a mayor infraestructura, mayor espacio para la circulación y estacionamiento de los vehículos privados; el automóvil ocupa todo el espacio público que se le otorgue, con la consecuente expulsión de otras formas de desplazamiento, por ello el sistema de transporte colectivo ha tenido un papel secundario.

Retomando el planteo de Manuel Herce,

> aunque de lo que se trataba era de planificar redes de transporte, la lógica de fondo estaba ligada sólo al uso del automóvil, […] esos modelos centraban sus esfuerzos en la concreción de la forma y el dimensionado de la red de vías especializadas que usarías, prioritariamente, los automóviles." (2009, p.69).

Se gestionaba la movilidad respondiendo a comportamientos de la demanda que no habían sido tenidos en cuenta, poniendo como prioridad al vehículo por sobre el individuo y siendo frecuente la creación de infraestructura; la lógica de fondo estaba ligada solo al uso del transporte particular y en la libre elección del ciudadano del modo de transporte a utilizar y del recorrido de su viaje.

La evaluación del sistema de movilidad es fundamentalmente el análisis de la adecuación de la oferta de infraestructuras, a la demanda de desplazamientos y aparcamiento. Este análisis de la adecuación oferta-demanda tiene como finalidad comprobar en qué medida, la oferta de infraestructuras para la movilidad es acorde con la demanda, tanto desde un punto de vista cuantitativo, como cualitativo.

Para este enfoque tradicional la accesibilidad se relaciona con la facilidad de circular y tener acceso al territorio, lo importante es la fluidez en el espacio garantizando la seguridad de las personas.

Los sistemas de transportes colectivos han tenido un papel secundario, ya que su uso era considerado consecuencia de la ausencia de motorización. El mismo criterio se tomaba para los viajes otros medios, como la caminata o la bicicleta. Si la persona no tiene vehículo particular deberá acceder a estos medios alternativos, pero en este tipo de paradigma constituían eso, medios alternativos.

Actualmente la toma de conciencia sobre la escasez de recursos energéticos, los costos económicos y sociales que este tipo de movilidad y planificación conllevan, sumado a una ciudad fragmentada, colmada de calles y vehículos compitiendo por el espacio urbano, ha dado paso a un paradigma contrario denominado "enfoque de la oferta".

Para este paradigma, la localización de las actividades económicas y sociales, y el desarrollo que tengan, dependen de la forma y organización que se dé a las redes de infraestructura y a la gestión que se haga de ellas; por ello, todas las formas de desplazamiento tienen importancia en el sistema de movilidad por lo tanto se planifican. Aquí no se niega las ventajas del automóvil en determinadas áreas o

desplazamientos, pero se busca diseñar espacios donde coexistan todas las maneras de movilizarse.

La movilidad urbana debe incluir tanto los modos de transporte en sí mismos, como los elementos contextuales que inciden sobre los funcionamientos de estos últimos, pues la movilidad requiere de la integración del ámbito territorial y urbanista. Por lo tanto, las propuestas de intervención, actuación o planificación en torno a la movilidad urbana deben también concebir el diseño de espacio público "como el diseño de los puntos de acceso a la red, que responde y responderá a estrategias urbanísticas desde todos los ámbitos, con una gran carga social y un propósito firme de generar un alto grado de accesibilidad urbana y de potencial de transformación" (Serrano Romero,2014; Giménez Puente 2016, p.25)

La principal herramienta de gestión que se viene utilizando en el mundo son los planes de movilidad, en los cuales se asientan los objetivos a cumplirse en la materia.

Las políticas de creación o mejora de la infraestructura vial deben de contrastarse sobre la base de cómo afectan o mejoran el espacio donde se van a realizar, así como tener en cuenta sí alteran los valores de centralidad o marginalidad de la red, ya que ello dará lugar a la rehabilitación o degradación, en términos económicos y sociales de ese espacio.

Según con Pau Avellaneda, actualmente se está produciendo un cambio radical en el estudio de la movilidad, donde se va más allá del estudio de la circulación y el tráfico de vehículos para centrarse en las necesidades de los sujetos para desplazarse. Hablar de movilidad, desde esta perspectiva, significa superar al concepto de transporte, su diferencia fundamental se basa en el cambio tanto del objeto como del sujeto de estudio. "Mientras el objeto del transporte son los medios motorizados, para la movilidad el objeto de interés son las prácticas y los modos de desplazamiento sin la jerarquía implícita del motor". (Avellaneda, P; Lazos, A; 2011, p. 48)

Continuando con esta lógica, para el transporte los sujetos de estudio son los conductores de automóviles y, en el mejor de los casos, los pasajeros del transporte público, desde el prisma de la movilidad, los sujetos se multiplican y se descubren una multiplicidad de necesidades diferenciadas de desplazamientos. Desde el paradigma de la movilidad aparecen en escena actores que hasta el momento habían sido

ignorados como las mujeres, los niños, las personas mayores, los discapacitados o los pobres, entre muchos otros, ya que se diseñaba y gestionaba la movilidad teniendo en cuenta a un ciudadano estándar.

Por otro lado, los habitantes más pobres quedan fuera del modelo hegemónico de movilidad al no poseer automóvil, lo que los obliga a buscar otro medio de desplazamiento que generalmente (para distancias largas) es el transporte público, y que en la mayoría de los casos son poco eficientes, eficaces y accesibles. Actualmente, puede verse también un incremento de los motovehículos como medio de desplazamiento. Teniendo esta situación de forma cotidiana, muchos ciudadanos están cambiando sus necesidades de movilidad a zonas cercanas a sus domicilios o barrios, por lo cual buscan satisfacer la necesidad o el motivo de viaje en su proximidad.

Frente al riesgo de exclusión social, aparecen políticas que ponen el acento, tanto en las formas de desplazamiento como a los motivos que los originan. En base a ello los gestores de las políticas analizan las conexiones generadas por la infraestructura, su flexibilidad y sobre todo el costo de accesos a los diferentes sistemas de transporte.

Mas recientemente, aparece un cambio de enfoque ligado fundamentalmente a la idea de sostenibilidad medioambiental y eficacia socioeconómica. En este paradigma se presta más atención a los sistemas que tienen menor consumo de energía, se plantea la intermodalidad, los espacios de intercambio, y la reformulación en la distribución urbana de las mercancías.

Para justificar los objetivos del presente estudio se analiza y se entiende a la sostenibilidad en términos energéticos, ambiental o de integración social. No es lo mismo la sostenibilidad energética, que pone el acento en alternativas de desplazamiento de menor consumo energético para la totalidad del sistema, que la sostenibilidad ambiental, que busca la reducción de emisiones, o que la sostenibilidad social que pretende una mayor equidad en el acceso a la movilidad (Herce, Maunel, 2009)

Teniendo en cuenta estos tres aspectos del concepto y retomando a Manuel Herce (2009) el orden jerárquico de atención debe contemplar en primer término, la necesidad de justicia social, y posteriormente energético y ambiental.

Para afrontar el desafío que significa el ejercicio al derecho de la movilidad, como condición asociada a las necesidades de conexión social, las administraciones locales llevan adelante la formulación y el diseño de planes de movilidad urbana que plantea un desplazamiento sostenible de las personas y mercancías.

Ese tipo de políticas, por un lado, busca minimizar el consumo energético y la contaminación ambiental, ambas externalidades negativas del uso masivo de los vehículos particulares, tratando de priorizar otros tipos de movilidad, basados en desplazamientos no motorizados como la caminata o bicicleta.

"Para alcanzar un modelo de ciudad sostenible es necesario articular dos cosas: la distribución del uso del suelo y la oferta de unos servicios de transporte que garanticen las relaciones entre actividades." (Herce 2009, p.125)

Dentro de la planificación de ciudades sustentables se requiere preparar el espacio público, o sea, las calles para distintos tipos de redes. Estas se dividen en redes para peatones, para el transporte colectivo, para vehículos privados, para desplazamientos en bicicleta.

Para la circulación a pie, las aceras deben estar correctamente planificadas y la urbanización debería dar lugar a la riqueza visual instalándose plazas, arboles, etc.

En lo relativo al transporte colectivo, su eficacia se relaciona con la buena cobertura de este sobre el territorio, por ello en los planes de movilidad las medidas sobre las redes viales son complejas, porque requiere planificar y gestionarlas prestando atención a las transferencias de los modos y a las tarifas. Requiere tener en cuenta cuestiones fundamentales como paradas a determinada distancia, frecuencia de paso por un mismo punto, regularidad de horarios, información y captación de los usuarios. Este tipo de transporte no puede cubrir la demanda de desplazamiento total en un territorio.

En el territorio urbano es conveniente instalar una red de ciclovías, que pueden compartir o no el espacio con otros medios de transporte, pero que proporcionen seguridad a aquellos que utilizan este medio.

En resumen, la movilidad sostenible busca que la ciudad pueda lograr una distribución modal de los desplazamientos en la que el uso del vehículo particular sea menor a la situación actual y donde tengan mayor participación otros medios.

En urbes medianas y grandes las actividades generadoras de viajes están extendida sobre el territorio, por ello, el vehículo privado sigue siendo un instrumento

de desplazamiento que garantiza la conectividad y el derecho a la movilidad de gran parte de la población.

> Siempre subsistirá […] la necesidad de utilizar el automóvil para satisfacer una parte de la demanda de movilidad, sobre todo la que corresponda a viajes de tipo interurbanos. Y por ello serán necesarios medidas de adecuación de la red de carreteras para garantizar la accesibilidad al territorio, a sus núcleos y asentamientos, y a los espacios de atracción de viajes en localizaciones dispersas sobre el territorio. (Herce, Manuel, 2009, p. 163)

El auto particular seguirá teniendo un rol importante en el desplazamiento de los ciudadanos mientras el sistema continúe con la tendencia de los territorios especializados.

Por su parte, la cantidad de años en la que este medio de transporte ha sido privilegiado hace la tarea más compleja; para muchos ciudadanos el auto da libertad, seguridad e incluso llega a ser más económico que otro tipo de movilidad.

Coincidiendo con este planteo, la CEPAL refiere que

> la participación en servicios privados tiene también una dimensión de búsqueda de diferenciación social. Esta disposición se manifiesta sobre todo en aquellos sectores de la sociedad que experimentan procesos de movilidad ascendente, lo que se explica por el contenido simbólico que adquiere la utilización de servicios privados como señal de que, por un lado, refrenda la legitimidad del ascenso social y, por otro, establece marcas claras de cuánto se ha avanzado desde la posición socioeconómica de origen". (Comisión Económica para América Latina (CEPAL, 2010, p. 54)

Analizando el tema desde una perspectiva sociológica, Vasconcellos plantea que

> la compra y el uso del automóvil debe ser visto como una decisión de clase y no individual, convirtiéndose en un medio de reproducción de clases, es un instrumento vital para la existencia y reproducción de la clase media. Para ser un integrante de la clase media, es necesario

> desempeñar un conjunto de actividades mercantilizadas -sociales, culturales y económicas- cuya optimización en el tiempo y espacio paso a depender del uso del automóvil (Vasconcellos, 2015, p.105)

La relación simbiótica entre la clase media y el automóvil genera obstáculos para concretar cambios en la movilidad, ya que, sí esta representa un medio de reproducción de clase, la limitación de su uso tendrá resistencia o reacción que se considera política y no psicológica.

> esta reacción se refuerza por la adhesión de la clase media a la ideología de la movilidad social, que se refleja en el deseo de una movilidad creciente en el espacio y la libertad de circulación […] en consecuencia, poderosos y diversos intereses inducen permanentemente a la organización del espacio en función del automóvil, y crean obstáculo a las tecnologías alternativas de desplazamiento" (Winner; Vasconcellos, 2015, p. 111)

> Cuando la oferta de prestaciones privadas confluye en las ciudades con las motivaciones y con los recursos para adquirirlas, una proporción de las clases medias desertará de los servicios públicos. De ese modo, dejarán de estar expuestas al tipo de problemas comunes que surgen cuando se comparten espacios que funcionan como puntos de interacción con otras clases, y se reducirá su interés con el mantenimiento y el desarrollo de servicios que ya no utiliza […] es razonable argumentar que el abandono de los servicios públicos no puede dejar de afectar de manera negativa el compromiso de las clases medias urbanas con el mantenimiento o el fortalecimiento de los bienes públicos, lo que tiene obvias consecuencias para la cohesión social en las ciudades. (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2010, p. 57)

En la discusión sobre las desigualdades urbanas y sociales el transporte y la movilidad aparecen como un elemento de gran relevancia. En la ciudad tener acceso a las oportunidades laborales, a los lugares de residencia y a los espacios donde se ofrecen la mayoría de los servicios esenciales para la vida cotidiana, depende de las condiciones de transporte.

Los planes de movilidad plasman medidas tendientes a potenciar el uso del espacio y de estos tipos de transportes (público o no motorizado)

El transporte urbano de pasajeros tiene mayor relevancia y eficacia dentro de los ejidos urbanos donde los recorridos son relativamente cortos, no siendo así para los viajes hacia o desde las zonas periféricas en las cuales generalmente se utilizan medios particulares, por las irregularidades que el transporte público presenta, poca cobertura territorial, escasa frecuencia, etc.

Como menciona Manuel Herce, no se puede hablar de movilidad sostenible sin referenciar a las urbes,

> la calle es el elemento básico de organización de la ciudad; en ella se concentran todas las funciones sobre las que descansan las interrelaciones entre personas y las diversas actividades, lo que constituye la esencia de lo urbano. […] sobre este espacio se dan […] todo tipo de formas de movilidad, el automóvil privado es un medio más; y principal lugar de relación y transmisión cultural de una sociedad". (2009, p.35).

Vulnerabilidad

La vulnerabilidad es entendida "como una condición social de riesgo, de dificultad, que inhabilita e invalida, de manera inmediata o en el futuro, a los grupos afectados, en la satisfacción de su bienestar -en tanto subsistencia y calidad de vida- en contextos sociohistóricos y culturalmente determinados." (Perona, Nélida & Rochi, Graciela, 2001, p.15)

La presente tesis adopta la idea que

> la vulnerabilidad es un proceso multidimensional que confluye en el riesgo o probabilidad del individuo, hogar o comunidad de ser herido, lesionado o dañado ante cambios o permanencia de situaciones extremas y/o internas. La vulnerabilidad social de sujetos y colectivos de población se expresa de varias formas, ya sea como fragilidad e indefensión ante cambios originados en el entorno, como desamparo institucional desde el Estado que no contribuye a fortalecer ni cuida sistemáticamente de sus

> ciudadanos; como debilidad interna para afrontar concretamente los cambios necesarios del individuo u hogar para aprovechar el conjunto de oportunidades que se le presenta o bien como inseguridad permanente que paraliza, incapacita y desmotiva la posibilidad de pensar estrategias y actuar a futuro para lograr mejores niveles de bienestar" (Busso, 2001; Giménez Puente, 2016, p. 9).

En el territorio se presentan situaciones de pobreza, entendida esta como sinónimo de carencia y se relaciona con un estado de deterioro, donde se plantea una ausencia de elementos esenciales para la subsistencia y el desarrollo personal, y como una insuficiencia de las herramientas necesarias para abandonar aquella posición. (Perona, N; Rochi, G; 2001)

Los miembros que integran este universo de pobrezas reconocen diferentes orígenes,

> son efectivamente el resultado de una variedad de situaciones previas; no se participa de la misma historia y por tanto serán diversas las modalidades de enfrentarse a la condición que los une, que resulta no ser otra que la imposibilidad de lograr condiciones de vida aptas para el ejercicio pleno de los derechos que le competen como ser humano. La situación de carencia y deterioro no sólo compromete el presente con el debilitamiento de la trama social, sino que involucran a las generaciones futuras en la perspectiva de la transferencia intergeneracional de la pobreza. Es casi un "círculo perverso" donde se reproduce las condiciones de marginalidad. Cuando se apela al concepto de carencia para describir una situación de pobreza también se está haciendo referencia al deterioro de los vínculos relacionales, que se traduce en un alejamiento de la vida pública donde la presencia política o su influencia social se mantienen en el plano de lo formal antes que en el real. (Perona, N; Rochi, G; 2001, p.13)

Vulnerabilidad y pobreza no son lo mismo, si bien la incluye, la pobreza refiere a una situación de carencia real y actual, en cambio la vulnerabilidad proyecta a futuro la posibilidad de padecerla a partir de ciertas dificultades que se constatan en

el presente. Es por ello por lo que vulnerabilidad es un concepto más dinámico y más abarcativo.

La vulnerabilidad como categoría de análisis, hace evidente dos condiciones: la de los "vulnerados", los cuales viven en condiciones muy similares a la pobreza, porque tienen carencia efectiva en el presente y posibilidades de permanecer es esa situación en el futuro; y la de los "vulnerables" donde el deterioro del nivel de vida no está materializado, pero si se presenta como probabilidad en un futuro cercano a partir de las condiciones en las que se encuentra inmerso.

Para identificar situaciones de vulnerabilidad, según Perona, N; Rochi, G., (2001) se debe tener en cuenta los siguientes puntos, a saber:

- Hábitat y condiciones habitacionales, a través de ello se evalúa el acceso pasado y actual a determinadas las condiciones materiales y como se han modificado o no este acceso en el transcurso del tiempo.
- Tipos y formas de la organización familiar y posición social de los hogares, características sociodemográficas de los mismos y su ubicación social, analiza las necesidades y sus posibilidades de satisfacerlas, teniendo en cuenta etapas etarias, responsabilidades según género y generaciones.
- Características educacionales, permite analizar las capacidades de la población y la posibilidad de dar respuestas a las exigencias en los niveles de instrucción que tiene el mercado laboral, según los grupos de edad y los lugares que ocupen en la estructura familiar.
- Ámbito laboral**,** se tiene en cuenta las trayectorias para explicar los logros en los niveles de acumulación materiales y de capital social que se pueden generar a través de la inserción en diferentes ámbitos.
- Previsional ya que muchas de las garantías asociadas a la condición salarial están en retroceso.
- Ámbito relacional contempla la posibilidad de inserciones de redes de relaciones en sistemas de sociabilidad, de contención que hacen a la integración en diferentes lazos sociales.

La vulnerabilidad como concepto permite una mayor aproximación a la diversidad de situaciones a las que se enfrentan las personas en un determinado territorio, y que padecen algún tipo de privación, incluidas las más críticas, para las que se reserva el término exclusión.

Cohesión social

La filosofía con la que se adoptan las medidas en el paradigma de la movilidad es un sistema más eficiente en términos económicos y energéticos, el cual permita aumentar la integración y la cohesión social y territorial atendiendo a las necesidades de todos los grupos de ciudadanos.

> La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) está desarrollando para América Latina el concepto de cohesión social, entiende que esta es "la dialéctica entre mecanismos instituidos de inclusión y exclusión sociales y las respuestas, percepciones y disposiciones de la ciudadanía frente al modo en que estos operan" (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2007, p.13).

Coincidiendo con lo que expresa el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. República de Chile. SECTRA, este concepto es

> una buena síntesis de la discusión contemporánea general sobre cohesión social y aporta dimensiones pertinentes para su articulación específica con el problema de la movilidad […] una buena aproximación, que es coherente con el panorama conceptual general, en tanto reúne en un mismo concepto formas de integración social, convivencia y percepciones. Con esta definición amplia, se intenta controlar la declarada ambigüedad del concepto de cohesión social y sus equivalentes semánticos como integración social, capital social, inclusión social, etc. Además, incorpora una dimensión subjetiva, de percepción y disposición, que parece muy pertinente a los objetivos específicos de la discusión con movilidad. (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. República de Chile. SECTRA, 2017, p105)

> La Cohesión social es considerada simultáneamente *fin* y *medio*.
>
> En tanto fin es, objeto de políticas públicas, en la medida que estas apuntan a incrementar los niveles de bienestar y a que todos los integrantes de la sociedad aporten y se beneficien del desarrollo. Es también medio debido a que las sociedades más cohesionadas proporcionan un marco institucional más adecuado para el

> crecimiento ya que las políticas de inclusión social requieren de pactos sociales que den legitimidad a dichas políticas. Así mismo es *proceso* y *resultado*. Proceso debido a que toma en cuenta las dinámicas y mecanismos de inclusión exclusión que afianzan o erosionan la cohesión social. Y resultado en la medida en que considera el estado de situación de factores críticos para la cohesión en un momento determinado del tiempo. (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2007, p.:22-23)

La CEPAL plantea que el concepto de cohesión social se construye sobre tres pilares, a saber: brechas, instituciones y pertenencia. Los pilares no son aspectos diferentes de la cohesión social, sino formas de aproximarse a determinados objetos.

> Para cada proceso se puede analizar cómo se realiza socialmente (instituciones), cuáles son sus resultados objetivos (brechas, distancia) y cuán integrados a ellos se sienten las personas (subjetividad), he aquí la importancia de la dialéctica, porque alude a una dinámica de relación y no a cuestiones separadas o establecidas. Los procesos de segmentación y segregación en las grandes ciudades apuntan justamente a las dos dimensiones centrales que están en juego en esa definición: una dimensión vertical que tiene que ver con la amplitud de las brechas en el acceso a la estructura de oportunidades de bienestar y una dimensión horizontal que tiene que ver con los contenidos mentales y las disposiciones a la acción que emergen en la interacción social. (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2007, p. 43)

La cohesión social también implica el reconocimiento del otro como un otro legítimo en la convivencia: como parte de la sociedad, o sea, que la cohesión social es un tema de legitimidad, pero no de legitimidad del orden, sino de legitimidad de los participantes.

Los pilares en su conjunto generan un sistema, pero ellos a su vez contienen lo que se denomina arenas de la cohesión social.

> Una arena es un espacio específico que, en una sociedad determinada, aparece como relevante [para] construir cohesión social. Estas arenas

> difieren entre sociedades: difieren en tanto que pueden o no ser parte de la cohesión social en una sociedad dada, o pueden serlo con diferentes pesos y relevancias. En ese sentido, si bien los pilares son un esquema de aplicación general y sistemática, las arenas dependen siempre de un diagnóstico de una sociedad determinada". (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2010, p. 29)

En América Latina existen diversas arenas, a saber:

- Arena lazo social**:** Relación entre personas a nivel micro. Relaciones individuales en un mundo compartido por otras personas individuales.
- Arena ciudadanía: Relación entre personas a nivel macro. Relación con el colectivo en la construcción de un mundo compartido común.
- Arena mercado: Relación individualizada a nivel micro. Relación con otros individuos en la cual solamente se genera intercambios. La relación es entre individuos considerados como intercambiables.
- Arenas de protección social: Relación individualizada con el colectivo. El beneficiario no se relaciona colectivamente con la sociedad, sino que de manera individual recibe y demanda beneficios específicos. La sociedad protege a sus miembros, pero sin generar un mundo compartido y común.

Ahora bien, el criterio que adopta en cada arena la cohesión social es bien definido por la CEPAL (2010)

- El criterio de cohesión social en la arena de lazo social es lograr o posibilitar las relaciones sociales que den seguridad a las personas de ser acogidas y reconocidas. Es decir, reconocimiento e inclusión que ocurren a nivel personal, en el encuentro social de las personas.

En la arena de lazo social se distinguen tres dimensiones específicas: Familia, Sociabilidad y Confianza en el otro generalizado.

- El criterio de cohesión social en la arena de ciudadanía tiene que ver con la existencia en el Estado de autoridades legítimas que son producto de elecciones, en las que se da una participación de la ciudadanía y en las que opera el imperio de la ley.

Se plantean tres dimensiones específicas: representación, democracia y Estado de derecho.

- El criterio de cohesión social en la arena de mercado es la participación de las personas en el mercado y en el trabajo, lo que permita la movilidad social y el acceso de las personas a bienes y servicios considerados básicos.

Aquí también se determinan tres dimensiones: movilidad social, acceso al consumo y trabajo.

- El criterio de cohesión social en la arena de la protección social es asegurar el bienestar de todos los miembros de la sociedad, evitando la polarización. Aquí el reconocimiento opera en torno a la noción de inclusión en términos de derechos sociales. Las personas tienen determinados derechos que, por solo el hecho de ser miembros de una sociedad, debieran estar garantizados.

Otro concepto de cohesión social de relevancia y que tiene similitudes con el planteado por la CEPAL, y, es el de URB-Al III, el cual entiende que

> una comunidad socialmente cohesionada —cualquiera que sea su escala: local, regional, nacional— supone una situación global en la que los ciudadanos comparten un sentido de pertenencia e inclusión, participan activamente en los asuntos públicos, reconocen y toleran las diferencias, y gozan de una equidad relativa en el acceso a los bienes y servicios públicos y en cuanto a la distribución del ingreso y la riqueza. Todo ello, en un ambiente donde las instituciones generan confianza y legitimidad y la ciudadanía se ejerce a plenitud. (Oficina de Coordinación y Orientación. Programa URB-AL III, s/f, p. 81

Se concibe que la cohesión social es un fenómeno multidimensional, ya que comprende las siguientes cinco dimensiones, a saber:

- Dimensión productiva y ocupacional: acceso al empleo y a los beneficios del crecimiento económico con equidad,
- Dimensión social: acceso universal a los servicios sociales básicos y seguridad ciudadana,
- Dimensión territorial: reducción de los desequilibrios territoriales
- Dimensión cívica: construcción de ciudadanía activa,
- Dimensión institucional: fortalecimiento institucional y fiscalidad local.

Las acciones, políticas y/o proyectos con objetivos en una o más de las dimensiones antes mencionadas, apuntan a producir avances en el sector de intervención correspondiente, y también a desarrollar y afianzar los cinco componentes que caracterizan una sociedad cohesionada (pertenencia, igualdad e inclusión social, participación, reconocimiento y legitimidad).

En la presente tesis se adopta el planteo de Bifarello Mónica (2009) que entiende que la cohesión social y la territorial van juntas, no pueden ser separadas, ya que hay que considerar tanto la dimensión espacial como la dimensión política del espacio o territorio.

Es en el territorio local donde se producen el acercamiento o estrechamiento de lazos entre actores, fundamental para que se produzca la cohesión. Se puede decir entonces que es en el ámbito local donde se evidencia la cohesión social.

La cohesión social no es responsabilidad exclusiva del Estado ni de la sociedad civil, en su construcción juegan roles importantes todos los actores sociales, ya que ésta se presenta como un desafío colectivo y permanente.

La cohesión social también se ha visto debilitada por la pérdida de confianza en las autoridades político-institucionales y el cuestionamiento a la legitimidad de las instituciones. Frente a esta situación Mónica Bifarello sostiene que “la cohesión social se fortalece y sostiene con calidad institucional.” (2009, p. 24)

La cohesión social y territorial se ven amenazadas por ciertas problemáticas, a saber:

- Trabajo. Fundamentalmente relacionado con los períodos de crisis y altos índices de desempleo o subempleo.
- Exclusión de los más jóvenes. La pobreza afecta fundamentalmente al sector más joven de la población, es decir, a niños, niñas y adolescentes que encuentran vulnerados sus derechos fundamentales.
- Dificultad de acceso a la vivienda y a un hábitat de calidad. Esta situación da lugar a la inseguridad, baja calidad de vida y de la valoración del espacio colectivo.

Es fundamental diferenciar el termino de cohesión social del de integración social, ya que muchas veces se los superponen o se lo utiliza como sinónimos, siendo que son muy diversos,

> la inclusión social alude a un eje vertical de relaciones donde los individuos están en una situación asimétrica respecto a otro/s individuo/s en el acceso a bienes materiales y simbólicos, mientras que la cohesión social refiere a relaciones de eje horizontal de ciudadanos de un Estado que son iguales en cuanto a sus derechos. (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2007, p. 23)

El enfoque de inclusión-exclusión tiene una visión multidimensional, donde entiende que la exclusión no se da solamente por la falta de riqueza material, sino también en ver denegados o restringidos los derechos, en la desvinculación social y no participación. A partir de esto, se puede decir que pobreza y exclusión no está relacionados ni son sinónimos uno de otro. La pobreza refiere a la falta de medios para satisfacer necesidades básicas cotidianas, mientras que la exclusión social tiene origen en la desigualdad de oportunidades de las personas y la diferencia en la participación de aquellas actividades fundamentales para la integración social y en la privación de los derechos.

Dentro del concepto de cohesión social, también debe tenerse en cuenta al sentido de pertenencia. Este se ha visto fracturado por los procesos de industrialización, urbanización y demás efectos producidos por la modernidad y la globalización.

"La participación ayuda a construir cohesión social, por ser un proceso colectivo que permite a los ciudadanos tomar parte en las decisiones que hacen a su calidad de vida, e intervenir de manera orgánica en la planificación y gestión pública" (Bifarello, 2009, p. 30)

Para que una sociedad se sienta cohesionada es preciso que los individuos se sientan parte de ella, que participen activamente, problematicen poniendo temas en agenda pública, debatan estos temas y se apropien de las políticas de desarrollo.

"La oposición analítica a la cohesión social es la desintegración social o la anomia, no la exclusión social […]la anomia y la desintegración social -así como su antítesis, la cohesión- son fenómenos sistémicos que involucran a la sociedad como un todo" (Sorj, B; Tironi, 2008, p.120)

Se puede decir que existe una crisis de cohesión cuando los integrantes de la sociedad se sienten amenazados, y el consenso se encuentra tan dañado que la sociedad cae en una especie de anomia

> Entre las principales tendencias que constituyen amenazas a la cohesión social, destacan la profundización de las brechas económicas, sociales y culturales; la pérdida de la confianza en las instituciones públicas y los problemas de gobernabilidad; el debilitamiento de las fuentes tradicionales de identidad y pertenencia, y el creciente desinterés por la participación y el ejercicio ciudadano (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2007, p. 7).

Movilidad y cohesión social

Las ciudades son al mismo tiempo espacios privilegiados de desarrollo y de desigualdades y conflictos, resulta evidente la importancia de transformar las ciudades en centros generadores de cohesión social, convirtiéndolas en espacios de realización de las personas como tales y también en cuanto ciudadanos y trabajadores. El derecho a la ciudad y la ciudad con derechos deben convertirse en una realidad concreta, medible y construida con la ciudadanía.

Las políticas de movilidad que un gobierno local implemente en la ciudad y más particularmente en un territorio considerado vulnerable, no solo genera modificaciones en cuanto a la accesibilidad del sistema, sino que fundamentalmente le da al ciudadano la posibilidad de concretar traslados que permitan satisfacer necesidades e incluso acceder a las oportunidades que el mercado ofrece. También fortalecer lazos sociales, incrementar su sentido de pertenencia, contribuyendo a la cohesión social, al ejercicio de la ciudadanía y al derecho a vivir la ciudad más allá de las proximidades a su hogar.

> La movilidad urbana es una de las condiciones necesarias para la cohesión social, mediada crecientemente por la tecnología, ya sea en cuanto a equidad de oportunidades, reconocimiento de las particularidades, sentido de pertenencia y de comunidad, construcción de relaciones sociales y solidaridades; en resumidas palabras:

> confianza social, horizontal y vertical. […] Los dos conceptos, movilidad urbana y cohesión social, poseen entonces una relación recíproca que los hace no sólo indisociables, sino que interdependientes. Esta reciprocidad puede ser virtuosa o viciosa, por lo cual es preciso cuidar de ambos para mantener una dinámica siempre virtuosa. En términos prácticos, una política de movilidad no puede disociarse de criterios de cohesión social, corriendo el riesgo de anular sus esfuerzos, y recíprocamente, el afán de construir una sociedad urbana más cohesionada no se puede lograr sin la inclusión de medidas orientadas a la movilidad de esta. (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. República de Chile. SECTRA, 2017, p. 111)

Ambos conceptos tienen implicancias políticas. Las medidas adoptadas en cohesión social y movilidad urbana se dan en un contexto urbano, político y socio cultural determinado, donde cualquier decisión estará atravesada por un contenido político.

La presente investigación adopta y utiliza los nueve (9) campos de interrelación entre los conceptos estudiados diseñados por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de vecino país. En estos campos se observa la gran diversidad de relaciones donde algún componente de la cohesión social puede influir sobre algún componente de la movilidad urbana y recíprocamente.

"Cohesión social y movilidad urbana no tienen un vínculo rígido ni una relación de causalidad exclusiva, sino que existen múltiples interacciones entre ambos que lo hacen indisociables en una óptica de mejoramiento entre ambos" (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. República de Chile. SECTRA, 2017, p.114)

La movilidad y la cohesión comparten un actor clave que es el sujeto y sus prácticas cotidianas.

En esta relación indisoluble entre la movilidad y la cohesión social es donde puede apreciarse la existencia de tres componentes fundamentales y similares para ambos conceptos, a saber: (1) el componente pragmático o material ("objeto" de la movilidad versus "brechas de la cohesión"); 2) la subjetividad de las personas ("sujeto" de la movilidad versus "pertenencia y reconocimiento"); 3) la institución y

la gobernanza. (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. República de Chile. SECTRA, 2017)

> Este trabajo de SECTRA plantea nueve campos de interrelación entre el concepto de Movilidad urbana y el de cohesión social. Para llegar a la formulación de estos campos, en primeras instancias se establecieron tres componentes fundamentales y coincidentes entre ambos universos, a saber: "1). El componente pragmático o material ("objeto" de la movilidad versus "brechas de la cohesión"); 2) la subjetividad de las personas ("sujetos" de la movilidad versus "pertenencia y reconocimiento"); 3). La institución y la gobernanza." (SECTRA, 2017, p. 115).

De estos componentes enunciados se establecen dimensiones y subdimensiones que se relacionan y agrupan por temáticas de interacción, definiendo cada una de ellas para poder implementarlas a los diversos modos de transportes y desplazamiento, así como también a las diferentes realidades socioeconómicas.

SECTRA (2017, p. 122) diseña nueve campos de interacción entre ambos conceptos, a saber:

1. Equidad de accesibilidad a empleos, servicios (salud y educación y oportunidades en general): Campo vinculado con la localización de los distintos usos de suelo, la segregación espacial urbana y la capacidad de la movilidad a resolver en parte estas problemáticas corrigiendo las brechas territoriales de accesibilidad. (densidad y diversidad de servicios, tiempos de espera y viajes o al opuesto político de usos de suelo de cercanía).
2. Equidad de niveles de servicio, comodidad, seguridad, información, tiempo de espera: Campo vinculado con la experiencia de viajes y el vivir equitativo de la movilidad en general: nivel de servicio de los paraderos, señalética e información al usuario, condiciones de accesibilidad micro a las opciones de transporte, calidad y seguridad de las infraestructuras, accesibilidad universal, condiciones de seguridad de circulación y accidentabilidad

3. Equidad de accesibilidad económica a la movilidad física y digital: Campo vinculado con los costos relativos de la movilidad para los hogares y el nivel de accesibilidad resultante. Repartición de recursos públicos y de los costos de la movilidad entre distintos grupos y modos.

4. Equidad de condiciones de cohabitación y relación con la movilidad de los demás: campo vinculado con la calidad urbana de los soportes de la movilidad y la repartición de sus impactos como la congestión, el efecto barrera, la contaminación, el ruido o la accidentabilidad. Equidad en el uso del espacio público entre modos, móviles o inmóviles.

5. Interdependencia e interacciones para la movilidad: Campo vinculado con el empoderamiento por la sociedad de sus necesidades de movilidad en forma colectiva: solidaridad y confianza, movilidad organizada de los hogares, vehículos o bicicletas compartidos, “car-pooling”.

6. Sentido de pertenencia y cuidado de lo común en cuanto a movilidad: Campo vinculado con la aprensión de la movilidad y sus soportes como un bien de todos y cada uno: tendencias a la evasión, fraude, vandalismo vs. Respecto, cuidado, orgullo.

7. Participación ciudadana en planes de transporte: Campo vinculado con la toma en cuenta de la opinión pública y de los usuarios en las decisiones sobre transporte y modelos de movilidad en general. Modalidades de esta participación, temas y escalas tratadas, carácter vinculante, etapas en las cuales existe participación.

8. Visibilidad y transparencia de la institucionalidad responsable de las movilidades: Campo vinculado con la gobernanza de la movilidad: visibilidad y transparencia, competencia, organización, relaciones con el público en general, y los usuarios en particular.

9. Planificación, Coordinación, transversalidad, integralidad de políticas. Campo vinculado con gobernanza de la movilidad: repartición de las competencias, niveles de coordinación, existencia de transversalidad e intersectorialidad.

Estos campos están planteados para que la relación entre movilidad urbana y cohesión social pueda ser abordada tanto desde una mirada cuantitativa y objetiva, como desde una visión más subjetiva, desde el punto de vista del usuario o población recurriendo a estrategias cualitativas.

Por otro lado, SECTRA (2017) establecen ocho (8) problemáticas en relación a la temática abordada, a saber: inseguridad de accesibilidad (segregación territorial), Inequidades de condiciones de viaje y uso (eficiencia, confort, información, seguridad, costo); Inequidades de accesibilidad micro; Desconocimiento / desconsideración de hábitos de movilidad cotidiana; Falencias en Participación ciudadana; Falencias en Accesibilidad Universal; Inequidades en condiciones de cohabitación con infraestructura de transporte y Malas convivencias entre actores (malos tratos, evasión, violencia tránsito, desconfianza) .

Este trabajo de SECTRA es un gran aporte teórico a la presente tesis doctoral, ya que permitirá abordad el caso de estudio utilizando los campos de interacción diseñados, así como las ocho (8) problemáticas definidas para evaluar lo que sucede en el territorio vulnerable seleccionado.

I.6. Estrategia metodología.

Se plantea llevar adelante un tipo de estudio descriptivo y analítico del fenómeno abordado. Descriptivo porque se pretende identificar variables relevantes que inciden sobre el tema y analítico porque se intenta descubrir los vínculos entre dichas variables para ver como sucede y que efectos genera el fenómeno bajo estudio.

Para llevar adelante el estudio y cumplir con los objetivos propuestos se plantea realizar un abordaje cualitativo, porque se considera que este permite identificar la naturaleza de la realidad, las relaciones y sus dinámicas desde la perspectiva de los actores.

Se plantea realizar una investigación con un tipo de estudio de caso simple, es decir, con una única unidad de análisis que será el barrio Triángulo y Moderno de la ciudad de Rosario.

El método de estudio de caso es una herramienta valiosa de investigación, y su mayor fortaleza radica en que a través de este se observa, identifica y registra la conducta de las personas involucradas en el fenómeno estudiado

> Las investigaciones realizadas a través del método de estudio de caso pueden ser: descriptivas, si lo que se pretende es identificar y describir los distintos factores que ejercen influencia en el fenómeno estudiado, y exploratorias, si a través de las mismas se

> pretende conseguir un acercamiento entre las teorías inscritas en el marco teórico y la realidad objeto de estudio. (Martínez Carrazzo, 2006, p. 171.)

I.7. Selección de fuentes y técnicas de recolección y análisis de datos

Para el desarrollo del trabajo y el cumplimiento de los objetivos de la investigación, se propone recurrir una investigación multimétodo, es decir complementar diversas técnicas de abordaje cualitativo con el objetivo de salvar las deficiencias propias de cada una de ellas, tener mayor control sobre la veracidad de la información relevada y aproximarse más acabadamente al objeto de estudio.

Para abordar la realidad se plantea utilizar información secundaria y en base a la exploración y datos recopilados producidos por otros autores o instituciones sobre la temática, evaluar la necesidad de información primaria a desarrollar.

I.7.1. Relevamiento de la información secundaria.

Se recurre a la consulta permanente de fuentes de información secundaria que dé cuenta del objeto bajo análisis. Se procede a realizar una exploración documental de información existente sobre el tema en tres instancias:

1. Organismos públicos que cuentan con información sistematizada tipo base de datos, catálogos, encuestas, etc. Se realiza consultas a la base de RENABAP para el relevamiento de los territorios vulnerables de la ciudad y al Ente de la Movilidad de Rosario, solicitando información estadística sobre patrones de desplazamientos de los habitantes de Triángulo y Moderno.
2. Estudios académicos o publicaciones institucionales, entre los que se pueden mencionar Plan Estratégico Rosario (PER), Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PERM), Plan Urbano (PU), el Plan Integral de Movilidad (PIM), los documentos de avances y evaluación de obras del PIM, documentos relacionados a jornadas participativas, Plan Estratégico Rosario 2030 (PER2030), ordenanzas locales sobre las políticas estudiadas, diarios de la época donde se aborde la temática de la movilidad, estudios e investigaciones relacionadas a la

movilidad y al PIM realizados en el Instituto de Estudios de Transporte de la UNR, entre otros.

3. Búsqueda derivada de las consultas a las referencias bibliográficas adjuntas de aquellos estudios o documentos que se consideran de interés para la investigación, así como diarios en línea que refieran a la temática abordada.

I.7.2. Relevamiento de la información primaria.

Una vez realizado el acercamiento inicial a la información disponible, se determina que datos son necesario producir de primera mano y se evalúan las técnicas de relevamientos de la información a ser utilizadas.

Se plantea utilizar técnicas complementarias, a saber: entrevistas con informantes calificados; entrevistas a los habitantes del territorio bajo estudio y observaciones no participantes.

I.7.2.1. Entrevistas con informantes calificados.

Se cree conveniente realizan entrevistas por ser consideradas, como menciona Tonón de Toscano, Graciela (2008) “un encuentro entre sujetos, en el cual se buscan descubrir subjetividades […] las técnicas son generadoras de situaciones y actos de comunicación y posibilitan la lectura, comprensión y análisis de los sujetos, contextos y situaciones sociales donde se actúa” (p. 47)

Se cree conveniente realizan entrevistas por ser consideradas, como menciona Tonón de Toscano, Graciela (2008) “un encuentro entre sujetos, en el cual se buscan descubrir subjetividades […] las técnicas son generadoras de situaciones y actos de comunicación y posibilitan la lectura, comprensión y análisis de los sujetos, contextos y situaciones sociales donde se actúa” (p. 47)

El informante calificado son aquellas personas que permiten un acercamiento en profundidad del objeto de estudio, dado a que tiene conocimiento y expertiz sobre la temática abordada ofrecen una perspectiva enriquecedora y única, así como información de acceso limitado. Se recurre a profesionales y funcionarios de movilidad que estuvieron relacionados a las implementaciones realizadas y que puedan dar cuenta de las experiencias analizadas.

I.7.2.2. Entrevistas habitantes del territorio bajo estudio

Se plantean realizar entrevistas a diferentes ciudadanos residentes del barrio Triangulo y Moderno para conocer las características de este, los patrones de desplazamientos y percepciones de los habitantes con relación a las políticas de movilidad de la ciudad. También se tendrá en cuenta a diversos actores y organizaciones sociales que presten actividades en el territorio y puedan dar cuenta e información relevante para la investigación, entre ellos se plantean: vecinal, centro de Convivencia Barrial, dispensario, club del barrio, biblioteca, etc.

Se establecen algunas preguntas tipo guion[3], que permiten llevar la entrevista hacia los datos que se desean obtener.

Las entrevistas se realizan fundamentalmente en instituciones públicas que abrieron las puertas, (SEDRONAR y CCB 8), las personas que concurren a las mencionadas dependencias son en su mayoría jóvenes, por lo cual se considera que estos datos tendrían respuestas sesgadas por la realidad, percepción y necesidades de ese grupo etario.

I.7.2.3. Observación no participante

Se realiza una observación no participante del territorio bajo estudio para conocer su situación social, el uso del suelo y la dinámica cotidiana.

Esta técnica consiste en observar atentamente el fenómeno que se quiere estudiar recolectando la información que se cree relevante y registrándola en una planilla para su posterior análisis.

Se realizan varias visitas al barrio Triángulo y Moderno donde se releva información relacionada principalmente al territorio, como ser: tipo de uso del suelo, infraestructura vial, luminarias, señalización, equipamiento vial, espacios públicos, condiciones de la infraestructura, aceras, calzadas, etc. Para obtener esta información se procede a recorrer las manzanas que conforman el barrio, (puntualmente aquellas que los habitantes del lugar recomiendan transitar con seguridad), tanto a pie como sobre el transporte urbano de pasajeros. Para las áreas del territorio que no se pueda acceder de esta forma se procede a utilizar el sitio web Street view.

---

[3] El formulario utilizado se agrega como anexo n° 1.

En referencia a los sistemas de transporte, se recolecta información principalmente sobre el sistema de transporte urbano de pasajeros, para ello se recurre a relevar información relacionada con las líneas que llegan y transitan la zona, la frecuencia de estas, tiempo de espera, cuadras caminadas y paradas existentes.

También se observa en detalle la cuestión de la infraestructura que fue transformada durante el periodo bajo estudio, como ser: la apertura de BV. Seguí, y de calle Rouillón, la incorporación de las bicisendas, asfaltado, colocación de luminarias, mejoras en las veredas, etc.

II. Capitulo II: Políticas de Movilidad urbana

II.1. Contexto histórico. Sistema de transporte, respuesta a la motorización y la movilidad urbana en Rosario.

La movilidad en Rosario se fue modificando o largo de la historia de la ciudad y en las diferentes etapas fueron predominando diversos modos de desplazamiento.

A partir de la necesidad de medios de movilidad colectivo fundamentalmente distrital y barrial en 1983 comenzó a planificarse un sistema de transporte que pudiera mantener comunicada las zonas urbanas, con el centro de la ciudad, contemplando también las líneas interurbanas. Queda así establecida la existencia de 62 líneas de transporte que cubren todo el ejido de la ciudad en base a una planificación integral, regulada y normatizadas por disposiciones municipales.

En el año 1983 la Municipalidad rosarina, a través de la Dirección de Ingeniería de Tránsito realiza la primer encuesta de Origen y Destino de los viajes de la población, utilizando los resultados para la planificación integral del sistema. Santiago Tazzioli, ingeniero a cargo de la dirección manifiesta que,

"la encuesta fue realizada sobre las unidades de Transporte, en el marco de una pasantía con estudiantes universitarios de la carrera de ingeniería. Se hicieron unas 15000 encuestas a bordo de los colectivos de todas las líneas, de manera proporcional a la cantidad de pasajeros transportados por cada una. La ciudad se dividió geográficamente en 48 zonas de transporte, limitadas por barreras geográficas, líneas férreas o avenidas. Se procuró al homogeneidad socioeconómica, de identidad de población y uso del suelo. Se determinó la población por cada zona (…) se mapearon y relevaron todos los sitios de interés, atractores o generadores de viajes" (entrevista a Ing. Santiago Tazzioli. Marzo 2025).

Según el ingeniero a cargo del organismo municipal, en esa oportunidad se propusieron 63 líneas, la mayoría radiales o diametrales, 3 de ronda y unas pocas de enlace. También se estableció una nueva asignación de números para diferenciar las nuevas líneas de las ya existentes sin banderas, por las quejas recibidas por los usuarios que confundían las unidades al tomarlas.

Para esta época la ciudad contaba con 830.074 habitantes. Ese año se vuelve a realizar un estudio poblacional para saber el estado de la prestación por medio de la

opinión popular, incluyendo por primera vez al usuario como actor del sistema. La mayoría de los estudios que se realizaban con anterioridad, tenían en cuenta al sector empresario como parte prioritaria del medio.

Para 1998 se planificó un sistema integral de transporte público, de las 62 líneas establecidas, circulaban por la ciudad 53, y además una línea de trolebuses; de estas líneas, 10 se encontraban en una situación precaria, evidenciando una incipiente crisis que se profundizaron con las modificaciones que se fueron produciendo hasta ese momento como paliativos a los problemas que surgían.

Las empresas estaban constituidas por contrato social como Sociedades Anónimas o de Responsabilidad Limitada, y desde el punto de vista operativo funcionaban como una Sociedad de componentes, o sea que eran operados por sus propios dueños o familiares; esta situación no evidenciaba ganancias considerables, a partir de lo cual entre 1993 y 1997 comenzó a darse un proceso de concentración de la estructura del sistema, para pasar a grandes empresas también en lo operacional.

Hubo una falta de calidad y cantidad de servicios frente a la demanda en aumento. Se puede decir que había, en teoría, una planificación para el futuro, pero en la práctica solo se tenían en cuenta cuestiones coyunturales, dado a que los cambios operados no modificaban al sistema, y no le imprimían eficiencia ni calidad, sino que se dan como respuestas a las cuestiones que van surgiendo diariamente.

En 1998 el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Rosario comenzó un proceso de reforma del transporte público. Para llevar adelante esta propuesta adjudicó el estudio a una Unión Transitoria de Empresas conformada por una consultora francesa y una argentina, las que desarrollaron una propuesta en seis meses.

Se buscó realizar una planificación global que tuviera en cuenta cuestiones urbanísticas, económica y sociales, esto se evidencia a partir de la situación crítica que vive el transporte desde 1993, y que fue acentuándose año tras año.

> Con relación a los viajes anuales pagos se registra una disminución paulatina durante la presidencia de Alfonsín. Con la llegada del justicialismo se produce un incremento que alcanza su pico máximo en 1993, aproximándose al valor del año 1986 y luego, durante los diez años siguientes no se logró revertir el balance negativo. A partir del pico ocurrido en el año 1993, comienza el descenso abrupto en la

> cantidad de pasajeros por año que utiliza el TUP, alcanzando en ese período una disminución del 58%. (Picco, 2004 en Rittatore, 2008)
>
> La evolución pasajero kilómetro empezó a decaer desde 1986 hasta alcanzar en el año 1990 (año en el que se implementó el Plan de Convertibilidad de $1 un U$S 1) el valor más bajo hasta ese momento, aproximadamente 2.47 pasajeros por km. A partir de este año comienza a aumentar hasta llegar a su pico en el año 1993, valor muy inferior al máximo alcanzado en el año 1986. Desde este año la cantidad de pasajeros kilómetros comienza un drástico descenso de aproximadamente un 30%, pasando de 2.7 pasajeros kilómetros en 1993, hasta llegar a los 1.87 pasajeros kilómetros en el año 2002. (Picco, 2004 en Rittatore, 2008)

Antes las empresas que trabajaban con ganancias medias sobrevivían con una pequeña participación en el mercado, pero con el correr de los años y el descenso de las cantidades facturadas, éstas comienzan a registrar déficits constantes que no le permitían subsistir y terminaron absorbidas por otras más grandes.

La cantidad de líneas de colectivos aumentaron entre 1990 y 1995, pero luego también comenzaron a reducirse sostenidamente hasta el año 2002; con relación a las flotas (nº de coches en circulación) se manifestó en 1993 un incremento considerable teniendo su pico en 1995, año en el que comienza a decaer estrepitosamente.

Esta atomización se vino profundizando con el correr de los años y se fue acentuando dado a que se mantenían las mismas empresas deficientes prestando servicios precarios.

En el año 1996 se tendría que haber llamado a Licitación Pública para otorgar la prestación (en ese año caducada), pero el entonces Intendente Hermes Binner pidió al Instituto de Transporte (IET) de la Universidad Nacional de Rosario un estudio, que luego fue desestimado por el mencionado gobernante, contratando posteriormente una consultora francesa para realizar el mismo análisis. Esta tomó como base para la creación de los nuevos pliegos las experiencias de ciudades como Curitiba, Barcelona y Porto Alegre.

Más allá de la propuesta de la consultora y de los pliegos que se realizaron, durante los 10 años de gobierno socialista el transporte quedo en manos de las mismas

empresas que prestadoras del servicio. En diciembre de 2001 se establece mediante una nueva ordenanza un período de transición, que se extendió por un lapso de dos años luego del cual se debía llamar nuevamente a licitación.

En 1995 la crisis económica del llamado efecto Tequila, empieza a decrecer la economía y los hogares reducen sus gastos, y obviamente el transporte es uno de ellos, así las personas comenzaron a optar por otros medios de traslado como ser la bicicleta o la caminata, evidenciando esto una fuerte disminución en el uso del servicio de TUP.

Otro motivo fundamental de este descenso (uso del servicio) fue el crecimiento del parque automotor entre los años 1996 y 1997, la situación económica de relativa estabilidad, sumada a la convertibilidad del peso al mismo valor del dólar y las posibilidades crediticias a las que la población pudo acceder, permitió el aumento de bienes vehículos particulares; la clase media tuvo la posibilidad de adquirir autos y/o motos, que no solo les servían como medio de traslado, herramienta de trabajo, sino que también brinda u determinado status social.

Esta tendencia del aumento del parque automotor ha ido incrementándose hasta finales del ´99, donde se evidencia una pérdida de poder adquisitivo, siendo para vastos sectores de la población casi inaccesible la compra de vehículos o motos recurriendo a otros medios alternativos, sin retornar (muchos) al uso del transporte. En los años posteriores al 2003 se incrementó nuevamente la comercialización del sector automotriz.

Un estudio integral del transporte de la ciudad de Rosario y del Área Metropolitana realizado en diciembre de 1995 por el Instituto de Estudio del Transporte, brinda una estadística promedio de la cantidad de viajes realizados (1.822.648) y su caracterización, establece que el medio más usado, en ese momento, es el transporte público en un 47.78%, autos y/o camiones 25.24%, a pie 11.02% y en bicicleta el 7.49%.

Como consecuencia de esta evidente baja en el uso del Transporte Urbano de Pasajeros, (en 1994 se realizaban 8336 viajes diarios, los cuales fueron disminuyendo a 6643 en el 2002), las empresas concesionarias vieron reducir sus ingresos, optando por una solución rápida de disminuir la cantidad de coches circulando por la ciudad y/o extendiendo los recorridos de los vehículos que se mantienen circulando, de esta manera hay zonas de la ciudad por donde transitan la mayoría de las líneas, quedando

totalmente cubierto el servicio (sobre todo el centro de la ciudad), y otras que han quedado con servicios reducidos o donde para acceder es necesario caminar varias cuadras.

- La falta de coches que permitan a las empresas tener buenas frecuencias no son la única evidencia de deficiencia del transporte público, sino que puede elaborase una lista:
- Falta de comunicación en zonas de la ciudad entre sí, especialmente los barrios periféricos.
- Frecuencias reducidas, los usuarios pasan varios minutos esperando en las paradas para tomar la línea que esperan y durante la noche la situación se agrava, dado a que se llega a tener 30 o 35 minutos de espera.
- Falta de control sobre las frecuencias y horarios preestablecidos.
- Falta de higiene en las unidades, se encuentran muy sucios, tanto en el interior como en la carrocería y vidrios.
- Reducción de unidades circulando por las calles los días en que la ciudad es escenario de partidos de fútbol importantes, ya que los coches quedan varados en las puntas de líneas una hora antes de empezar el partido y dos horas posteriores a la finalización de este, dejando a los usuarios sin medios para movilizarse.
- Aumentos reiterados del costo del boleto, que obligan al usuario a optar por otros medios alternativos de movilidad por ver afectado el presupuesto familiar.

El municipio a través de la secretaria de Servicios Públicos promulgó el día 4 de diciembre de 2001 la ordenanza Nº 7265, para la transición a fin de asegurar la prestación del servicio, organizar los recorridos, grupos de líneas, frecuencia y servicios diurnos y nocturnos, ajustando la oferta a la demanda real de viajes.

El año 2001, fue un año convulsionado en materia económica y política, que coincidió con la caída de las 5 líneas pertenecientes a la Empresa Manuel Belgrano (una de las 10 prestadoras que hasta el momento concentraba el servicio). La Municipalidad de Rosario como Poder Concedente por medio de la secretaria de Servicios Públicos lanzó una convocatoria a las Empresas de TUP, con la intensión de que elevaran propuestas para la explotación total de todas las líneas o explotación individual de cada una de ellas. Sólo dos empresas respondieron, un grupo compuesto por la empresa ETAR y otro por la empresa San Justo, las cuales no fueron aceptadas por el Poder Concedente declarándola desierta.

En febrero del 2002 una nueva convocatoria con las mismas características de la anterior fue declarada nuevamente nula, dado a que los únicos oferentes que se presentaron fueron los mismos que en diciembre y estos no cumplían con los requisitos básicos.

Frente a esta situación, el ejecutivo municipal decreta (decreto Nº 388) la caducidad de la autorización de la Empresa Gral. Belgrano para prestar el servicio. Una semana después el Intendente municipal, Miguel Lifchitz asumió de manera transitoria la prestación del servicio de las líneas que quedaban sin ser explotadas por el plazo de un año, a partir del cual se sanciona la ordenanza Nº 7290 por la que se dispone la creación de la Sociedad del Estado Municipal para el Transporte Urbano de Rosario (SEMTUR). De esta forma el municipio cambia su política pública con relación al tema, dado a que decide involucrarse directamente en la prestación del servicio y no ser solo un organismo de regulación y control.

En un primer momento la SEMTUR prestaría los servicios en forma precaria por un periodo de dos años a partir de su inscripción en el Registro Público de Comercio, pero a medida que se iban incluyendo nuevas líneas de transporte a la familia del ente municipal se fue prolongando el plazo.

En diciembre del 2003 el Honorable Concejo Deliberante (en adelante HCD) de la ciudad sanciona la ordenanza N° 7627 en la se crea el Ente de Transporte Rosario, estableciéndose al mismo como un ente autárquico, descentralizado financiera y administrativamente; otorgándole plenas capacidades de actuación tanto en el ámbito público como en el privado, (más adelante se realiza un apartado específico analizando esta institución por considerarla de relevancia para la gestión de la movilidad en Rosario).

En el año 2005 se sanciona el ordenanza N. ª 7802 que establece el nuevo Marco Regulatorio del Transporte Público Masivo de Pasajeros y se modificó por decreto la duración de la Empresa testigo municipal por un periodo de 8 años. En ese año se fortalece la SEMTUR por su crecimiento, y la incorporación constante de nuevas líneas, que las empresas privadas no podían explotar. De esta manera la empresa municipal cubre más del 20% del sistema de transporte rosarino. Según lo declarado por el secretario de Gobierno Municipal Horacio Ghirardi

> la Municipalidad se hizo cargo de las líneas menos redituables, en realidad la mayoría de esas líneas generan perdidas, la única que no

> produce perdidas es la línea K de trolebuses, de esta forma la Municipalidad subsidia parte del transporte urbano de pasajeros de la ciudad (Di Fulvio. 2006.)

Cuando la SEMTUR comienza a funcionar lo hace con 180 empleados, 50 ómnibus y 3 líneas, con el paso del tiempo estos números se fueron incrementando y para el año 2006 la empresa contaba con 500 empleados, 130 unidades y 9 líneas, está se convirtió en una "empresa testigo" que permitía el monitoreo del sistema de transporte rosarino.

Luego de muchos años manteniendo un sistema de transporte deficitario y sin llamado a licitación pública, el gobierno local del Ing. Miguel Lifchitz decide hacer una nueva adjudicación de la explotación del servicio llamando, en el año 2006, a una nueva licitación pública nacional e internacional.

Ésta se basaba en pliegos diferentes, tenía estipulado la división de los recorridos en cinco grupos: distritales, interdistritales, de ronda, de enlace y barriales. Además, tenía ciertas características y requisitos, que permitía y mantenía la atomización existente, ya que estos sólo podían ser cumplimentados por algunas de las tres empresas que venían prestando el servicio. El exceso de requisitos favoreció a los actuales concesionarios.

De los cinco recorridos establecidos por el nuevo pliego, tres fueron adjudicados a las empresas privadas que venían prestando el servicio, una quedo en las manos de la SEMTUR y la quinta en poder de una asociación pública- privada a crearse.

Como plantea Thompson (1998), particularmente en el transporte de Pasajeros para tratar de asegurar el suministro de servicios adecuados, los gobiernos licitan concesiones u otorgan permisos, que suelen ser retenidos permanentemente por las mismas empresas.

Para el año 2008 el sistema de transporte local se componía de la siguiente forma, a saber:

- 800 unidades en circulación, con más de 3 años de antigüedad en promedio.
- 156 millones de viajes se realizaron en el año 2007.
- 55 millones de kilómetros se recorrieron en el 2007.
- 300 mil usuarios diarios.

- 450 mil viajes por día.
- 190 millones de pesos es la facturación anual del servicio que explotan las 4 prestadoras.
- 37 mil personas mayores de 69 años usan pase libre.
- 35 mil pases medio boleto para alumnos secundarios.

Todas las líneas de transporten tenían dispositivos GPS instalados en las unidades, así como también las maquinas canceladoras de viajes con la tarjeta magnética.

Desde el año 2002 se evidencia un leve incremento en el uso del sistema del transporte en un 30% anual, traduciendo este porcentaje a números vemos que se producen 2.490 viajes diarios, 74.700 mensuales y 896.400 viajes anuales aproximadamente.

Si bien se habían realizado mejoras en el sistema, como menciona el ETR

> no se han resuelto aún problemas vinculados a la escasa frecuencia de algunas líneas y a la sobrecarga de las unidades en los horarios pico, como tampoco al congestionamiento del centro comercial de la ciudad ya que no se ha modificado su diagrama radio céntrico ni al menos compensado con un número significativo de servicios que conecten diferentes zonas de la ciudad sin atravesar su área comercial central. Por otra parte, el precio del boleto sigue siendo alto para la mayoría de los trabajadores y sus familias, que son sus principales usuarios. (2011, p. 274)

Desde el año 2006 el gobierno establece una serie de líneas bajo la órbita de la empresa SEMTUR cuyos recorridos no pasan por el centro de la urbe, sino que lo circunvalan, como ser el Enlace Noroeste, Enlace Sudoeste, Enlace Barrio Santa Lucia, Ronda del Centro.

Frente a la baja calidad del servicio de trasporte, principalmente para las zonas alejadas del centro, los rosarinos fueron modificando la manera de desplazamiento dentro de la ciudad en favor del vehículo particular.

Según la Administración General de Impuestos (2010) en el periodo 2001 y 2009 hubo un incremento de los patentamientos de nuevos automóviles, entre el 1% y el 8%, sin embargo, el pico de este aumento se observó en el 2009 con un incremento

de 7,5%, alcanzando un total de 345.561 automóviles patentados. En el caso de las motos este crecimiento fue aún más vertiginoso alcanzando el 23% en el año 2009, con 119.367 motos patentadas.

El índice de motorización en la ciudad de Rosario para el 2009 es de 3,45.

El sistema de transporte de la ciudad fue disminuyendo la cantidad de pasajeros transportados, así como se ha dado una concentración de la prestación del servicio en tres empresas, siendo que la única de capitales netamente privados (Rosario Bus) posee la mitad de las líneas más rentables, mientras que la empresa municipal y la Mixta afrontan el servicio de las líneas con menor cantidad de usuarios y rentabilidad, pero fundamentales para el traslado de los habitantes de las zonas periféricas.

En el 2008 el municipio de Rosario, a través del Ente de Transporte firma un convenio con la secretaria de Transporte de la Nación y se incorpora al Proyecto del Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina, (PETUMA) financiado también por el Banco Mundial. En este marco, se lleva a cabo la última Encuesta Origen -Destino realizada para conocer cómo se mueven los habitantes de la ciudad y su zona metropolitana.

Esta encuesta fue llevada a cabo entre septiembre y noviembre de 2008 con la idea de recabar información sobre la problemática de la movilidad y de su sistema de transporte de pasajeros. Para ello, se relevaron alrededor de 5.100 hogares y cerca de 16.000 personas.

La realización de esta encuesta permitió no solo caracterizar a la población, conocer cómo y por qué se movilizan, identificar los orígenes y destino de los desplazamientos diarios, horarios en que se realizan, sino también los modos de transportes empleados.

A continuación, se presentan los principales resultados de la encuesta O-D 2008 que, si bien ya pueden considerarse desactualizados por el paso del tiempo, para el período bajo estudio son pertinentes, y además es la información que dispone el Municipio y que me proporcionó ante la consulta de estadística.

En Rosario y su área metropolitana se realizaban 1.854.933 viajes por día, implicando en los mismos a 784.533 personas.

- El 71,6% de estos viajes se producían dentro de los límites de Rosario, el 19,7% entre las demás localidades y el 8,7% entre la ciudad central y las localidades de su área metropolitana.
- El 32,8% de los viajes tenían como origen y/o destino el área central. [4]
- La distribución modal desagregada es: • Transporte público 29,8% • Automóvil privado 28,9% • A pie con 20,6% • Bicicletas 8,4% • Motos 6,3% • Taxis y Remises 3,7% Esto da cuenta de un equilibrio relativo entre el transporte público, el privado motorizado y el no motorizado.
- Casi el 40% de los desplazamientos se producían a través de vehículos motorizados individuales, con una ocupación media de 1,3 personas/vehículo.
- En la última década, los patentamientos de automóviles subieron casi un 30% y de motos un 60%.
- El 70% de los viajes diarios tenían como principal motivo el trabajo o actividades educativas.
- Las mujeres utilizan más transporte público o se movilizan a pie que lo hombres, quienes resuelven las necesidades de desplazamiento con vehículos particulares.
- El sector más joven de la población y los adultos mayores son los que utilizan más frecuentemente el transporte público y los no motorizados; mientras que los niños entre 4 y 12 años se desplazan con más frecuencia en este último tipo.
- La población con nivel socioeconómico alto realiza viajes más cortos, mientras que los habitantes de estratos medios y bajos tienen recorridos más largo en distancia y tiempo.

El índice de viajes por persona del 2008 fue de 1,52, apenas inferior al registrado en la encuesta de 2002 (1,53 viajes/habitante). Es importante dejar en claro que este valor surge de considerar tanto a la población que viaja como aquella que no lo hace. Al considerar sólo a los que viajan se obtiene el resultado de 2,53 viajes por persona.

Los resultados de la encuesta no solo sirvieron para tener información relevante del sistema, sino también como insumo fundamental para la elaboración del

[4] Para el año 2008 la ciudad ya contaba con los Centros Municipales de Distritos y a pesar de ello, el porcentaje de viajes al área central continuaba siendo muy significativo.

Plan Integral de Movilidad de Rosario (PIM), como documento de referencia para la gestión de la movilidad urbana.

En el año 2009 se crea el Centro de Monitoreo del Transporte Público cuya principal función era la localización automática de vehículos en tiempo real, utilizando la información de los equipos GPS instalados en las unidades del sistema de transporte.

> En los últimos años, 2007 a 2010, las políticas de transporte se han desarrollado en el marco de políticas de movilidad, incorporando una mirada integral, que aborda el fenómeno metropolitano y regional, la intermodalidad, las variables urbanísticas, la concertación público-privada y la protección del medio ambiente. Al mismo tiempo, se inició un proceso de incorporación de tecnologías. (Municipalidad de Rosario, PIM ,2011, p.149)

Para el año 2011, según el PIM, el sistema de transporte de la ciudad de Rosario se caracteriza de la siguiente manera, a saber:

- 38 líneas con recorridos urbanos, estas se hallan divididas a su vez en ramales o banderas, existiendo entonces líneas únicas y líneas divididas en dos o más ramales.
- 3 enlaces (cuya trayectoria es de corta longitud permitiendo vincular un determinado barrio o sector con el recorrido de una línea de TUP)
- 97% de la flota está equipada con motor a gasoil y un 3% con unidades eléctricas
- Flota total de 728 vehículos habilitados para circular (contempla la flota de reserva)
- Antigüedad de la flota 3,9 años
- Red estática 1970 km, pero si se tienen en cuenta la superposición de líneas la red llega a 645 km.
- Velocidad comercial promedio de 17 km/h
- Tiempo promedio de espera 6,2 min.
- Cuadras caminadas para tomar el TUP es de 2,9 cuadras y 1,9 para llegar a destino

- Cobertura del 96,9%, por lo cual toda la población tiene una línea de transporte a 350 metros.
- Relación pasajera/km 2,5
- Mantiene la estructura radio céntrico original y la superposición de líneas en los corredores y en el área central, sobredimensionando la oferta en los mismos y aumentando la ineficacia del sistema.
- Sistema de prepago con el uso de la tarjeta magnética.
- Creación del Centro de Monitoreo
- Del sistema de taxi, 3621 unidades recorren 27.631.200 km/mes reduciéndose en el período estival de enero y febrero.
- El 92 % funciona con GNC y el 8% con gasoil
- Transportan un total de 3.285.565 por mes
- el servicio de remise circulan 490 unidades

En el 2013 se crea el Centro de Monitoreo de la Movilidad, integrándose a este el Centro de Control del Transito con el Centro de Monitoreo del TUP, agregándose ahora el control también de los taxis y remises.

Con el correr del tiempo se siguió evidenciando un incremento del parque automotor en Rosario, registrado en un 24%.

> En la última década la suba llegó al 66,5 por ciento. En las calles rosarinas, para el 2017 había 702 mil rodados patentados sobre una población total que no llega al millón de habitantes, de los cuales al menos el 30 por ciento no tiene licencia de conducir. Esto arroja una relación de casi un vehículo por persona en condiciones de manejar. (Diario La Capital, 30/04/2017)

Según el diario “La Capital”, para diciembre del 2016 había inscriptos en los registros del automotor con sede en Rosario 702.012 vehículos. De ese total, el 52,8% son autos, las 27,3 motos y el 0,9% colectivos. Se observa que el crecimiento más importante se dio en las motos, que superó el 100%. Los autos aumentaron cerca del 50 y las camionetas un 40 %.

En el 2016 se registraron 2,7 % más de viajes que en 2015 y 5 % más que en 2014, totalizando más de 146 millones de viajes al año (146.042.928).

Estos valores arrojan un promedio de más de 12 millones de viajes al mes o más de 400 mil pasajeros al día.

En los primeros meses del año 2020 se conoció a nivel mundial una crisis sanitaria declarada por la Organización Mundial de la Salud como pandemia. El virus COVID-19 obligo a las diversas administraciones a encarar cuarentenas y aislamientos preventivos que llevaron a una brusca disminución de la movilidad y el uso de transporte público.

Las medidas sanitarias establecidas para evitar el contagio del COVID-19,

> alteraron abruptamente la forma en la que las personas habitaban las ciudades, así como el modo de trasladarse y utilizar los espacios públicos urbanos. En todo el mundo, las actividades económicas, especialmente las vinculadas al comercio de proximidad y los negocios gastronómicos a la calle, se vieron fuertemente afectadas por las restricciones a la circulación. También se limitó el modo en que se utilizan y disfrutan los espacios públicos, muchos de los cuales debieron adaptarse a la entonces llamada ‘nueva normalidad. (Saéz Reale, 2022, P. 4)

Durante el pico de contagio y de cuarentena total, se incentivó al uso de transportes individuales para aquellos sectores considerados esenciales. Por ello hubo un incrementó del uso del vehículo particular y la moto; ahora bien, con el pasar de los meses y la variación en los niveles de contagios y de flexibilización de las restricciones, la ciudadanía volvió a salir a las calles y a desplazarse, eso requirió adaptaciones ya que no podía volverse a la situación previa.

Esto generó cambios en la movilidad urbana de las personas, y la ciudad de Rosario no fue la excepción, se declaró una emergencia en transporte y se tuvo que adecuar los servicios e infraestructura a la nueva realidad.

Prepandemia, es decir, antes de marzo del 2019, el gobierno local implementó diversas medidas tendientes a disminuir el uso del vehículo particular en favor, de aquellos modos masivos y más sostenibles, como el transporte público de pasajeros, la movilidad peatonal y la bicicleta.

Para inicios del año 2019 en Rosario se realizaban 450.000 viajes diarios en transporte público, el servicio contaba con 700 unidades que circulaban por la ciudad

y era gestionada por tres empresas operadoras. Con relación a los taxis, existían 4000 placas prestando servicios y realizando aproximadamente 80.000 viajes diarios.

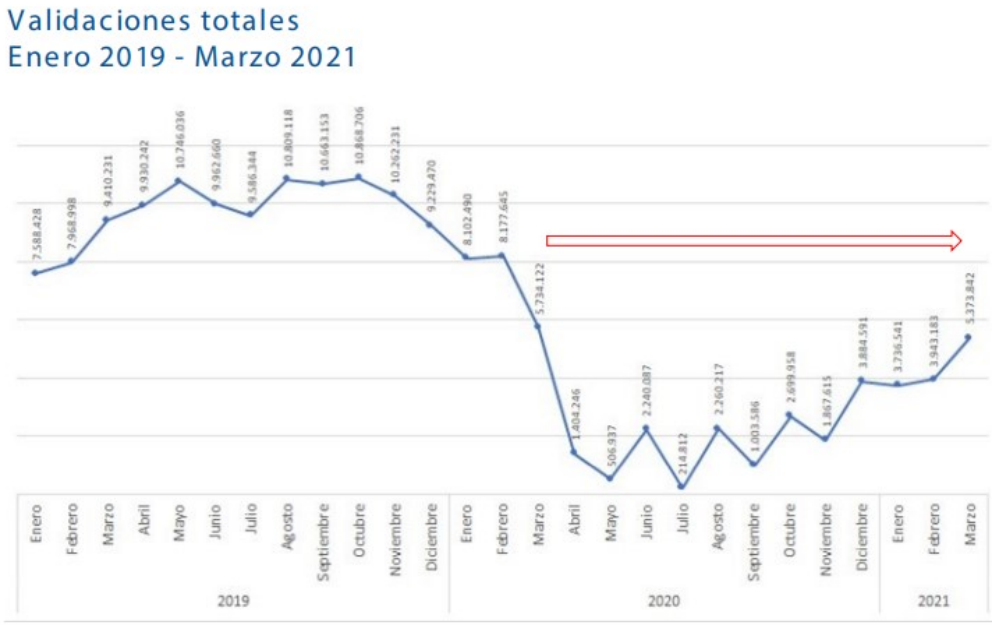
El 17de marzo del 2020 se suspendió el uso del transporte público, reservándolo solo para los trabajadores esenciales, lo que llevo, según la Municipalidad de Rosario, a una disminución abrupta de los viajes realizados, que paso a ser menor a 130.000. Aquellos usuarios que no eran indispensables no podían hacer uso del sistema, por eso ellos se refugiaron en la movilidad individual, peatonal o bicicleta.

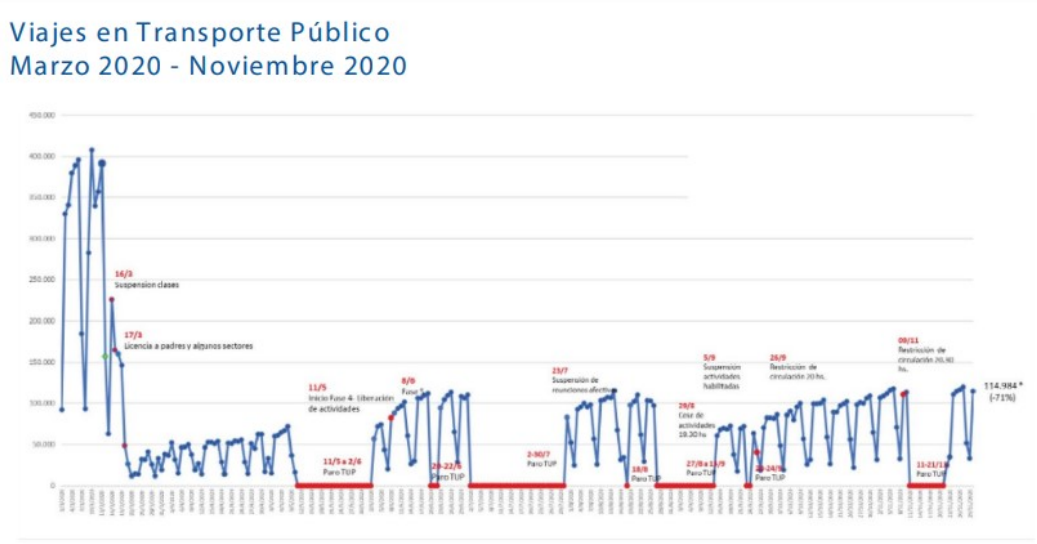
El uso de la bicicleta para el 2019 se había incrementado, llegando a 4000 desplazamientos diarios, y se contaba con 52 estaciones de bicicletas públicas.

Cuando se declara la emergencia sanitaria, la imposibilidad de trasladarse impuesta por los decretos nacionales que generó una caída estrepitosa del uso del TUP, requirió una estructuración de la movilidad en general. Ello llevo a la declaración de emergencia del transporte urbano de pasajeros, por medio de la ordenanza municipal 10099/2020, que permitió la adecuación del sistema.

En el siguiente gráfico puede verse la caída abrupta de los viajes diarios realizados.

Gráfico 1.- Caída de los viajes diarios realizados enero 2019/marzo2021.





Fuente: Ente de la Movilidad Rosario.

Este reordenamiento, según el ejecutivo local, permitió garantizar el sostenimiento del transporte urbano en la ciudad y el desplazamiento de los ciudadanos desde y hacia diversos áreas de esta.

La principal medida tomada con relación al servicio de colectivo fue la fusión de líneas. Para continuar garantizando el servicio, se decidió que aquellas líneas que transportan aproximadamente el 70% de los usuarios tengan mejores frecuencias. Las líneas que desplazaban a pocos pasajeros o tenían recorridos similares a otros servicios fusionados, fueron suspendidas en ese momento.

Actualmente la ciudad cuenta con 560 unidades circulando por los barrios y área central.

Uno de los cambios y efectos inesperados que tuvo la pandemia en las ciudades fue el aumento del uso de la bicicleta como medio de transporte, que fue en muchos casos acompañada, o incluso impulsada, mediante medidas como la incorporación de carriles para bicicletas, sean estos temporarios o permanentes. Ante el temor al contagio y la imposibilidad de viajar en transporte público, muchas personas optaron por esta alternativa, especialmente para trayectos de corta y media distancia.

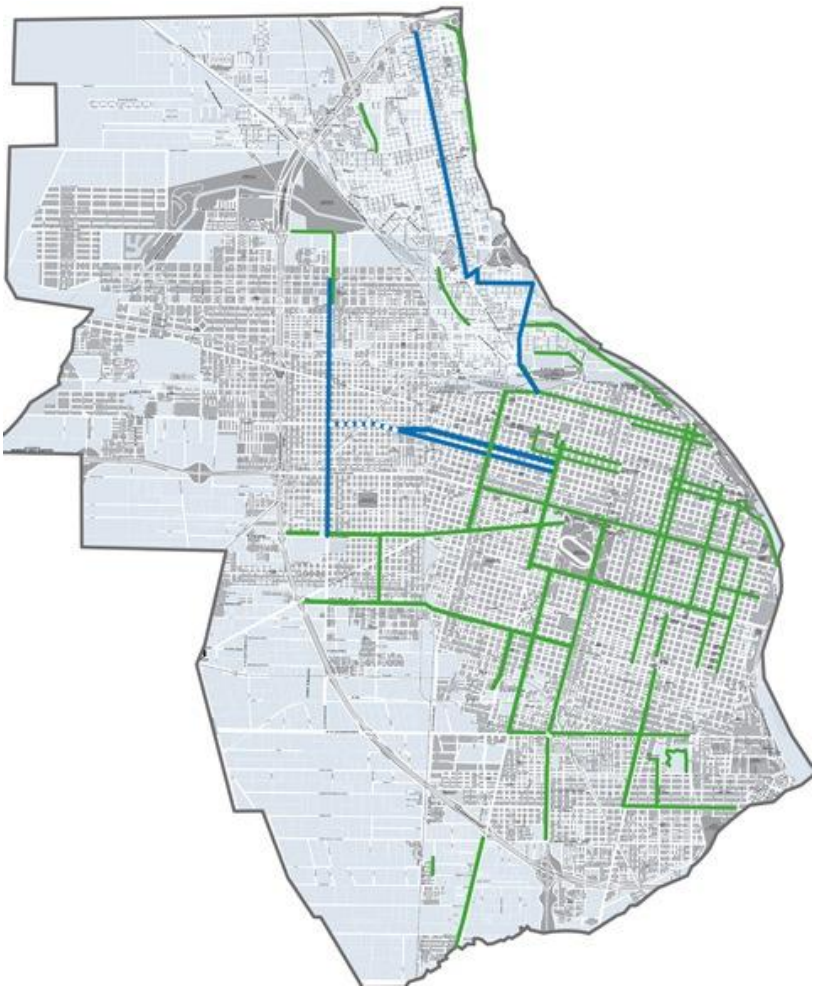
> Con el objetivo de mantener al mínimo los contagios, pero sin frenar el funcionamiento urbano más de lo necesario, muchas ciudades alrededor del mundo encontraron en la bicicleta una solución y

> aumentaron la cantidad de ciclovías en su red. En la mayoría de los casos, a expensas de espacios anteriormente dotados al automóvil. En aquellos casos donde ya venían desarrollando una red de ciclovías, aprovecharon para acelerar esta transformación agregando carriles temporales, realizados de forma poco compleja o costosa. En muchos sitios, las ciclovías se delimitaron con pintura, mientras que otras se definieron mediante la delimitación física con conos o bolardos. Algunas se desarrollaron en carriles exclusivos, generalmente sobre vías anchas donde antes circulaban vehículos privados. (Saéz Reale, 2022; p. 27)

En relación con las medidas para la movilidad no motorizada y considerada activa, se realizaron readecuación de algunas infraestructuras, para los ciclistas se crearon las ciclovías de emergencias, incrementándose en un 39% la cantidad de carriles de este tipo en la ciudad, sumando 53 km en la red desde el 2019 a la actualidad. Esta ampliación, junto a las medidas sanitarias, permitió el incremento del uso de este medio en un 360%, y se pasó de 135 km a 196 km exclusivos.

La bicicleta se convirtió en una opción modal muy utilizada, lo que llevo a que se considere necesaria la ampliación del sistema de bicicletas públicas; creándose 10 nuevas estaciones, lo que suma 61 estaciones en la ciudad, con un total de 600 bicicletas públicas, permitiendo el desplazamiento de 81.000 usuarios y 3400 viajes promedio.

Imagen 2. Bicisendas/ciclovías existentes y nuevas.



Líneas verdes: ciclovías existentes. Líneas azules: ciclovías nuevas.
Fuente: Ente de la Movilidad de Rosario.

La movilidad peatonal y de proximidad incentivada desde los gobiernos locales para evitar la propagación del virus y para ayudar a los comercios barriales a recuperarse, "evidencia las grandes desigualdades físico-sociales que aún debe resolver la ciudad como son los asentamientos irregulares, la carencia de infraestructuras y servicios básicos, los problemas de transporte, el hacinamiento en algunos barrios periféricos, entre otros". (Barenboim, 2022; p.15)

La movilidad en las zonas periféricas de Rosario, en su mayoría es de proximidad, es decir los vecinos satisfacen sus necesidades cotidianas de desplazamiento (compras, salud, educación y en algunos casos trabajo) en las

inmediaciones a su domicilio o en distancias que le permite movilizarse a pie, en bicicleta o moto, reservando el uso del TUP para distancias más largas.

Si se tiene en cuenta las medidas adaptadas en la pandemia, estas no repercuten en la forma de movilidad de los sectores pobres o vulnerables, ya que previo a marzo del 2020 ya venían movilizándose de esa forma. En relación con el caso de estudio, la única modificación se relaciona con la perdida de una de las líneas de colectivos que llegaban al área estudiada (Triángulo y Moderno).

Según información actualizada en la web del municipio, se indica que para el 2022 hubo un incremento del 44,0% respecto del año anterior en el uso de TUP, ya que se realizaron 93.922.031 viajes anuales, representando unos 10.371.903 desplazamientos mensuales (1.2% más que el mes anterior)

Cabe remarcar que en la información brindada por el municipio no aparece referencia alguna al medio que más ha incrementado su uso: la moto.

Según la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), se han incrementado la cantidad de motos cero kilómetros patentadas, registrando un crecimiento interanual del 87,9% en mayo, Durante ese mes se patentaron 39.162 unidades, con un aumento del 6,1% respecto de abril donde se patentaron 138.400 motovehículos. En Rosario se replica el crecimiento, ya que, en la ciudad, según datos de la Secretaría Municipal de Movilidad y Transporte en Rosario, para septiembre del 2020 hay más de 700 mil vehículos registrados. https://vivo247.com/patentamiento-de-motos-lo-que-mas-crecio-en-la-ultima-decada-en-rosario/)

La política de financiamiento en 48 cuotas a una tasa subsidiada del 28.5% del Banco Nación para la adquisición de motos ha generado la oportunidad de acceso a este medio a muchos sectores sociales, permitiendo que se use el mismo como principal medio de desplazamiento, sobre todo en los territorios periféricos.

II.2. Políticas públicas e Instrumentos de políticas

El concepto político pública es polisémico, no hay una definición única, sino que existen diversas interpretaciones y abordajes de este.

En la presente tesis se entiende por política pública la acción u inacción por parte de un gobierno ante una determinada situación problemática.

> Las políticas pueden generar acciones y reacciones a lo largo de su proceso de implementación. No son un momento o instante. Deben observarse como un proceso que incluye decisiones y no decisiones, implican valores sociales, ritos, normas, procedimientos, recursos materiales y actores sociales. Generan impactos en el conjunto social, que en algunos casos resultan claramente observables y en otros no, debido a la complejidad de su análisis. (Zeller, 2007, p. 22).

La política pública es implementada a través de diversos instrumentos, a los cuales se los considera como un

> dispositivo que es a la vez técnico y social, que organiza las relaciones sociales específicas entre el Estado y los destinatarios de una política, de acuerdo a las representaciones y significados que conlleva. Es un tipo particular de institución, un dispositivo técnico con el propósito general de portar una noción concreta de la relación entre política/sociedad, sostenida por determinado concepto de regulación» (Lascoumes y Legales, 2007:4 en Sarthou, 2014, p.76.)

Existen una variedad de instrumentos, los mismos pueden ser utilizados de forma individual o combinada, por los diferentes niveles del Estado. Según Velasco, Maria (S/F) los instrumentos de políticas públicas se dividen en:

> Instrumentos organizativos: refiere a una estructura creada o modificada para la ejecución de una determinada política en un sector o ámbito, ya sea esta pública o privada. Tiene un carácter vinculante para la administración y su objetivo es la auto organización. Ejemplo de ello es la creación de agencias, Entes u otro tipo de organismos.
>
> Instrumentos Programáticos: son los planes o programas elaborados, ya sean estos, sectoriales o generales. Un plan es el “conjunto ordenado de acciones y programas que contiene el proyecto político que, para un ámbito de acción política específico, tiene un gobierno determinado” (Velasco, S/F. p.11)

Este último, el plan, no solo contiene objetivos y estrategias, planteadas para ser cumplidas en un período de tiempo acotado, (ya que guiara el accionar de la

gestión política que lo impulse), sino que a su vez contiene el fundamento y los argumentos sobre los cuales se cimenta la visión, valores o creencias de la gestión sobre la temática, a su vez, representa un compromiso ante la sociedad, el sector público y privado.

El objetivo de los planes o programas es dar impulso y planificación a un área o sector de la política.

- Instrumentos Normativos o de ordenación: refiere a una norma de carácter legal o aplicación directa a la que se recurre en una política pública para regular diferentes aspectos o intervenir en determinados problemas sociales. Este instrumento es de carácter vinculante y tiene como objetivo el ordenamiento y regulación. Dentro de esta categoría se encuentran leyes, decretos, ordenanzas, regulaciones, restricciones, etc.
- Instrumentos Financieros: son estímulos económicos cuyo objetivo es fomentar, apoyar o facilitar un ámbito o sector concreto, y suele estar relacionado a un programa o plan. Es de carácter voluntario para los afectados. Dentro de esta categoría se encuentran: créditos, subsidios, ayudas económicas, reducción tarifaria, etc.
- Instrumento de mejora del conocimiento: refiere al apoyo a la formación de recursos humanos, al incentivo de la acumulación del conocimiento e información, el apoyo a la investigación básica y aplicada. Es de carácter voluntario. Dentro de este tipo podemos encontrar las becas, cursos de formación, programas específicos de I+D.
- Instrumentos de Comunicación: los medios de comunicación son un elemento clave para los gobiernos, no solo para la concientización sobre determinadas problemáticas, sino para dar a conocer las acciones planteadas. Hoy en día las redes sociales ocupan un lugar fundamental en las políticas públicas y es un instrumento de carácter simbólico que busca la difusión de valores. Ejemplo; son las campañas en redes, medios, etc.

Los gobiernos recurren a todos estos instrumentos en el diseño de políticas públicas para dar solución a determinada situación problemática; en oportunidades ésta es abordada por diversos organismos del Estado (por la transversalidad e importancia de esta), lo que implica la existencia de varias políticas públicas

abordando la situación, ello requiere la coherencia no solo políticas, sino también entre los instrumentos utilizados.

> Existe una amplia variedad de políticas que son efectivas, que cumplen con sus objetivos y que atienden adecuadamente a sus destinatarios, pero que, al valorarlas desde una perspectiva más amplia, son redundantes, realizan las mismas acciones que otras políticas, persiguen más o menos los mismos objetivos y, en ningún caso queda claro cuál es el objetivo amplio al que buscan contribuir, ni en qué medida lo harán. Como resultado de esta incapacidad de ver más allá de una sola política, podría haber políticas públicas que, por separado, tengan lógica y sentido, pero que, como conjunto de políticas públicas presenten vacíos o duplicidades. Los gobiernos diseñan políticas, planifican, establecen mecanismos de coordinación y evalúan bajo el supuesto de que existe coherencia entre las políticas. (Cejudo, Guillermo & Michel, Cynthia, 2016. P. 5)

La solución a un problema no puede darse por la suma de diversas políticas desarticuladas, no relacionadas e incoherentes entre sí, debe existir cierta coherencia y trabajo mancomunado entre los organismos que las ejecutan para el éxito de estas.

> para solucionar grandes problemas públicos, el gobierno interviene mediante una serie de instrumentos, cada uno orientado a dar solución a un solo cariz de un determinado problema social. Cuando la coherencia entre instrumentos falla, la política en su conjunto pierde eficacia, y las acciones que desde cada instrumento se llevan a cabo, terminan por tener un éxito parcial, en el mejor de los casos. Puede haber un conjunto de políticas que, por separado, cumplan su propósito, pero que la falta de coherencia de instrumentos anule la posibilidad de resolver problemas públicos amplios. (Cejudo, Guillermo & Michel, Cynthia, 2016, p.13)

En base a los instrumentos de políticas públicas enunciado, a continuación, se realizará un análisis de la política de movilidad de la ciudad de Rosario, y de los instrumentos seleccionados para llevar adelante los objetivos propuestos en el diseño de esta.

II.3. Políticas de movilidad implementadas a escala local

II.3.1. Ente del Transporte Rosario- Ente de la movilidad Rosario

En diciembre del 2003 (previo al recorte temporal de la presente tesis) el Honorable Consejo Deliberante (en adelante HCD) de la ciudad sanciona la ordenanza 7627 en la se crea el Ente de Transporte Rosario, estableciéndose al mismo como un ente autárquico, descentralizado financiera y administrativamente; otorgándole plenas capacidades de actuación tanto en el ámbito público como en el privado.

A través de la mencionada legislación local se otorga a este organismo una serie de funciones específicas, a saber:

- Interpretar, aplicar y hacer cumplir las disposiciones vigentes
- Realizar el planeamiento estratégico y planificar las políticas operativas
- Confeccionar y elevar al HCD los pliegos de licitación para la concesión del servicio y una vez aprobado gestionar el proceso hasta su adjudicación.

Regular y administrar la prestación del servicio, a través de:

- dictar normas reglamentarias
- Establecer o modificar recorridos, paradas, flotas y frecuencias de líneas
- Habilitar los vehículos y demás infraestructura afectada al servicio
- Resolver en instancia administrativa los conflictos que se plantean
- Fiscalizar la actividad de las empresas concesionarias para garantizar la calidad del servicio y la satisfacción de los usuarios, y aplicar las sanciones previstas en el contrato de concesión y demás normas aplicables al servicio
- Elevar al HCD estudios técnicos que respalden valores tarifarios de los servicios
- Elevar al HCD propuesta de creación y /o modificación de tasas correspondientes a los servicios que prestan
- Atender reclamos de los usuarios

En general, realizar los demás actos que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones, de los objetivos que establece esta normativa y de normas reglamentarias o disposiciones contractuales que se apliquen

Este organismo tiene como autoridad a un directorio compuesto por tres personas, cuyo trabajo se realizará ad honorem, entre ellos:

- Presidente por parte del departamento Ejecutivo
- El vicepresidente por parte del HCD
- Director vocal por parte del DEM

El ETR fue uno de los primeros organismos en la Argentina encargado de la planificación y gestión del sistema de transporte urbano local.

En el año 2011, mediante la ordenanza N° 8892 se decide llevar adelante un cambio en la denominación del organismo, que pasa a ser Ente de la Movilidad Rosario, (en adelante EMR) y su principal misión se relaciona con concretar los proyectos de Plan Integral de Movilidad tendientes a promover el uso del transporte público y del transporte no motorizado, así como disuadir el transporte privado individual

Como consecuencia de este cambio se modifican y amplían también sus funciones, tiene bajo su competencia la movilidad urbana en todos sus modos, transporte público masivo, individual y especial; de uso privado, transporte no motorizado y de los servicios conexos y/o relacionados a la movilidad urbana. Entre sus principales funciones se destacan:

- Interpretar, aplicar y hacer cumplir las disposiciones vigentes.
- Realizar el planeamiento estratégico y planificar las políticas operativas de los servicios de Transporte Urbano de Pasajeros (TUP), taxis y remises.
- Confeccionar y elevar al Concejo Municipal los pliegos de licitación para la concesión del servicio del TUP y una vez aprobado gestionar el proceso hasta su adjudicación.
- Elevar al Concejo Municipal estudios técnicos que respalden los valores tarifarios de los servicios concedidos de taxis, remises y Transporte Urbano de Pasajeros.
- Regular y administrar la prestación del servicio del TUP.
- Fiscalizar la actividad de las empresas concesionarias para garantizar la calidad del servicio y la satisfacción de los usuarios

- Formular, planificar estratégica y operativamente, promover y gestionar políticas referidas al transporte no motorizado en la ciudad de Rosario.
- Formular, planificar estratégica y operativamente y gestionar carriles exclusivos destinados al transporte público.
- Fiscalizar las actividades de las empresas concesionarias y/o prestatarias de los servicios de transporte no motorizado para garantizar la calidad de los servicios y la satisfacción de los usuarios y aplicar las sanciones previstas en los contratos vigentes y/o demás normas aplicables a las prestaciones, cuando correspondiera.
- Diseñar e implementar campañas de promoción, sensibilización y educación ciudadana referidas al Transporte no motorizado.
- Atender reclamos de los usuarios.

Esta modificación se debe a un cambio de paradigma, como menciona la entonces gerenta general del EMR, Ing. Mónica Alvarado

sobre finales del siglo XIX, la unidad de medida fue el vehículo y las calles o rutas, que son el soporte de la infraestructura para el vehículo. Nosotros concebimos a las calles como el espacio público por excelencia, que debemos compartir todas las personas que nos movemos en urbanizaciones. Esta diferencia de paradigma nos lleva a dos modelos diferentes a la hora de implementar proyectos (Alvarado en Informe Digital Metropolitano, 2014)

El ciudadano pasa a ser la unidad de medida con el cual se establecen los proyectos y la planificación de la movilidad a escala local y metropolitana, pasa a ser una herramienta fundamental para la generación de accesibilidad y mejora en la calidad de vida, lo que se espera repercuta en igualdad y cohesión social.

Al ser un organismo puramente técnico, se requiere de especialistas y profesiones específicas para llevar adelante la planificación, diseño, implementación y gestión de las medidas adoptadas. su vez, este organismo requiere de un aparato administrativo (aunque no dependiente del estado) sofisticado, con personal altamente calificado, con la disponibilidad de herramientas que le permitan desarrollar la actividad con eficiencia. Por ello su personal, (en su mayoría) son profesionales con conocimiento técnico, sobre el cual basan sus decisiones.

La gestión del transporte requiere de cierto conocimiento y vocabulario técnico que es propio de la ingeniería o de la arquitectura. Estos profesionales se han

convertido en expertos y han monopolizado la temática por su conocimiento especifico, ahora bien, con el cambio de paradigma la movilidad se aborda desde una perspectiva interdisciplinar, por ello en el EMR aparecen otras profesiones como ser la estadística, psicología, ciencia de la educación, ciencia política, comunicación social, etc.

El EMR utiliza softwares específicos para la modelización del transporte y la movilidad que requieren un conocimiento y manejo especifico que solo puede ser realizado por personal capacitado.

Por otro lado, funcionarios del EMR integran diversas organizaciones a escala metropolitana, nacional e internacional, a saber:

A nivel metropolitana forma parte del Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM), donde principalmente realiza apoyo y asistencia técnica.

También tiene relevancia nivel transnacional formando parte de Unión internacional de Transporte Publico (IUTP) como el primer organismo público en integrar esta organización en Latinoamérica; y Ecomobility, que a través de una alianza firmada en el 2013 busca financiamiento que permita implementa.

Generación de información y gestión en movilidad en el EMR

Cabe destacar que este tipo de instituciones estatales valorizan la producción de datos estadísticos, por ello se impulsa desde el mismo EMR la realización de estudios diagnósticos, así como la evaluación de las políticas implementadas y la generación de datos sobre el sistema.

El sociólogo, estadístico e historiador francés Desrosières Alain, define a la estadística como “el conjunto formado por la conformación, el registro y los algoritmos de análisis de datos cuantitativos, bajo formas de series, índices, modelos econométricos y muchas otras herramientas hoy disponibles en los bancos de datos y en los paquetes informáticos” (2007, p. 78)

En primera instancia, antes de que se creará el ETR el relevamiento de información sobre el sistema de transporte en Rosario, así como la generación de estadística en la materia era llevado adelante por el Instituto de Estudios del Transporte de la Universidad Nacional de Rosario. Con el objetivo de establecer indicadores del sistema, los profesionales del Instituto diseñaban metodologías de monitoreo y seguimiento del servicio de transporte (colectivo y taxi), su calidad y diversos aspectos de estos a través de la implementación de diversas encuestas. Se

había formalizado un convenio entre el Instituto académico universitario y la municipalidad de Rosario.

Posteriormente con el surgimiento del ETR esta función fue trasladada al organismo, siendo el mismo quien evalúa y monitorea las políticas que implementa, así como también es quien define los indicadores y metodología a utilizar en cada caso. Siendo esta una de las principales críticas que se le puede hacer a la institución.

A continuación, se presenta los relevamientos realizados por el ente, a saber:

-La encuesta permanente a pasajeros: desde el año 2006, y surge con el objetivo de evaluar la percepción de los usuarios sobre el servicio del Transporte Urbano de Pasajeros de Rosario mediante una consulta directa respecto de cada una de las líneas que componen el sistema. Este relevamiento se realiza cada 6 meses, generalmente en mayo-junio y septiembre-octubre que es cuando mayor cantidad de usuarios tiene el sistema.

Se concretan aproximadamente 3.850 encuestas en cada uno de los relevamientos. La continuidad de la implementación de esta metodología permite contar con información acerca del funcionamiento del sistema, necesidad de modificaciones, así como también medir el impacto que tienen estas mejoras a partir de su implementación.

- Encuesta Origen Destino. La última edición se implementó en Rosario en el año 2008/2009 en el marco de un estudio de factibilidad realizado por el mismo EMR para el estudio de un corredor norte sur, dentro del Proyecto de Transporte Urbano Buenos Aires (PETUBA-PTUMA) por un convenio entre el gobierno nacional y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

La metodología diseñada para la ciudad pudo recabar información sobre los hábitos de movilidad de los rosarinos y los habitantes del área metropolitana. Se logro caracterizar a la población, conocer cómo se mueve, cuáles son los motivos, la frecuencia o regularidad de los desplazamientos dentro de Rosario y su zona.

En relación con otro servicio público de importancia en la ciudad, el taxi, en el año 2012 se comienza a implementar una encuesta telefónica a hogares para evaluar la calidad del servicio de este, en lo que respecta principalmente al personal de conducción y estado de las unidades.

Las metodologías de relevamiento de información estadística que elabora e implementa el EMR, así como los resultados, cuentan con el aval de la Escuela de Estadística de la Universidad Nacional de Rosario.

El EMR, no solo evalúa el servicio a través de encuestas, también se lleva adelante el estudio de costos tanto del transporte urbano de pasajeros como el del servicio de taxi. Este estudio está regulado por ordenanza local 7802/2004 la cual establece periodicidad, variables y rubros fijos para tener en cuenta.

Desde el 2011 se incorporó como función del Ente la elaboración de estudios técnicos que respaldan los valores tarifarios del servicio público de taxi y remises. Ambos estudios de costos están avalados por la Escuela de Estadística de la Universidad Nacional de Rosario.

Si bien no cumple función de relevamiento y gestión de estadística, la creación del Centro de Monitoreo de la Movilidad refuerza la capacidad del Estado local en la gestión del Transporte. Este centro fue inaugurado en el año 2013 y reúne las funciones de los anteriores centros de control de tránsito y monitoreo de transporte y taxis.

II.3.2. Plan Integral de movilidad (PIM)

El PIM en la ciudad de Rosario se formula en el año 2010 y se lo "concibe como plan sectorial en el marco de los procesos de planificación estratégica y urbana desarrollados por la ciudad y la región." (2011, p.65)

La ciudad de Rosario viene desarrollando un proceso de planificación estratégica sustentada en conceptos de integración territorial y desarrollo sustentable acordadas desde los distintos niveles estatales: Nacional, Provincial y Municipal.

La incipiente cultura de planificación en el país puede verse plasmada en los diferentes documentos que sirven de base y antecedentes para el PIM, a saber:

A nivel nacional se cuenta con los siguientes instrumentos de planificación:

- *Plan Estratégico Territorial*. (PET 2008), realizado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Este busca mediante la formación de consensos transversales el despliegue territorial de la inversión pública, y ubica al Estado como actor principal en los procesos de desarrollo regional.

- *Una Visión Estratégica del Transporte en la Argentina. Horizonte 2010,* documento desarrollado por el Consejo Interprovincial de ministros de Obras Públicas (CIMOP) en el año 2004.

- *Plan Estratégico para la Reorganización, Recuperación y Modernización del Sistema Ferroviario Nacional,* desarrollado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

A nivel provincial se cuenta con los siguientes instrumentos de planificación:

- *Plan Estratégico Provincial, e*l principal propósito de este Plan es conformar una herramienta de análisis, donde a través de la participación ciudadana se tomen las decisiones necesarias para transformar las tendencias negativas y al mismo tiempo potenciar las capacidades provinciales.

"El Plan Estratégico Provincial integra un conjunto de programas y proyectos de escala provincial y regional ordenados a partir de tres líneas estratégicas: […]

- El Territorio Integrado es un espacio público, complementario y diferente de los lugares particulares. Es un patrimonio colectivo que supera las antiguas fragmentaciones promoviendo la vinculación interregional y las relaciones entre lo urbano y lo rural.

- La Calidad Social incluye las posibilidades de todos los ciudadanos para poder participar en la vida social, política y económica de las comunidades que integran, con el objeto de alcanzar su máximo bienestar. Hay Calidad Social en una comunidad cuando todos sus habitantes están incluidos.

- La Economía del Desarrollo es una estrategia que apunta a capitalizar y optimizar los recursos existentes mediante el conocimiento, el ingenio, la habilidad y el talento de la sociedad." (www.SantaFe.gov.ar)

Y, por último, a nivel municipal y con gran incidencia en el PIM

- Plan Estratégico Rosario (1998) el PER comenzó a tomar forma, definiendo en su horizonte a la Rosario deseada como "una ciudad sustentada en el trabajo y en la creación, con oportunidades de vida y progreso para todos sus habitantes, que recupera el río y se constituye en punto de integración y encuentro del MERCOSUR".

En base a esta idea surgieron cinco grandes objetivos que sirvieron de guía para lograr:

- La ciudad del trabajo
- La ciudad de las oportunidades
- La ciudad de la integración
- La ciudad del río

- La ciudad de la creación

- *Plan Urbano Rosario. (2007)* La intención del Plan Urbano radica en diseñar la idea de ciudad que se desea y en función de ello regular los usos del suelo de la ciudad buscando la participación de los actores de forma tal de arribar a consenso sobre la necesidad, trascendencia y factibilidad económica y social de los mismos.

"El Plan Urbano Rosario fija una estrategia para la trasformación urbanística de la ciudad, basada en la definición de un marco de actuación general y uno más específico de carácter prioritario: Establece políticas generales a aplicar en todo el territorio municipal, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano (ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos).

Define temáticas sectoriales vinculadas a problemáticas más específicas (vivienda, movilidad, patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, industria y servicios y medio ambiente).

El plan prioriza la actuación urbanística a desarrollar en los próximos diez años, a los efectos de impulsar una trasformación estructural de la ciudad, mediante la definición de seis ejes: las Centralidades Urbanas, el Frente Costero, el Nuevo Eje Metropolitano Norte, el Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste, los Bordes de los Arroyos y el Nuevo Frente Territorial." (www.rosario.gob.ar)

- *Plan Estratégico Rosario Metropolitana. (publicación original en el año 2008* y se reedito en el año 2018*)* Con el nacimiento del Plan Estratégico Metropolitano (PEM), Rosario se comprometió a encabezar un proyecto metropolitano y regional basado en la articulación de consensos y en el abordaje de las complejas relaciones de interdependencia entre las poblaciones involucradas. El PERM configura un marco de actuación para los actores públicos y privados de manera de orientar el desarrollo de Rosario y su Área Metropolitana.

Este documento contiene un capítulo denominado Integración + Conectividad que plantea los principales objetivos relacionados a la temática, los cuales se retoman en el PIM.

El PIM, basándose en estas experiencias, es una nueva herramienta de planificación que busca proyectar en el tiempo la ciudad deseada de manera sectorial, por ello establece sus objetivos específicamente en la movilidad. Consiste en una

serie de acciones consensuadas con los diversos actores sociales, a través del Pacto de Movilidad, con la finalidad de optimizar los desplazamientos de los ciudadanos contemplando los modos existentes y la sustentabilidad de estos.

Con el diseño de este documento se instala un tipo de manejo sobre el tema más integral donde se incluyen otras cuestiones relacionadas a la movilidad, intentando dar un giro o cambio de paradigma en la forma que esta es gestionada.

> El enfoque integral de la movilidad que este plan instala permite abordar las distintas escalas territoriales, los actores de origen múltiple, la diversidad de modos y toda variable compleja que hace a la compatibilidad entre la movilidad, los usos del suelo urbano y la calidad de vida. A su vez, asegura la congruencia de los distintos planes sectoriales entre sí con los planes urbanos y territoriales; respetando las particularidades de cada uno. (Municipalidad de Rosario, PIM, 2011, p.66)

Por su parte, introduce al ciudadano como unidad de medida y protagonistas, desplazando del centro al vehículo privado a aspectos cuantitativos y funcionales.

Este documento entiende a la movilidad como un medio para generar equidad social, por lo cual plantea acciones tendientes a generar una ciudad más amigable, solidaria, con mejor accesibilidad, conexión, servicios de transporte urbano público de pasajeros, transporte intermodal de cargas, pero por sobre todo otorgar a sus habitantes mejor condiciones de vida y ambientales.

Cabe destacar que el PIM es un documento flexible, de referencia, consulta y de grandes lineamientos sobre la movilidad deseada, que propone diferentes acciones para lograrla. Ahora bien, cada estrategia debe ser aprobada por el Poder Legislativo de la ciudad, el cual evalúa cada propuesta y posteriormente sanciona la ordenanza con las especificaciones correspondientes, por lo cual, existen algunas diferencias respecto al proyecto original planteado en el PIM.

Como menciona Álvarez Picco, el PIM cumple con cuatro etapas fundamentales de la planificación, a saber:

> Elaboración del diagnóstico de manera participativa, a partir de la conformación de talleres, donde la ciudadanía podía dar su opinión sobre la problemática en cuestión. La identificación y formulación de

> proyectos; la gestión, seguimiento y evaluación de las acciones definidas; y la conformación de instituciones que coordinen estos procesos; desde una especificidad temática: la movilidad (Álvarez Picco, 2012, p.108)

El documento plantea abordar la temática desde diversas perspectivas, a saber:

> Integral: contempla las múltiples dimensiones que operan en el territorio y concibe a la movilidad como un sistema conformado por distintos modos de transporte integrados entre sí y al desarrollo urbano, optimizando las ventajas comparativas y minimizando los impactos negativos sobre el medioambiente.
>
> Escalar: considera las infraestructuras de la movilidad en forma de redes que se articulan para garantizar accesibilidad en las distintas escalas (sectorial, local, regional y territorial), con criterios de reequilibrio territorial e inclusión social.
>
> Dinámico: considera que el territorio está sujeto a un proceso de construcción en constante transformación, que demanda una actualización continua de las políticas de movilidad.
>
> Participativo: promueve la articulación de intereses público-privado y público-público, mediante un proceso permanente de búsqueda de consenso entre los actores involucrados para coordinar acciones sobre el territorio y fortalecer los espacios interinstitucionales (Ente del Transporte de Rosario- Municipalidad de Rosario, 2011, p.66)

A su vez toda la planificación y acciones a implementar se plantean en tiempos escalonados, es decir, en un corto, mediano y largo plazo.

> Los temas estructurales del PIM son: las infraestructuras, soporte de la movilidad; el transporte de cargas, vinculado a la producción de la ciudad y la región, el transporte público, con todas sus variantes; el privado motorizado, y la decisión de disuadir su uso en el área central de la ciudad, por último, transporte no motorizado, que incluye las acciones de promoción del uso de la bicicleta y acciones para mejorar la accesibilidad peatonal (Ente de la Movilidad Rosario, 2014, p. 22)

Todas las medidas planteadas para tener éxito requieren del apoyo de los ciudadanos y actores de la movilidad, por ello se llevó a cabo el Pacto de Movilidad.

Este pacto ciudadano tiene una serie principios sobre los cuales deben fundarse las acciones de movilidad en la urbe.

Sustentabilidad: Se debe promover el uso de aquellos medios de transporte menos perjudiciales para el medio ambiente y aseguren a la viabilidad económica del modelo y la recuperación del espacio urbano.

Accesibilidad: definir una red de infraestructura que esté organizada de forma tal que permita integrar a todos los ciudadanos y los distintos puntos de la ciudad,

Seguridad: garantizar la seguridad de las personas y la protección del espacio público, en términos de seguridad vial.

Eficiencia: promover la utilización de los modos más adecuados desde el punto de vista operacional y energético

Calidad de vida: incrementar los espacios públicos y reducir el tiempo de los desplazamientos urbanos empleado para realizar las actividades cotidianas.

Dinamismo económico: la movilidad debe planificarse de tal manera que permita incentivar su desarrollo económico y constituirse como polo de atracción turística.

Intermodalidad: los diferentes modos de transporte deben estar integrados de forma tal que se alcancen prácticas más eficientes y responder a las necesidades de los ciudadanos.

Planificación urbana: debe haber una íntima relación entre la configuración de los usos del suelo y el modelo de movilidad deseado.

Gestión de la Movilidad: se debe emplear la tecnología disponible para permitir la gestión del tránsito urbano, de la flota del transporte público y de la infraestructura vial y para proveer información dinámica en línea a los usuarios.

Concientización y Educación vial: se debe concientizar a los ciudadanos sobre los hábitos y actitudes responsables hacia el uso de las vías públicas y de los vehículos a través de campañas de comunicación permanentes.

La Municipalidad de Rosario simplificó estos principios en los siguientes tres objetivos.

- Promover el transporte público de pasajeros
- Disuadir el transporte motorizado individual

- Desarrollar el transporte no motorizado

En referencia a los diferentes talleres participativos planteados por el EMR puede decirse que los mismos estuvieron compuestos, principalmente, por instituciones y organizaciones relacionadas a la temática, no así de los ciudadanos en general.

> No surge del PIM la participación de todos los sectores involucrados en el "problema" a través de sus opiniones, en los resultados y propuestas. Las encuestas que aparecen como sustento del Plan, y de las propuestas específicas, son de tipo cuantitativo. Es evidente que este tipo de herramienta es básico para definir los patrones de movilidad de la población; no obstante, la realización de estudios cualitativos habría enriquecido la propuesta con la opinión y deseos de la población involucrada (principales factores que inciden al momento de tomar decisiones de viaje), del sector empresario del transporte que actualmente presta servicios en la región, y del sector de los trabajadores del transporte." (Instituto de Estudios de Transporte, 2010, p.37)

En las instancias participativas, que intentan salvar esta ausencia de opiniones, se presentaban las propuestas concretas y el debate se realizaba en torno a las mismas, es decir, las discusiones estaban cerradas a esas temáticas.

II.3.2.1. Principales estrategias y políticas implementadas en la ciudad de Rosario en base al PIM.

El documento tiene una gran variedad de propuestas en relación con los tres objetivos planteados en líneas anteriores, pero al momento de implementarse se dan modificaciones de forma y no de fondo de las estrategias por lo cual se decide mencionar, en este apartado, aquellas estrategias que lograron la aprobación del Concejo Deliberante y fueron implementadas localmente. A su vez, se realiza otro recorte, retomando las políticas más destacadas que se mantuvieron vigentes e incluso se extendió al resto de la ciudad, durante el período bajo estudio.

Se toma como punto de referencia para la redacción los tres principios planteados por la Municipalidad detallados anteriormente.

Reordenamiento del área central

Esta estrategia no está contemplada originalmente en el PIM, pero fue presentada al Concejo Deliberante de Rosario en el año 2013 como complemento de este.

La intención de esta propuesta es revitalizar esta área de la ciudad, donde se intenta no solo poner en valor el casco histórico, sino también mejorar las condiciones de movilidad en uno de los sectores que más lo requiere.

El centro de Rosario agrupa la mayoría de los viajes diarios, por ser en esta área de la urbe donde se concentran las principales actividades generadoras de viajes (de servicio, bancarias, legales, comerciales, educativas).

En el centro es donde se aprecia la mayor convivencia diaria de los diversos modos de transportes y donde más claro se ven los conflictos entre ellos al competir por el espacio de circulación, y donde se detectan los mayores niveles de contaminación sonora y ambiental.

Se presentan una serie de propuestas puntuales, a saber:

- Carriles exclusivos para transporte público
- Ciclovías
- Extensión de zonas calmas y peatonales
- Unificación de calzadas
- Prohibición de estacionamiento
- Propuestas de nuevos usos para el espacio público
- Extensión del estacionamiento medido
- Planificación y reordenamiento de las cocheras privadas y subterráneas masivas públicas
- Parking Day
- Recuperar el espacio público.

Promover el transporte público de pasajeros.

Trasporte público de pasajeros

Los objetivos del PIM para este eje son, a saber:

Desarrollar un sistema Integrado de Transporte de calidad, e inclusivo, que fomente el transporte ferroviario, tranviario y corredores exclusivos de transporte público y en particular eléctrico.

- Promover el transporte ferroviario de pasajeros a escala nacional.
- Consolidar una red de transporte de pasajeros sobre rieles de escala regional.
- Mejorar en forma progresiva el servicio y la calidad del transporte urbano de pasajeros.
- Consolidar corredores de transporte masivo sobre calles y avenidas.
- Incorporar progresivamente servicios diferenciales y aumentar la flota de trolebuses.
- Promover el desarrollo de un sistema de transporte fluvial de pasajeros.
- Promover la intermodalidad.

Sistema Integrado de Pasajeros.

En el año 2015 se aprobaron los pliegos y se llevó a cabo la licitación para el nuevo sistema integrado de transporte público, el municipio local plantea un sistema compuesto por redes interconectadas con redes primarias, secundarias, un conjunto de líneas barriales y líneas expresas / diferenciales.

La implementación definitiva del sistema se fue demorando, y hasta la actualidad (año 2025) no se ha implementado, por lo cual sigue en vigencia el precario sistema de transporte histórico, aunque sí se hicieron cargo de este las empresas que ganaron las licitaciones (Rosario Bus, El Cacique y Movi, esta última conformada por la unión de la SEMTUR y MIXTA).

En mayo del 2023 la empresa El Caique se retira de la licitación dejando las unidades a la Municipalidad, que junto a la empresa Rosario Bus se hacen cargo de las líneas que el prestador deja.

Carriles Exclusivos.

El Concejo Deliberante Municipal aprobó por unanimidad en diciembre del 2011 el proyecto de Carriles Exclusivos que dio origen a la Ordenanza 8864.

Con esta implementación el ejecutivo local intenta alcanzar los siguientes objetivos:

- Incrementar el número de pasajeros transportados
- Incrementar los ingresos con el uso de vehículos sofisticados
- Movilizar mayor número de pasajeros
- Aumentar su velocidad promedio con la aplicación de nuevas tecnologías, en especial el control de tráfico en las intersecciones semaforizadas
- Reducir los costos de implementación
- Mejorar la regularidad del servicio
- Mejora en la fiabilidad del servicio
- Generar mayor seguridad
- Otorgarle una mejor imagen y de mayor identidad
- Reducir los costos de implementación
- Implementarlos en etapas sucesivas, complementarias
- Integrar zonas urbanas
- Emplear unidades de transporte con tecnología confiable, conocida y disponible.

El sistema de carriles exclusivos incluye, en su diseño, una serie de paradas o estaciones de transferencias que incorporan plataformas para el ascenso y descenso de los pasajeros a nivel.

Esta es una de las medidas centrales del municipio y del EMR para la gestión de la movilidad, sobre todo en el área central, por ello en una primera instancia se establecieron estos corredores exclusivos en la zona céntrica de la ciudad y posteriormente se implementó en otras áreas de la urbe.

En la ciudad de Rosario la primera etapa de esta política se inició el 13 de febrero de 2012, concretándose finalmente en julio del mismo año, sobre las siguientes aterías:

- Maipú, desde Pellegrini a Santa Fe
- San Lorenzo, desde Moreno hasta Laprida
- Santa Fe, desde Maipú hasta BV. Oroño
- Laprida, desde San Lorenzo hasta Av. Pellegrini

Cada calle implicada en esta fase se enmarca en las zonas más densas del área central de Rosario y sirve a sectores con alta diversidad de usos urbanos, lo que

redunda en una mejor accesibilidad para una población cada vez más numerosa. (Revista Territorio y Transporte N.º 7, 2012)

En esta oportunidad se procedió a modificar los recorridos de 10 líneas de colectivos, lográndose que por las arterias con infraestructura modificada a favor del transporte público transitaran 22 líneas.

Esta medida permite al sistema ganar velocidad comercial, que hasta el momento de la planificación era de 15 km por hora en el área urbana, y pasaría con la exclusividad del carril a 20 km/h,

El 24 de julio de 2012, se pone en marcha la implementación de la segunda etapa de los corredores exclusivos planificados en el PIM, ya fuera del microcentro, sobre las calles, a saber:

- Santa Fe entre Cafferata y Oroño
- Córdoba entre Cafferata y Oroño

En esta oportunidad se logró confluir en el corredor, el recorrido de 27 líneas para que logren obtener mayor velocidad comercial y se unió la Terminal de Ómnibus Mariano Moreno con el área central.

En una tercera etapa se realiza la implementación del carril sobre el corredor norte-sur, emplazándose sobre la avenida Alberdi, desde la intersección Portugal hasta la calle salta, sumándose unos 2.5 km a los carriles existentes.

El diseño del carril exclusivo sobre Av. Alberdi difiere de la forma en que se planificó el resto de los carriles en el ejido urbano de Rosario. En esta oportunidad se dio la incorporación del carril sobre la margen izquierda de cada sentido de la circulación con las paradas para el ascenso y descenso de las personas en el cantero central.

Para la implementación de los carriles exclusivos “se debieron realizar obras de infraestructura y adecuación de la vía pública como la reparación y demarcación de calzadas y veredas, construcciones de rampas de acceso peatonal, tareas de escamonda y construcción de dársenas para servicios específicos” (Ente de la Movilidad de Rosario, 2014, p.44)

Se llevó a cabo intervenciones en veredas y calzadas, llegando a reparar más de 460 m2 y 350 m2, respectivamente, como así también la construcción de 11 rampas de acceso peatonal.

Cabe destacar que el carril implementado en la Av. Alberdi a diferencia de los anteriores tiene menor seguridad peatonal ya que desde su implementación a la actualidad se ha cobrado varios lesionado y 4 víctimas fatales en diferentes circunstancias. Este carril ha incrementado la sensación de inseguridad de los usuarios, residentes y comerciantes de la zona, porque perciben que los coches adquieren velocidades mayores. y plantean reclamos al respecto.

Con la implementación de esta política se afectaron 72 cuadras del microcentro y sus transversales, lo que obligo a eliminar lugares de estacionamiento medido y la reubicación de 61 contendores de residuos y 4 islas de separación asentados en el área.

Por estos carriles reservados circulan, no sólo, el transporte urbano de pasajeros, sino también taxis y remises ocupados, transportes escolares, ambulancias, bomberos y policía solamente en situación de emergencia. (Ordenanza Municipal N.º 8864, 2011).

Con el fin de garantizar la fluidez del transporte público se reubicaron las paradas de colectivo cada 300 metros, permitiendo incrementar la velocidad comercial y reducir los tiempos de viaje.

"El cruce del Área Central ha ganado notablemente en eficiencia, minimizando en más de un 30% el tiempo neto de desplazamiento, mejorando la prestación del servicio y reduciendo los siniestros un 40%." (Ente de la Movilidad de Rosario, 2014, p. 45)

En el año 2016 la titular del EMR la Ing. Mónica Alvarado planteaba que para esa época existían 12,5 km de carriles exclusivos, en los cuales circulan 30 líneas de transporte, beneficiando a 410.278 usuarios del sistema de transporte público local.

Los carriles exclusivos reducen los tiempos de viajes de aquellas líneas que transitan por ellos, según la Municipalidad de Rosario, estos reducen hasta un 38% los tiempos de viajes, con una velocidad comercial promedio de 14km/h, lo que trae aparejado mejoras en la calidad de los servicios, percepción que no es tal para el usuario del sistema de los barrios periféricos, que por los tiempos de espera y los largos trayectos, sigue teniendo la percepción de que los tiempos se viaje son prolongados.

También se destaca la falta de mantenimiento del corredor norte-sur, sobre todo en las paradas ya que las mismas se encuentran vandalizadas, con cartelería mal pegada y en malas condiciones.

Medio de pago - Tarjeta sin contacto

El medio de pago para el TUP en la ciudad ha tenido varias modificaciones a lo largo del período bajo estudio, pasando de la tarjeta magnética a la tecnología sin contacto y dentro de esta última, se cambió del dispositivo local Movi a la SUBE.

La tarjeta sin contacto es un dispositivo de pago y conforma en el PIM lo que se denominan temas transversales y se encuentra incluida en la sección tecnologías aplicadas a la movilidad.

En el año 2007 se sanciona la ordenanza local N.º 8234 que estableció la incorporación del dispositivo inteligente o sin contacto como medio de pago del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Rosario, como medio alternativo al sistema de tarjetas magnéticas que ya se encontraba en vigencia.

La tecnología del dispositivo fue determinada por el Ente del Transporte, Se establecieron las principales características del dispositivo a implementar, a saber:

- Durabilidad: su validez es cercana a 10 años.
- Resistencia: realizadas en plástico como una tarjeta de débito, en un tamaño similar a las tarjetas magnéticas, que sean inalterables incluso frente al agua.
- Seguridad: permite la personalización, cancelaciones fluidas y con menor porcentaje de fallos, generando una mayor velocidad comercial.
- Cada tarjeta posee un chip interno que al acercarla a las nuevas máquinas canceladoras, identifica y descuenta el valor del boleto en el saldo previamente cargado.
- Personalización, es decir esta la posibilidad de pasar el saldo disponible de una tarjeta sin contacto a otra.
- Información de movimientos y georeferenciación de las cancelaciones.
- Posibilidad de ser utilizada como monedero electrónico, es decir, puede ser aplicable al abono de la tarifa del taxi o remis, estacionamiento medido o compras en comercios adheridos. (esta funcionalidad solo fue aplicada al estacionamiento medido y al sistema de bicicletas públicas)
- Tecnología Misfare Desfire EV1.

En el 2009 se llamó a licitación, pero por diversos motivos quedo desierta. En el año 2010, se cambia de criterio con relación a la implementación del nuevo dispositivo sin contacto y se decide no llamar a licitación y continuar con los requerimientos tecnológicos establecidos en la fallida licitación del año anterior.

En ese entonces, el ETR planteó a las empresas que tenían que cumplir determinados requerimientos y que éstas podían elegir las máquinas canceladoras, las cuales podían ser homologadas por el Ente, a través del cumplimiento de los requisitos. En consecuencia, las máquinas que estaban, en un comienzo sobre las unidades del servicio de transporte rosarino no son las mismas para todas las empresas.

Para llevar adelante la implementación del sistema propuesto, se constituyó un Consorcio de Administración de la Tarjeta, en el cual se establecían las condiciones que estas deberían tener, obviamente el Ente se mantenía como autoridad en caso de que hubiese alguna situación a discernir.

Todas las máquinas a bordo de las unidades fueron compradas por las propias empresas. La Empresa Mixta y SEMTUR adoptaron un tipo de artefacto y Rosario Bus optó por otra. Lo importante es que las canceladoras son compatibles para poder utilizar la misma tarjeta.

Con la implementación de un nuevo sistema de pago, superador a la tarjeta magnética, el ejecutivo local pretende alcanzar los siguientes resultados, a saber:

- Modernizar y dinamizar el sistema
- Facilitar la recarga de la tarjeta
- Reducir los tiempos de cancelación
- Mejorar la velocidad comercial del servicio
- Brindar comodidad y seguridad al usuario
- Posibilitar el trasbordo entre líneas del sistema
- Integrar el pago a otros servicios públicos como estacionamiento medido, taxi, bicicletas, etc.

La puesta en marcha de un nuevo sistema de cancelación de viajes en el transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Rosario tuvo dos etapas, la primera de ella de experimentación y monitoreo del dispositivo, y la segunda, consistió en la implementación definitiva de la tarjeta sin contacto.

La primera etapa, se comenzó a ejecutar el 14 de junio de 2011 y la misma tuvo una duración superior a los 8 meses. El testeo de la tecnología escogida para ser implementada fue realizado por el usuario directamente.

Durante el primer período los sistemas de tarjetas magnéticas y las nuevas sin contacto convivieron hasta que por medio de una implementación paulatina se formalizó la ejecución definitiva del nuevo dispositivo.

Una de las características nuevas e importantes del sistema implementado es la posibilidad de recargar con dinero el dispositivo, siendo este reutilizable muchas veces.

La etapa de masificación de la tecnología sin contacto se dio a partir del 30 de septiembre de 2012, fecha a partir del cual no se distribuía ni comercializaba más la tarjeta magnética.

A partir de esa fecha el sistema de pago del transporte público de Rosario se realiza sólo mediante Tarjeta sin Contacto, o boleto ocasional como alternativa, concretándose una etapa del plan de trabajo del Ente de la Movilidad, que tiene que ver con la incorporación de nuevas funcionalidades para el sistema.

Posteriormente se ha implementado el sistema el “Pasaje Plus” para usuarios sin crédito en las tarjetas y los trasbordos. Ambas prácticas son posibles gracias al sistema inteligente utilizado.

El primero, es decir el “Pasaje Plus”, vigente desde el día 8 de abril de 2013, consiste en que aquellos usuarios que tengan que viajar y hayan agotado su saldo en la Tarjeta Sin Contacto, pueden realizar 2 viajes más, los que serán descontados con tarifa normal de la próxima recarga.

Otro desarrollo y aplicación de beneficios de este sistema es la recarga por la red link, ya sea esta por homebanking o a través de cajeros de débito, dando al usuario la oportunidad de tener otro lugar para cargar su dispositivo con dinero y poder realizar sus desplazamientos.

En el 2015 se implementó el uso del dispositivo para realizar trasbordo entre líneas. Esta modalidad se caracteriza porque el ciudadano abona el 33% de la tarifa de la segunda unidad. El servicio puede ser utilizado entre cualquiera de las líneas de las empresas Mixta y SEMTUR. El sistema funciona sin restricciones de ubicación, pudiéndose utilizar en cualquiera de las paradas TUP de la ciudad. Los tiempos para hacer uso de este varían según se trate de servicios diurnos o nocturnos, normales o

festivos. El tiempo máximo para la cancelación del segundo viaje depende del horario en que se toma el primer servicio.

En el año 2019 esta modalidad se modificó, incluso de denominación ya que comenzó a llamarse Boleto por Hora. Esta modalidad habilita al pasajero del Transporte Urbano de Pasajeros a realizar trasbordos de una línea a otra, de la misma línea en diferente bandera, y del colectivo a una bici del sistema de bicicletas públicas incentivando la intermodalidad.

En el caso de realizar combinación de modos, usando una parte del recorrido transporte público y luego el sistema de bicicletas públicas, el usuario de este debe estar previamente inscriptos al sistema y no es excluyente contar con algún abono vigente.

Más allá de los beneficios que el dispositivo otorga a los usuarios del sistema, éste es un gran beneficio para el poder de aplicación, (Ente de la Movilidad), dado a que permite obtener información importantísima para la planificación y gestión de este. En palabras de la Ing. Mónica Alvarado "Los resultados son positivos, y para la planificación son muy importantes, la georeferenciación de cada punto, donde sube la gente, a qué hora sube, los mapeos de líneas por líneas, los diagramas de carga acumulados, datos sobre ascenso y descenso, se requiere mucha información al momento de la planificación". (Entrevista [5]).

Para mayo de 2013, el sistema presentaba las siguientes características, a saber:

- 810.245 tarjetas sin contactos activadas.
- utilizadas en 729.502 colectivos.
- se recargaron 733.144 tarjetas al menos una vez.
- Se personalizaron 73.320 dispositivos sin contacto.
- Hay 560 puntos de ventas.
- Y más de 100.271.459 cantidad de cancelaciones.

El sistema de tarjeta Movi funcionó correctamente en la ciudad hasta agosto del 2023, en la cual se implementó definitivamente el dispositivo SUBE.

Este tipo de tecnología aplicada a la movilidad tiene grandes beneficios para los operadores, ya que le permite contar con información sobre el sistema en general,

[5] Entrevista realizada en el marco de la tesis de maestría Ciencia, Tecnología y Sociedad-UNQ. Tesis "Análisis Sociotécnico del Sistema de Cancelación de Viajes del Transporte Urbano de Pasajeros de la Ciudad de Rosario desde 1970 hasta el año 2014".

los viajes y los patrones de movilidad de la población, convirtiéndose en insumo fundamental a la hora de la planificación.

Por otro lado, el sistema es de boleto prepago y la tarjeta sin contacto SUBE debe de contar con saldo para abonar el servicio, lo cual requiere que las personas recarguen dinero suficiente y lo tengan inmovilizado o tengan que realizar recargas de saldo con mayor frecuencia y por montos menores, lo que les impide gozar del beneficio del descuento por viaje por usuario de uso frecuente, es decir a mayor carga de dinero menor el costo del pasaje.

En la actualidad, la bancarización de los sectores populares para el acceso de los planes sociales ha incluido a mucha gente que hasta el momento no tenía acceso a la recarga digital de las tarjetas y dependían de ir al negocio del barrio a realizar la recarga o solicitar a otro pasajero sobre la unidad que pague el boleto y darle el efectivo. En este último caso, no podían beneficiarse de la integración de tarifas, transferencias gratuitas o tarifas reducidas.

Taxis y Remises

Este servicio público comenzó a ser monitoreado en el año 2012 a partir de una ordenanza local que otorga esa función al EMR y se realiza mediante el Centro de Monitoreo de la Ciudad.

> Las operaciones más destacadas tienen que ver con la visualización en tiempo real de las unidades que detalla ubicación, velocidad y sentido de la marcha, patente, número de licencia, Radio Taxi al que está abonado; visualización de histórico de posición de las unidades en mapa, es decir la posibilidad de filtrar por rango de fecha y hora y la emisión de reportes, cantidad de servicios (diario, mensual y anual), de días trabajados (mensual y anual), de horas trabajadas (diario, mensual) y kilómetros recorridos (Ente de la Movilidad de Rosario, 2014, p. 50).

Otra medida importante para el servicio fue el convenio firmado entre el EMR y la Faculta de Ciencias Económicas de la UNR para llevar determinar una metodología de cálculo de costos de la tarifa del sistema, actividad que el ente que gestiona la movilidad en la ciudad realiza mensualmente.

Disuadir el transporte motorizado individual

Con respecto a este modo los principales objetivos planteados en el PIM son:

- Promover el uso equilibrado del transporte motorizado privado.
- Optimizar la distribución modal.
- Realizar inversiones en infraestructura para lograr una circulación y estacionamiento controlado.
- Construir nuevos espacios de estacionamiento en puntos estratégicos de intercambio modal en coordinación con el desarrollo de los corredores masivos de transporte.
- Disuadir del ingreso del transporte motorizado privado al área central.
- Resolver el estacionamiento en todo emprendimiento que implique ingreso y egreso masivo de personas sin afectar el espacio público.
- Recuperar espacios públicos, desalentando el estacionamiento en calzadas.
- Promover el uso de tecnologías para realizar controles de tránsito.
- Promover el uso de tecnologías limpias en la industria automotriz.
- Mejorar las actuaciones de información, concientización, educación y seguridad vial.

"Entre los objetivos más importantes propuestos respecto de este tema se encontraban la recuperación del espacio público, desalentando el estacionamiento en calzadas y disuadir el ingreso del transporte motorizado privado al área central." (Ente de la Movilidad de Rosario, 2014, p. 54)

Prohibición de Estacionamiento frente a las escuelas

El Concejo Deliberante sancionó la ordenanza N° 9174/2014 de prohibición de estacionamiento frente a establecimientos educativos. Con esta normativa se intenta dar respuesta a los conflictos que se ocasionan en las zonas aledañas a los colegios en los horarios de entrada y salida de los alumnos, y evitar las dobles filas que generalmente se dan como consecuencia del caos vehicular que se presenta.

> La Ordenanza prohíbe el estacionamiento en todas las cuadras que funcionen establecimientos escolares de nivel primario y secundario, que se encuentren ubicadas en el área comprendida por Av. Francia,

> Av. Pellegrini y el Río Paraná en calles cuyo ancho sea menor o igual a 8,45 metros; y cuando el ancho sea mayor a 8,45 metros y circulen dos o más líneas de Transporte Urbano de Pasajeros. La medida rige durante los días hábiles entre las 07.00 horas y las 18.00 o 19.00 horas (según horario de salida de cada establecimiento) durante el período lectivo. Los espacios frente a las escuelas quedan reservados para que los vehículos puedan detenerse para el ascenso y descenso de los chicos para ingresar y egresar de los establecimientos. (Ente de la Movilidad de Rosario, 2014, p. 55)

Si bien es una problemática que se replica en todas las cuadras donde se encuentra ubicado un establecimiento escolar, por el momento la ordenanza solo se implementa en la zona anteriormente mencionada.

Estacionamiento Medido

El 18 de enero de 2009 se pone en vigencia el Sistema de Estacionamiento Medido y Control de Estacionamiento Indebido a través del Decreto N.º 2264/08, dicho servicio es concesionado durante 7 años por la empresa Tránsito Rosario SA-SUTEC SA.

Este tipo de estacionamiento funciona en el área comprendida entre las calles Rivadavia, Alvear, Cochabamba, Juan Manuel de Rosas y el río, de lunes a viernes de 9 a 21 h, sábados de 9 a 14 h y domingos y feriados sin cargo.

Esta medida no ha resuelto el tema del estacionamiento en la zona comprendida, y mucho menos en el microcentro de la ciudad donde todas las plazas de estacionamiento en la vía pública están colapsadas; lo que si puede considerarse es que la medida logra producir recambio de estacionamiento, es decir evita que comerciantes o locatarios de viviendas del área dejen estacionados sus vehículos particulares por largas horas

Zonas Calmas

Estas arterias se caracterizan por tener velocidades que no superan los 30 km/h y son libres de estacionamiento ya que busca optimizar la circulación vehicular e incentivar la peatonal.

> Las arterias de libre circulación para vehículos privados, propuestas a modo de un circuito de calles agrupadas de a pares linderas a los carriles exclusivos, complementan la retícula de Carriles Exclusivos del Transporte Urbano de Pasajeros repartiendo la demanda vehicular. De este modo, se organiza la circulación de velocidades altas y constantes en el perímetro de la zona calma, y una zona de circulación restringida, en el paso a la zona calma. Esta segregación complementaria define mayor velocidad en los corredores y mayor seguridad en las calles protegidas, otorgando beneficios en ambos sentidos. (Ente de la Movilidad de Rosario, 2014, p. 60)

Para la implementación de las zonas calmas se plantean:

- Construcción de mojones acentuando la entrada a las mismas.
- Ampliación de aceras y cruces peatonales
- Uso de mobiliario urbano para delimitar y como elementos de seguridad
- Unificación de niveles de calzada y aceras.

En este punto,

> el PIM realiza una lectura más adecuada para entender la complejidad de la relación entre movilidad y espacio público, en tanto se aleja de la dicotomía simplificadora que entiende al viario como exclusivamente peatonal o vehicular, para proponer una tercera categoría como la del viario en donde se prioriza al peatón y se restringe el tránsito vehicular de paso. (Instituto de Estudios de Transporte, 2010, p. 98)

Desarrollar el transporte no motorizado

Siendo este uno de los ejes fundamentales del PIM, los principales objetivos están puesto en:

- Favorecer a la bicicleta como medio de transporte, a través de la promoción de su uso, el mantenimiento, ampliación y renovación de las infraestructuras.
- Incluir al peatón como protagonista de la movilidad en la ciudad.
- Optimizar la distribución modal.

- Alentar conductas más saludables en el marco de la movilidad.
- Fortalecer la articulación entre la planificación urbana y la movilidad.
- Mejorar las actuaciones de información, concientización, educación y seguridad vial

Incentivar este tipo de movilidad está relacionado con que según la encuesta Origen y Destino del 2008, los desplazamientos en la ciudad se realizan a través de la bicicleta tuvieron un incremento alcanzando un el 26%. (Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PETUBA), 2011).

Entre los objetivos más importantes propuestos respecto de este tema se encontraban:

> favorecer a la bicicleta como medio de transporte, a través de la promoción de su uso, el mantenimiento, ampliación y renovación de las infraestructuras, e incluir al peatón como protagonista de la movilidad en la ciudad. Esta visión apunta a mejorar la calidad medioambiental, cuantificada a través de los indicadores de sustentabilidad, disminuir la accidentalidad y devolver autonomía a gran parte de la población excluida por el paradigma fundado en el automóvil particular. La apuesta por la movilidad sin motorización favorece tanto a ciclistas como a peatones, y se compromete a dar respuestas a las personas con movilidad reducida para garantizar accesibilidad a toda la ciudadanía. (Ente de la Movilidad de Rosario, 2014, p. 66)

Enmarcados en estos objetivos se llevaron adelante una serie de medidas, a saber:

Sistema público de bicicletas

La bicicleta es el medio de desplazamiento similar a la movilidad a pie, en términos de velocidades, espacio ocupado y masa. Ambas se caracterizan por no depender de motores y fuentes energéticas externas al ser humano, no producir residuos ni ruido. También son recomendados por sus efectos positivos en la salud.

El Sistema de Bicicletas Publicas, aparece en el PIM denominado como Urbibici Rosario, pero al momento de llevar adelante la implementación de este

cambia su denominación a “Tu Bici, Mi Bici”. El mismo consiste en un sistema de alquiler de bicicletas.

Se instalan en diferentes y estratégicos puntos de la ciudad, una red de estaciones de rodados para que los mismos sean alquilados por los ciudadanos para su uso por un determinado tiempo.

Los puntos en los que se asientan estas estaciones tienen relación con la existencia de lugares generadores de demanda, como organismos públicos, educativos, deportivos, etc.

La implementación de este sistema contempla dos enfoques complementarios: por un lado, busca incentivar actividades recreativas, saludables y/o turísticas que, vincule los puntos más relevantes de la ciudad. Por otro lado, se plantea como un sistema público de transporte alternativo al colectivo destinado a realizar trayectos cortos, alentando la intermodalidad.

El sistema consiste en que los usuarios utilicen bicicletas de propiedad pública para hacer sus desplazamientos para lo cual deberán realizar la subscripción en el sistema, convirtiéndose en usuarios ocasionales o frecuentes del mismo.

Las bicicletas son abordadas en una de las estaciones, a través de validar el servicio con el dispositivo habilitado y al finalizar el uso de esta, puede ser devuelta a la estación en la cual se originó el viaje o una nueva estación. Cabe remarcar que el viaje tiene una duración de 30 minutos, si el tiempo de recorrido es mayor el usuario debe acercarse a una estación y volver a marcar su uso.

Este sistema es un complemento del transporte urbano de pasajeros, pero con recorridos variables que dependen del criterio escogido por el usuario del modo no motorizado, aunque se pueden realizar combinaciones de estos.

El proyecto se divide en dos etapas bien diferenciadas, a saber:

Licitación de la compra de las bicicletas en el año 2014, en la que se adquirieron 400 rodados, herramientas y un lote de repuestos para la mitad de la adquisición realizada (para 200). Esta licitación se realizó por medio de un préstamo no reembolsable del Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF) operado por medio del Proyecto de Transporte Urbano para áreas Metropolitanas (PTUMA).

Implementación Progresiva del sistema en la cual se lleva adelante la capacitación del personal y el soporte informático del mismo. Esta etapa se planifico

para fines del 2014 complementándose en el transcurso de los primeros meses del 2015.

Con relación al sistema público de bicicletas, para mediados de 2016 existían instaladas 18 estaciones con 480 bicicletas públicas y un proceso licitatorio en marcha para la instalación de 32 terminales más.

Al el inicio de la medida el sistema solo se implementó en el área central de la ciudad, por lo cual el uso de este estaba reservado para recorridos que tuvieran el centro como medio de paso, ya que al tener que marcar nuevamente a los 30 minutos de uso, no podía utilizarse la bici para traslados a zonas periféricas. Con el paso del tiempo no solo puede verse el incremento de su uso, sino también la extensión del sistema a otras zonas de la ciudad fuera del área central, profundizándose su uso e instalación durante y posteriormente a la pandemia de Covid-19.

Plan de ciclovías

La participación del transporte no motorizado (en bicicleta) para los viajes intrazonas y considerando las zonas periféricas es, según el PIM del 25% sobre el total de viajes.

Al momento de editarse el PIM en Rosario existían 35 km de ciclovías, principalmente en la zona sur de la ciudad, con diferentes infraestructuras y niveles de servicio, pero cuya principal problemática se debía a que no existía una buena conectividad entre tramos. Sumado a este punto, el ejecutivo local plantea una variedad de causas relacionadas al escaso uso que hacen los ciclistas de las bicisendas, a saber:

- En los casos que se encuentra ubicada sobre la acera o vereda, se presenta una conflictividad con el peatón, ya que comparten un mismo espacio.
- Cuando están en canteros sin separación física del resto de los vehículos el ciclista se siente inseguro.
- poco mantenimiento de las vías o diseño inapropiado, se inundan, se acumula agua o es invadida por el pasto.

Con el objetivo de incrementarse los kilómetros de vía segregada destinada a la circulación de la bicicleta, es que en el PIM se diseñan y establece la forma en que se llevará adelante la implementación de estas.

Para cada espacio o proyecto de ciclovía se realiza un diseño específico que va a depender puntualmente de la geografía de la zona, la demanda de esta y se evaluará las posibilidades de integración al resto del sistema. (Ente del Transporte de Rosario-Municipalidad de Rosario, 2011)

Según el Ente de la Movilidad, para mediados del año 2016 existen en la ciudad de Rosario más de 120 km de recorrido para ciclistas, de los 170 km totales proyectados para el mismo año.

La propuesta que realiza el PIM es en función a los pares de orígenes y destinos relevados en la encuesta domiciliaria realizada en el 2008, la implementación en avenidas y bulevares tiene relación con el comportamiento de los ciclistas, que por cuestiones de seguridad toman frecuentemente esas arterias.

La accesibilidad a la red de ciclovías en el macro y microcentro de la ciudad puede considerarse relativamente buena (450m), pero saliendo de esas áreas el sistema muestra falencias y debilidades, sobre todo en las áreas periféricas donde el problema fundamental es la escasa conectividad entre ciclovías, generando trayectos de viajes largos, donde el ciclista convive en conflicto con el resto del tránsito.

Estacionamiento seguro para bicicletas

El PIM plantea la necesidad de contar con estacionamientos seguros, pero lo hace con una relativa vaguedad.

Mas allá de la propuesta planteada en el documento base, en el año 2011 se sanciona la ordenanza N° 8740 que resuelve “con una superficie mayor o igual a 500 m2 deberá disponerse de una playa de estacionamiento para un mínimo de 10 vehículos de compradores más dos espacios para detención transitoria de taxímetros y 10 remises, y un espacio correspondiente al *5%* de la superficie destinada a boxes de estacionamiento para bicicletas, con marcas en el piso preferentemente claras y circulaciones definidas. (Ordenanza Municipal N° 8740/2011).

Calle Recreativa

Este es un circuito recreativo y permanente que surge en la ciudad de Rosario en el año 2010, donde se destinan algunas arterias de la ciudad libres de vehículos para que sean utilizadas para caminar, andar en bicicleta, rollers o skate.

Para el 2012 el recorrido suma un total de 28 km de doble traza y se llevan adelante los domingos en el horario de 8:30 a 12:30 h.

> Entre los múltiples beneficios de una calle recreativa se puede remarcar la generación de un espacio para la recreación gratuita y el aprovechamiento del tiempo libre (deporte y recreación, arte y cultura, desarrollo social), la recuperación de las calles para el encuentro ciudadano, la promoción de la convivencia ciudadana con valores democráticos, respeto y tolerancia, comunicación y cohesión social, la promoción de hábitos de vida saludables, contribuyéndose la prevención de enfermedades crónicas mediante la promoción de la actividad física, y al promoverse el uso de medios alternativos de transporte se disminuye la contaminación ambiental, los niveles de ruido y la congestión vehicular. (Ente del Transporte de Rosario-Municipalidad de Rosario, 2011, p. 37)

En este marco, durante todos los días de la semana una parte del Parque Scalabrini Ortiz es cerrado al paso vehicular para que se utilice para esparcimiento y recreación con la misma finalidad que los fines de semana. En estas arterias se realizan también otro tipo de actividades como ser clases abiertas de gimnasia, bici paseos familiares, exhibiciones .de deportes alternativos, alquiler de bicicletas, caminatas solitarias.

Para el año 2024 el recorrido abarca el Parque Independencia extendiéndose a lo largo del Boulevard Oroño, Avenida de la Costa y Francia, incluyendo los parques Súnchales y Scalabrini Ortiz. Dentro del recorrido se encuentran lugares icónicos de la ciudad como el Parque España, Monumento Nacional a la Bandera y el Parque Yrigoyen.

Cabe destacar que esta medida no se ha replicado en otras áreas de la ciudad, lo que en muchas oportunidades impide el disfrute de estas actividades de algunos ciudadanos que habitan en la periferia de esta, que no pueden llegar al área central por cuestiones relacionadas a la accesibilidad o asequibilidad, como así a otras barreras a la movilidad.

Actuaciones para peatones

En este eje los principales objetivos son:

- Continuar el proceso de construcción de veredas en todos los barrios de la ciudad y/o mejorar su calidad adecuándolas a las normativas vigentes para asegurar una accesibilidad apropiada.
- Identificar posibles áreas (comerciales, culturales, etc.) en donde desarrollar proyectos que prioricen al peatón a través de la incorporación de infraestructura, equipamiento y mobiliario urbano.
- Eliminación de barreras arquitectónicas (cordones, obstáculos en veredas) con el objeto de reducir la desigualdad en la movilidad de personas con capacidades disminuidas.
- Mejorar las condiciones de seguridad en las calles, incrementando la iluminación de zonas poco iluminadas.
- Señalizar los tramos mixtos de uso peatonal y de bicicletas indicando la preferencia de uso con claridad.
- Implementar los Caminos Escolares, generando itinerarios seguros en los que los vecinos y comerciantes de la zona colaboren en el control junto a la Policía y la GUM, fomentando los desplazamientos a pie o en bicicleta de los niños que van a la escuela.
- Mantener en parques y paseos públicos el estado de los caminos peatonales.
- Modificar el reparto de los ciclos semafóricos en los principales ejes, en el sentido de coordinar el paso de los peatones y de incrementar su tiempo de paso, para hacer más confortable el recorrido a pie.
- Segregar físicamente las veredas, protegiéndolas del tránsito vehicular cuando éste constituya un factor de peligrosidad o accidentalidad.
- Asegurar un ancho mínimo de veredas libre de obstáculos que garantice la accesibilidad a toda la población, incluida la de aquella con movilidad restringida. Dimensionar este ancho en zonas de alta demanda en función del volumen de tránsito peatonal actual y futuro.
- Cumplir gradualmente con la Norma IRAM 111102- 2 2002 «Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para personas con

discapacidad visual en espacios urbanos y en edificios con acceso de público. Señalización en solados y planos hápticos.»1

- Intervenir en peatonal San Martín, desde tres perspectivas: histórica, estética y funcional; recuperando la imagen del casco antiguo de la ciudad y el espacio urbano.
- Controlar a todo aquel que actúe sobre la vereda por obras temporales y exigir que mantenga un sector para la circulación peatonal en condiciones aptas

Según el Instituto de Estudios de Transporte otros puntos que deberían ser considerados como fundamentales son:

- Entender la conformación del sistema de espacio públicos como punto nodal de las políticas urbanísticas.
- Asumir la complejidad intrínseca del concepto de espacio público, lo que implica, entre otras cosas, "liberarlo" de su función imperante al servicio del automóvil privado, para convertirlo en espacio de convivencia, del ocio, del intercambio y de otros usos diversos.
- Promover una nueva cultura de la movilidad sostenible que, a través del fortalecimiento del papel del peatón, aborde la cuestión de la proximidad como un valor urbano.
- Mejorar la calidad de vida de la población en su conjunto, facilitando la accesibilidad integral al entorno urbano.
- Potenciar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil. (Instituto de Estudios de Transporte, 2010, p. 128)

Tecnologías aplicadas a la movilidad

Estas estrategias cruzan transversalmente a todos los ejes planteados y se considera que es una de las más eficientes para la gestión de la movilidad, por ello se proponen como objetivos

- Promover el desarrollo de tecnologías aplicadas a la movilidad
- Otorgar información actualizada por distintos medios al ciudadano.
- Mejorar las actuaciones de información, concientización, educación y seguridad vial.

- Incorporar procesos y tecnologías que promueven la sustentabilidad local y global.
- Optimizar la gestión del tráfico urbano, del transporte público y de la infraestructura vial para brindar información dinámica a los usuarios, con actualización tecnológica permanente.

A continuación, se enumeran las principales medidas tomadas.

Centro de Monitoreo de la Movilidad (CMM)

Este organismo incorpora tecnología para la gestión y monitoreo de la movilidad, releva información y controlar flujos de vehículos, nivel de ocupación de carriles, la semaforización y ondas verdes, y la fiscalización de recorridos y horarios.

En un mismo espacio se concentró el control y seguimiento de todo el servicio mediante GPS, monitoreo y coordinación de los semáforos urbanos y cámaras de control.

Este centro opera las 24 hs todos los días del año, y brinda mayor respuesta a los usuarios del sistema de movilidad y se constituyó en una herramienta innovadora de coordinación, información y gestión de los servicios empleando tecnología que permita contar con datos en tiempo real.

Este organismo tiene una línea telefónica gratuita de Atención al Usuario (147) y sus cuentas en las redes sociales donde provee información permanente y actualizada de los recorridos, frecuencias, cortes, etc.

Sistema de Información dinámica al usuario

Se habilitaron varios canales de consulta donde los usuarios pueden tener información actualizada de sistema de transporte y la movilidad en general, entre las opciones se encuentran:

Página web

La consulta puede realizarse desde el sitio oficial del EMR o desde el de la Municipalidad de Rosario, donde principalmente funciona el ¿Cuándo llega? (que permite al usuario conocer los minutos de espera de arribo del próximo colectivo a una parada determinada.), y el ¿Cómo llego? (informa al usuario la línea de transporte urbano más adecuada para realizar un determinado trayecto, con el sólo

ingreso de los datos de origen y destino). Ambas brindan información precisa, rápida y en tiempo real.

Telefonía celular

A través de un dispositivo móvil la consulta puede realizarse de dos maneras, una puede ser a través de un mensaje de texto donde el usuario puede consultar la demora del servicio que espera colocando el numero de la parada en la que está aguardando. Por ello todas las paradas de la ciudad cuentan con un número de identificación.

Por otro lado, pueden bajar e instalar la App Moví, la cual integra los servicios ¿Cuándo Llega?, ¿Cuánto Tengo?, ¿Cómo llego? y Mi bici tu bici, más información sobre recorridos y trayectos, cortes de tránsito y desvíos, puntos de recarga del dispositivo de pago y de parquímetros, trámites de personalización y franquicias que se unifican en una sola herramienta.

La aplicación permite personalizar tu tarjeta Moví, asociando el número de documento, con el número de tarjeta y escaneando el plástico con la misma aplicación.

Pantallas Inteligentes

Se colocaron en el 2011 este tipo de pantallas led dinámicas en las paradas con mayor cantidad de usuarios y ubicadas estratégicamente, en ellas se brinda información relacionada con la llegada de las diversas líneas, se prevé que puedan ser utilizadas para dar más información del servicio como por ejemplo desvíos, cortes de calle, etc.

Terminales de auto consulta

Las mismas están ubicadas en distintas partes de la ciudad y son dispositivos con pantallas táctil donde el usuario puede consultar toda la información del servicio en tiempo real.

Apreciaciones generales del PIM

Teniendo en cuenta las medidas planteadas por el PIM se pueden realizar algunas observaciones al documento base, a saber:

Coincidiendo con lo expresado por los profesionales del Instituto de Estudios de Transporte (2010), el PIM es un stock de proyectos. En el documento se presenta y desarrolla para cada medida planteada una serie de objetivos, pero no define metas ni criterios para la priorización de proyectos a ser implementados, así como tampoco procedimientos para la coordinación de las ejecuciones.

Por otro lado, el documento no menciona ni realiza una estimación de los costos de inversión para cara proyecto planteado, ni evaluación de impacto de estos.

La pobreza y los sectores vulnerables no aparecen mencionados en ninguna parte del documento (siendo que, según el último censo poblacional, este sector representa un 14% de la población en el Gran Rosario), por lo cual no solo no se tiene en cuenta la integración de las personas con ingresos bajos al sistema de movilidad urbano, sino que la problemática, (en constante crecimiento dentro de la ciudad y sobre todo en el distrito oeste), no se contempla. En ningún momento se plantean medidas específicas de algún tipo de movilidad para estos territorios periféricos de la ciudad.

Otra apreciación importante, una modalidad de traslado que ha aumentado paulatinamente a nivel local, y seguirá haciéndolo en un futuro, es el uso de las motos. Sobre este medio de transporte no hay gran desarrollo en el documento base del PIM. La facilidad de compra de una moto resuelve, en muchos casos, la forma en que los sectores vulnerables realizan largas distancias, presentándose éste como una alternativa competitiva al transporte urbano de pasajeros.

Se reconoce además que otro tema poco desarrollado dentro del documento son la temática de la bicisenda y el peatón. En el caso de estudio de la presente tesis, ambos modos de desplazamiento son importantes para los sectores vulnerable, porque le permiten realizar los traslados de proximidad y satisfacer las necesidades cotidianas que se presentan; en el documento base las propuestas realizadas se establecen como un complemento de los grandes corredores estipulados, siempre en el centro de la ciudad, no mencionándolo en otras áreas en las cuales estas medidas tendrían que ser las protagonistas.

Por otro lado, el EMR es el organismo que lidera los procesos y las políticas de movilidad implementada cubriendo todos los ciclos de la hechura de estas; coincidiendo con SECTRA

> existe casi nula autocrítica al proceso que han llevado a cabo. […] el Ente de la Movilidad únicamente alude (y de forma bastante tangencial), como una dificultad la de comenzar a implementar un sistema de indicadores de seguimiento para permitir evaluar las diversas actuaciones en torno a la movilidad. […]. No obstante, los indicadores propuestos aluden a viajes realizados, su motivo, duración, distancia recorrida, tránsito de modos no motorizados, infraestructura construida, entre otros, los cuales se encuentran muy poco vinculados a elementos más procesuales de la movilidad." (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. República de Chile. SECTRA, 2017, p. 172)

El termino cohesión social no aparece expresamente en el documento base, salvo en la referencia que se hace del Plan Urbano de Rosario y como un resultado general esperado de la calle recreativa, por lo cual se entiende que generar o contribuir a la cohesión social no es un objetivo específico directo, sino que esta se produciría como resultado indirecto de las medidas adoptadas.

II.3.3. Plan Estratégico Rosario 2030

En el año 2017 se desarrolló un nuevo plan estratégico, para una ciudad que desde el PER 2008 y el PIM había llevado adelante cambios importantes, adquiriendo una dimensión metropolitana. Frente esta realidad, el entonces gobierno de Mónica Fein, convoca a la a talleres participativos para la construcción de las líneas estratégicas de la ciudad del futuro.

Las bases de este nuevo plan estratégico van en consonancia con las líneas de trabajo planteadas en los planes anteriores e incluyen nuevas estrategias, acorde a las necesidades del momento.

Se contó con la participación de instituciones, empresas (más de 350) y participantes individuales (5000 aproximadamente), para elaborar las propuestas que conviertan a Rosario en una ciudad local y global, inclusiva, integrada, equilibrada y sostenible, acorde a lo que plantean los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible y la agenda global.

Las propuestas del Plan pueden resumirse en 10 líneas de acción o estrategias, a saber:

ROSARIO, CON EQUIDAD Y HÁBITAT DE CALIDAD

Rosario 2030 será una ciudad con capacidades en planificación urbanística de cercanía basada en la gestión participativa del hábitat, urbanización inclusiva, que garantiza la equidad barrial con servicios completos y dotación de grandes equipamientos potenciadores de desarrollo

ROSARIO, CON REDES PARA EL DESARROLLO

Rosario contará con redes e infraestructuras como soporte para mejorar la calidad de vida; basada en el saneamiento integral, una red vial y ferroviaria que garantice conectividad y accesibilidad, con una matriz mixta de energías y una red de telecomunicaciones para una ciudad inteligente a la vanguardia global

ROSARIO, CIUDAD ACCESIBLE CON MOVILIDAD INTEGRAL

La ciudad 2030 tendrá sistema de movilidad integrada, equilibrada y complementaria, que integra la dimensión metropolitana y que se vincula al desarrollo territorial, a las distintas políticas sectoriales, garantizando una movilidad inclusiva, accesible y sostenible

ROSARIO, CIUDAD SUSTENTABLE Y RESILIENTE

Ciudad con escala humana, que protege sus recursos naturales y la calidad ambiental en todo su territorio; que cuida y desarrolla el verde urbano, promueve las energías limpias y trabaja por el consumo saludable y la soberanía alimentaria

ROSARIO, PRODUCTIVA E INNOVADORA

Una ciudad donde coexistan la producción industrial, el comercio, los servicios, la construcción y la producción hortícola junto a los sectores de desarrollo de conocimientos e innovación tecnológica, promoviendo la creación de empleos de calidad

ROSARIO, CIUDAD TURÍSTICA E INTERNACIONAL

La ciudad anfitriona regional y global, con calidad humana, expresiva y comunicativa; modelo de desarrollo turístico sustentable, competitivo y con articulación pública y privada, que revaloriza su patrimonio natural y cultural, promoviendo el ocio, la recreación y el descanso como un derecho para sus habitantes y todos sus visitantes

> ROSARIO, CIUDAD DEL CUIDADO Y LA INTEGRACIÓN
> Rosario 2030 será la ciudad que trabaja para reducir la brecha de desigualdad social, impulsar el desarrollo humano, promover la integración y la participación ciudadana; potenciando las capacidades sociales de sus habitantes, donde tendremos derecho a cuidar y ser cuidados en todas las etapas de la vida.
> ROSARIO, CIUDAD MULTICULTURAL Y EDUCADORA
> Rosario 2030, ciudad creativa; escenario de producciones artísticas novedosas y desarrollos culturales y educativos multidimensionales; una ciudad en la que se despliegan múltiples identidades, donde conviven la tradición y la innovación. Ciudad educadora en todo su territorio.
> ROSARIO, CIUDAD DEL DEPORTE Y DE BIENESTAR
> La ciudad que difunde y promueve el deporte en todas sus manifestaciones y expresiones, desde el deporte recreativo, social, federado hasta el alto rendimiento. Rosario impulsa el deporte como herramienta para la convivencia, la recreación y el bienestar de la ciudadanía.
> ROSARIO, CIUDAD DE LA PAZ Y LA CONVIVENCIA
> Rosario 2030, una ciudad con gobernanza dinámica activa y solidaria; que asegura la participación inclusiva y garantiza los derechos humanos; ejemplo de ciudad segura, amigable, anfitriona y pacífica.

En materia de movilidad e infraestructura esta nueva planificación propone que sea: integral en el análisis de la ciudad, integrada en las propuestas y responsabilidades, e integradora, incluyendo a todos sus habitantes.

En el documento se describe a la ciudad de Rosario como una ciudad local y global, socialmente cohesionada, diversa, creativa y humana; territorial, económica y tecnológicamente integrada, equilibrada y sostenible. Plantea a la ciudad como una plataforma de oportunidades sociales e individuales, que permita a sus habitantes sentirse identificados, y reconocidos.

Cabe destacar que en el documento del PERM 2030 aparece por primera vez y de forma explícita el concepto cohesión en la planificación local, refiriendo también a las variables que componen al mismo.

En el eje ROSARIO, CIUDAD DEL CUIDADO Y LA INTEGRACIÓN es donde más puede identificase. Como menciona el documento,

> una ciudad de la convivencia y la paz solo es posible si la sociedad se compromete de manera colectiva a enfrentar la pobreza y la desigualdad; y si está cohesionada y asentada sobre los valores de equidad, multiculturalismo, no discriminación, participación ciudadana, ética democrática y respeto por el medio ambiente. El Estado local, por su parte, deberá sostener mecanismos institucionales transparentes y eficientes que permitan la integración, la inclusión, y reglas de juego claras. Deberá, también, profundizar en la ciudadanía los sentimientos de pertenencia, apropiación y cuidado de lo público y lo colectivo en relación a su entorno, su barrio y su ciudad, fundados en la afectividad y los valores democráticos." (Municipalidad de Rosario, 2017, p. 101).

El documento plantea una ciudad que reduce las brechas y mejora las oportunidades de todos sus ciudadanos, estableciendo que la inclusión social también se refleja en el reconocimiento del otro, y el respeto por la diversidad sexual, de género, etnia y generación.

> Los desafíos e iniciativas que se proponen parten de incorporar a los derechos humanos en la planificación y gestión del territorio como componentes clave para pensar la ciudad. Desde su comprensión integrada al Derecho a la Ciudad, permite abrir nuevas perspectivas para garantizar la equidad urbana y barrial, la provisión igualitaria de equipamientos, servicios e infraestructuras, y transformar la calidad del hábitat con entornos seguros, sanos y sostenibles. La ciudad que deseamos es una ciudad que pueda garantizar a todos sus habitantes el acceso a los beneficios de un hábitat de calidad, eficiente para sus actividades y con alternativas para la satisfacción de sus necesidades. Con la posibilidad de que su ciudadanía pueda acceder, desde cualquier punto, a los mismos derechos con las mismas condiciones de calidad. (Municipalidad de Rosario, 2017, p. 71)

Habiendo realizado un repaso de las diversas políticas de movilidad diseñadas a nivel local, se pudo evidenciar que la mayoría de ellas fue implementada en áreas centrales o del macrocentro de la ciudad. y algunas medidas fueron implementadas en otras zonas, sobré todo después de la pandemia, pero sigue siendo muy inferior las que se ven ejecutada en los territorios periféricos.

En base a los principales objetivos plateados en materia de movilidad, en los próximos capítulos se procede a analizar las acciones implementadas en el marco del PIM y de otros programas o planes de intervención en territorios (como el Plan ABRE, el PERM, etc.) que contribuyan a los desplazamientos en los barrios vulnerables de la ciudad, tomando como caso testigo el barrio Triángulo y Moderno.

II.4. Políticas de movilidad implementadas en el territorio vulnerable objeto de estudio (Triangulo y Moderno de Rosario)

Como se mencionaba anteriormente, la mayoría de los avances en materia de infraestructura enmarcados en el PIM se han concentrado en la zona del centro y macrocentro de la ciudad de Rosario, dejando rezagadas territorios periféricos y más vulnerables o excluidos de la ciudad, que es donde se concentra en su mayoría las clases medias bajas y bajas. “Esto es relevante, por cuanto permite constatar una discordancia entre los principios que inspiran el Plan, la materialización de este y los impactos en procesos urbanos como la dotación de condiciones de equidad o cohesión social.” (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. República de Chile. SECTRA, 2017, p.173)

De la investigación realizada puede desprenderse que algunas de las obras que se ejecutaron en el territorio bajo estudio, no están contempladas en el documento del PIM, sino que se vinculan a otros instrumentos de políticas en materia de conectividad y movilidad establecidas en otros planes, como ser el Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PERM), con el Plan Estratégico Provincial, Plan Abre, entre otros. Las propuestas de los mencionados Planes suman y aportan a cumplir con los objetivos del PIM, por lo cual podría decirse que son planes complementarios.

Planificación urbana y accesibilidad

En el marco de los objetivos del PIM que buscar dar accesibilidad a toda la población a distintas zonas urbanas, se planifican y diseñan en el barrio Triangulo y Moderno obras viales importantes que no solo mejoran la calidad de vida de los habitantes de este, sino que permite mejor circulación e integración con el resto de la ciudad. Una es la apertura de la Calle Rouillón y la otra la apertura de la curva de BV. Seguí.

Ambas obras requirieron la participación y trabajo conjunto de diversas carteras de gestión y presupuestos municipales y/o provinciales.

II.4.1. Apertura Calle Rouillón.

En el año 2013 se inició la apertura de la Calle Rouillón entre BV. Seguí y 27 de febrero, la cual ya se encuentra finalizada. La obra se realizó en dos tramos y comprendió la pavimentación a nivel definitivo de Rouillón y el empalme de ésta con las calles transversales. A su vez, requirió la ejecución de desagües con sus respectivas obras de captación, colocación de la señalización horizontal y vertical, iluminación integral de las calzadas, obras de veredas, construcción de rampas de accesibilidad en las ochavas y parquización.

El segundo tramo, comprendió la apertura desde Pte. Perón y 27 de febrero, en esas cuadras se realizaron la doble calzada de hormigón con cordón cuneta, se eliminaron los drenajes a cielo abierto (zanjas) de todo el tramo; se construyó un cantero central con bicisendas de doble mano; se ejecutaron obras hidráulicas y desagües pluviales y se incorporó iluminación led. La obra requirió una inversión de 22 millones de pesos.

A continuación, se presentan imágenes de la importante obra realizada en el barrio.

Imagen 3.- Apertura Calle Rouillón



Fuente: www.rosario.gob.ar

II.4.2. Apertura Curva BV. Seguí

La calle BV. Seguí antes de la ejecución de esta obra tenía el paso interrumpido, de este a oeste de la ciudad, por la intrusión de las vías del ferrocarril a causa de un asentamiento informal, esto obligaba a desviar la circulación por calles alternativas.

La apertura de la curva de BV. Seguí entre Valparaíso y Felipe More, representa 240 metros de nueva calzada en sucesión de curvas y contra curvas que permitieron completar la avenida de este a oeste, desde el acceso sur a la Circunvalación, generando un flujo importante de circulación.

La misma ya se encuentra en estado finalizada y requirió la inversión de 24 millones de pesos. También se realizaron desagües pluviales, veredas, rampas, alumbrado público, una ciclovía, cantero central, pavimento en calles transversales y

nuevas barreras, laberintos y señalización en el paso a nivel. Las familias que estaban viviendo en el asentamiento que interrumpía la vialidad fueron reubicadas en zonas aledañas.

Esta intervención urbana se inscribe dentro de un plan para poner en valor los corredores más importantes de la ciudad con el objetivo de mejorar no sólo la circulación, sino también la seguridad de esta.

Imagen 4.- Apertura Curva BV. Seguí.



Fuentes: Diario electrónico El ciudadano web y Mirador Provincial

El secretario de Hábitat provincial en ese momento, Diego Leone, manifestó que

> esta obra, que va a integrar y conectar a Rosario, beneficia directamente a los vecinos del sector mediante el acceso a más servicios y mejor infraestructura. Estamos saldando una deuda, cumpliendo un compromiso asumido; la remodelación integral de la curva bulevar Seguí se proyectó hace varios años y por distintos motivos no se pudo concretar. […] la obra va a transformar la

> fisonomía del sector. La integración del barrio a la trama urbana y su puesta en valor van a tener un impacto muy positivo para los vecinos de la zona oeste (Mirador Provincial, 31-10-2017).

II.4.3. Actuación para peatones

En el marco de fomentar el transporte no motorizado, en el 2013 se llevó adelante la modernización de todas las luminarias del sector comprendido entre BV. Seguí, Rouillón, Av. Pte. Perón y Felipe More. Se reemplazaron los artefactos por 290 nuevos para sumar potencia y un menor consumo, invirtiéndose la suma aproximada de $700 mil.

Se realizó la poda de la arboleda existente, así como también la repavimentación y bacheo de las calles Tte. Agneta entre Garay y Uruguay, Matienzo al 3500 y Camilo Aldao entre Pte. Perón y Garay. En otras arterias del barrio se llevaron adelante estabilizados, distribución de RAP y carpetas asfálticas.

En octubre de 2016 se abrió la licitación para realizar el denominado Proyecto Deliot y en agosto de 2017 comenzaron las obras. Él mismo comprende 19 manzanas de barrio Moderno, donde el municipio llevó adelante la ejecución de la red cloacal, agua potable, drenajes pluviales, alumbrado público, pavimento a nivel definitivo, veredas y red peatonal, y finalmente se trabajará para lograr la escrituración de viviendas para las familias beneficiadas con este proyecto.

Esta intervención municipal beneficia alrededor de 626 familias con un costo de $73.100.000.con aportes municipales y nacionales. Entre otras cosas, estas reformas permitirán mejorar las conexiones viales dentro del barrio y con otros sectores de la ciudad.

En marzo de 2019 se llevó adelante un operativo integral que consistió en obras hidráulicas y senderos en las inmediaciones de la Escuela Nº 518 (Larrea 3250), con las que se mejoraron notoriamente las condiciones de saneamiento y accesibilidad.

Según el sitio web oficial de la Municipalidad de Rosario, Dentro de las acciones vinculadas al saneamiento mediante acondicionamiento de drenajes, se ejecutaron trabajos de rectificación de zanjas en Garay 5400 y 5500, así como en Saavedra al 5400 y al 3400, Lejarza 5500, Larrea 3300, Tte. Agneta al 3400, Pasaje Morse 3300, Pedro Lino Funes 3200 y 3300, Deán Funes 5400, Liniers al 3200 y

3400, en tanto sobre Uruguay entre Larrea y Tte. Agneta se realizaron tareas de desmalezado, liberación y limpieza del espacio público, una cuestión clave para ese sector del barrio.

De igual modo, se concretaron reparaciones de calzadas mayoritariamente sobre calle Larrea, en las intersecciones con Garay, Deán Funes y Uruguay; a la par que en Tte. Agneta y Deán Funes, Saavedra del 5400 al 5600, Pedro Lino Funes al 3400, Lejarza al 5500 y 5600 y en Liniers y Uruguay.

También se ejecutaron tareas de mantenimiento del alumbrado público en Curupaty y Liniers y en Saavedra y Tte. Agneta, junto a intervenciones del arbolado para aumentar el alcance de las luminarias en Garay 5485 y 5575, Pedro Lino Funes 3233, Lejarza 5600, Deán Funes y P. Lino Funes, Uruguay del 5489 al 5600, Pasaje Morse 3300, Saavedra 5500 y 5600, Tte. Agneta 3400, Deán Funes 5695 y Curupaty 5563 y 5400." (14-03-2019)

El hecho de que la movilidad peatonal sea importante en el área lleva a que se implementen medidas que incentivan este tipo de desplazamiento, la iluminación es fundamental en horarios diurnos para que las personas puedan transitar con sensación de seguridad en las inmediaciones del barrio; por otro lado, las mejoras en las aceras permiten transitar sin riesgos, sobre todo para los niños, adultos mayores o personas con capacidades reducidas.

En este marco, otra política que implementó mejoras en infraestructura peatonal, saneamiento e iluminación, entre otras mejoras, es el Programa Integral de Intervención en Barrios, (en adelante Plan ABRE)

Esta es una política social del gobierno del entonces gobernador de Santa Fe, Ing. Miguel Lifchitz, que busca afrontar la complejidad de la cuestión social urbana e intervenir en territorios vulnerables para mejorar aspectos del bienestar social.

> El Plan ABRE se encuentra enmarcado en el llamado Plan Estratégico Provincial, inicialmente presentado por el Gabinete Social en 2008 y reformulado en 2012 como Plan Estratégico Provincial: Visión 2030. Su formulación fue el resultado de la articulación entre el gobierno provincial, los gobiernos municipales y las organizaciones de la sociedad civil (Salvia, 2015, p.15)

La política se implementa en 6 ciudades de la Provincia, entre las cuales está incluida Rosario. Dentro de la ciudad el plan comprende 35 barrios, de los cuales se encuentra la intersección las viviendas sociales (FONAVI) de BV. Seguí y Rouillón, que corresponde al barrio Triángulo y Moderno que es objeto de estudio de la presente tesis de doctorado.

El Plan ABRE tiene como principales objetivos, a saber:

- Mejorar la calidad de vida en los barrios mediante la generación de obras de infraestructura, mejoras del hábitat, del equipamiento barrial, el saneamiento y al acceso a luz y agua seguras.
- Fortalecer las redes sociales del barrio promoviendo el encuentro, la participación y la convivencia en el espacio público, como estrategias para prevenir la violencia y garantizar la seguridad ciudadana.
- Abordar a las familias desde una perspectiva integral asegurando el acceso a derechos fundamentales.

Para abordar la realidad, la política establece tres ejes: infraestructura y hábitat; Convivencia y participación; y ABRE familia.

Imagen 5.- Obras en ejecución del Plan Abre



Fuente: https://www.rosarionoticias.gob.ar/page/noticias/id/160359/title/El-Plan-Abre-suma-m%C3%A1s-de-340-millones-de-pesos-en-obras-en-la-ciudad

En el eje Infraestructura y Hábitat, los proyectos apuntan a lograr una mayor accesibilidad, a conectar los barrios al ejido urbano y a recuperar y acondicionar espacios públicos estratégicos y edificios de organizaciones e instituciones sociales. Las obras tienen por objetivo garantizar el acceso de los hogares a bienes y servicios públicos de calidad como cloacas, agua corriente, luz segura, pavimentación y alumbrado público, etc.

> Por otro lado, el eje Convivencia y Participación promueve estrategias para habitar el espacio público con actividades colectivas. El énfasis está puesto en jerarquizar el acceso a bienes culturales, en especial para niñas, niños y adolescentes, también generando espacios de participación tales como mesas o consejos barriales. Comprende programas y proyectos que apuntan a mejorar la convivencia barrial, la seguridad ciudadana y una mayor participación social. […] El eje ABRE Familia, con una mirada centrada en el grupo familiar. Consiste en una estrategia de abordaje y cuidado integral de las familias en situación de vulnerabilidad para garantizar el acceso a derechos: a la identidad, a la protección social, educación, salud, trabajo, cultura,

hábitat y vivienda adecuada". (Gobierno Provincia de Santa Fe, 2018, p.29)

En Triángulo y Moderno la intervención del plan estuvo basada fundamentalmente en la mejora integral de las viviendas sociales o FONAVI emplazada en la tradicional esquina del barrio.

Para el eje infraestructura y hábitat, las obras que se realizaron fueron principalmente la construcción de escaleras y muros medianeros; Instalación de 184 nuevas conexiones cloacales; Construcción de un playón deportivo y una plaza; Renovación de veredas, senderos y rampas de acceso.

En referencia al eje convivencia y participación, se alcanzó la conformación de 59 consorcios, se realizaron intervenciones artística y estéticas de 13 torres, escaleras interiores y el playón deportivo; se consiguió que 84 jóvenes retomaron sus estudios entre 2016 y 2018, así mismo, se lanzaron siete cursos de Nueva Oportunidad en 2018 donde participaron 128 jóvenes.

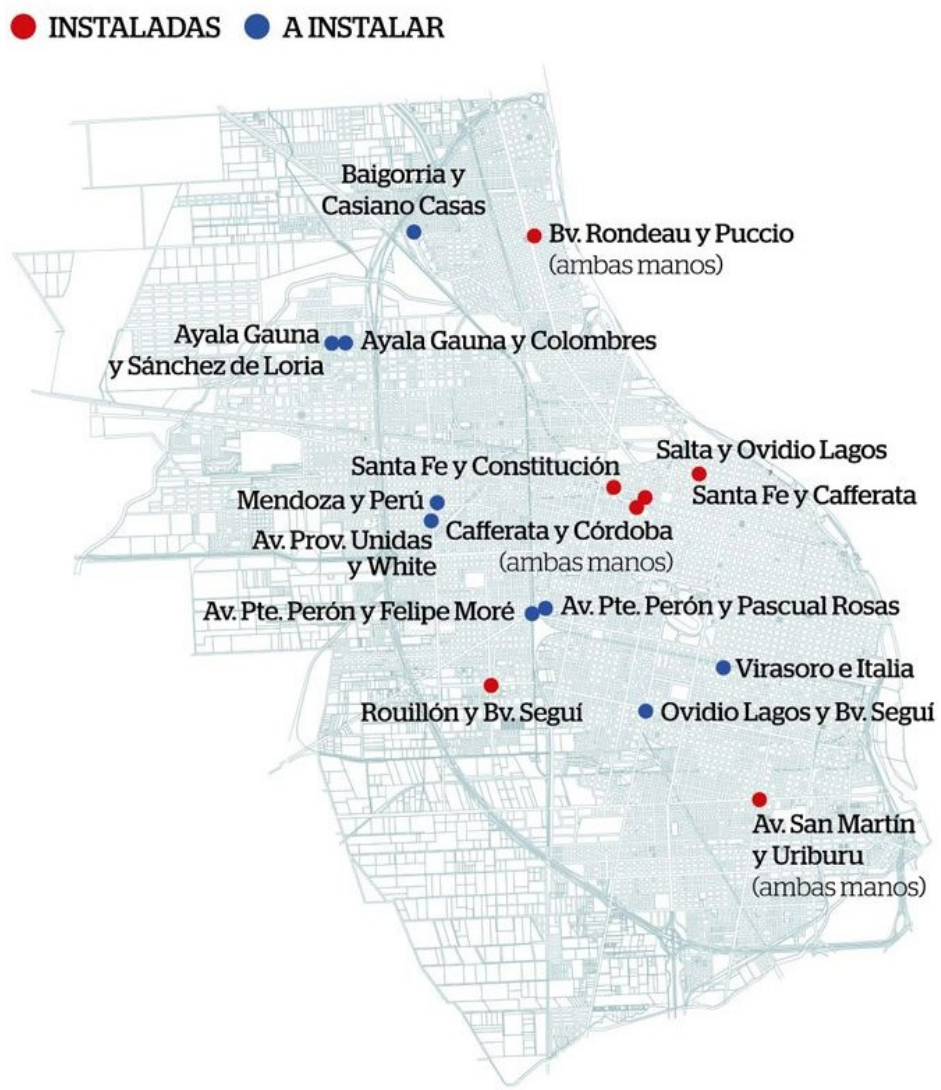
Cabe destacar que se llevó adelante la finalización de obra del monoblock, lo que permitió que las familias pudieran escriturar y pasen a la condición de propietarios.

Promoción del transporte público.

En el año 2018 se aprobó en el Concejo Deliberante el proyecto de instalación de Cabeceras seguras en paradas del transporte urbano de pasajero de once barrios de Rosario, entre ellos el barrio Triángulo y Moderno. La instalación de la parada finalmente se concretó en agosto del 2023 con aportes del Ministerio de Transporte de la nación, con una inversión de $160 millones para la instalación de 50 refugios con tecnología y seguridad. Una de las primeras instaladas en la ciudad es la de la esquina de Rouillón y Seguí.

Estas cabeceras seguras estarán confeccionadas con material antivandálico y contarán con un botón de pánico interconectado al Centro Integrado de Operaciones y al 911, sirena de alta potencia, cámara de seguridad e iluminación led en todo su entorno. Además, dispondrán de información visual y sonora sobre el arribo de las unidades. (Vía Rosario, 14/12/2018).

Imagen 6.- Paradas seguras en Rosario



Fuente: Diario “La Capital” del día 04/11/2023.

Imagen 7.- Parada segura BV. Seguí y Rouillón.



Fuente: Radio UNR, del día 25/08/2023.

Para el año 2019, en el marco de la Semana de los Pueblos Originarios la Municipalidad de Rosario llevo adelante en el barrio Qom, la campaña de renovación de mobiliario urbano del transporte urbano de pasajeros con la instalación de nuevas paradas sobre la calle Aborígenes Argentinos y su intersección con Qom, Qompi, Campbell y Tareguec. Esta intervención fue votada por los vecinos a través del presupuesto participativo, y se caracteriza por contar con baldosas artesanales hidráulicas realizadas por jóvenes de la Cooperativa Oeste de la empresa social Parada Oeste, quienes se capacitaron a través del Programa Nueva Oportunidad.

Imagen 8.- Paradas instaladas sobre calle Aborígenes Argentinos.



Fuente: Rosario Noticias, día 16/05/2019. Disponible en Noticias MR | Se instalaron nuevos refugios del transporte urbano en barrio Toba

Desarrollo del Transporte no motorizado.

En el marco de las actuaciones para la promoción y el desarrollo del transporte no motorizado, se dan en el territorio bajo estudio la confección de dos bicisendas ubicadas sobre el cantero central de las principales avenidas, la primera de ellas en el año 2012 en la calle Bv. Seguí entre Avellaneda y Circunvalación, y más recientemente la de Av. Rouillón entre Pte. Perón y Bv. Seguí - año 2018.

También se instalaron dos estaciones del Sistema de bicicletas públicas Mi bici tu bici: Estación Bella Vista (Avellaneda 2389) y Estación Distrito Oeste (Pte. Perón 4602)

Imagen 9.- Estación Distrito Oeste (Pte. Perón 4602)



Fuente: Google Maps.

Imagen 10.- Estación Bella Vista (Avellaneda 2389)



Fuente: Google Maps.

En el año 2019 se comenzó a instalar, en el entorno del territorio bajo estudio, bicicleteros públicos con la finalidad de impulsar este tipo de movilidad, a continuación, se realiza una nómina de los bicicleteros relevados.

- PLAYÓN DEPORTIVO DEL BARRIO TOBA - año 2019
- CENTRO DE SALUD "LIBERTAD - año 2019
- CENTRO DE SALUD "BARRIO TOBA" - (sin registro del año)
- CENTRO DE SALUD "LUCHEMOS POR LA VIDA" - (sin registro del año)
- CENTRO CULTURAL EL OBRADOR - (sin registro del año)
- CENTRO DE SALUD "VECINAL JULIO A. ROCA" - (sin registro del año)
- CENTRO DE SALUD "MAURICIO CASALS" - (sin registro del año)

Por otro lado, cabe aclarar que, la mayoría de las obras que se concretaron en el territorio vulnerable estudiado se realizaron sobre las arterias de mayor influencia como ser Bv. Seguí o Rouillón. Las mismas son corredores de circulación, quedando desatendida la parte del barrio que se extiende hacia el suroeste y donde actualmente en su mayoría residen habitantes de los pueblos originarios Quom.

II.4.4. Observaciones sobre las medidas implementadas.

En primera instancia, se considera que las medidas implementadas se relacionan con la mejora del tipo de movilidad que predomina en el barrio (no motorizada) y que permite a los ciudadanos satisfacer en las cercanías de sus hogares sus necesidades cotidianas y ejercer sus derechos básicos (salud, educación), lo cual se considera un beneficio y una mejora en su calidad de vida.

- *Creación de infraestructura- Apertura de Bv. Seguí y Rouillón*

Las aperturas de las calles Rouillón y Bv. Seguí, no son acciones planteadas específicamente en el PIM, sino en otros planes urbanísticos de la ciudad que se consideran complementarios al documento base y que inciden a mejorar la movilidad.

La realización de la pavimentación a nivel definitivo de ambas arterias y el empalme de ésta con las calles transversales da lugar a una mejora sustancial en materia de infraestructura y accesibilidad. La intrusión del área de Bv. Seguí impedía

la continuidad de los desplazamientos por esas vías, obligando a los diversos medios de transporte a desviarse, por lo cual esta obra no solo permite la conexión por medio de una vía principal entre la zona oeste con el área central de la ciudad, sino que otorga mayor fluidez vehicular y peatonal.

En materia de seguridad vial, la colocación de la señalización horizontal y vertical, así como iluminación contribuye a mejora el área y busca reducir la siniestralidad, ya que se mejoró la infraestructuras de las calzadas (sobre ambas avenidas principales, no así en el resto de las calles del barrio) lo que permite mejoras en la circulación de vehículos automotores, transporte público y motovehículos.

Para alentar el transporte no motorizado se llevó adelante la iluminación integral de las calzadas, obras de veredas, construcción de rampas de accesibilidad en las ochavas y parquización. Teniendo en cuenta que este tipo de movilidad es la que predomina en el área estudiada, la implementación de estas medidas contribuye a la realización de desplazamientos de cercanías intra-barrio o con barrios cercanos. También estas mejoras en las veredas y creación de rampas contribuyen con la movilidad de los adultos mayores, así como la de madres/padres que utilizan cochecitos y niños.

Las obras cloacales y pluviales (realizadas en el marco de la obra de apertura de ambas calles) tienen un impacto indirecto sobre la movilidad urbana, ya que las mismas evitan la acumulación de agua sobre las calzadas mejorando la circulación. Así mismo, beneficia a los habitantes de la zona a mejorar su calidad de vida y la calidad del área.

- *Actuación para peatones. Colocación de luminarias*

La colocación de nueva luminaria o el reemplazo de artefactos viejos por led es una medida que impacta significativamente en el desplazamiento no motorizado ya que, aumenta la sensación de seguridad (tanto pública como vial.) y fomenta el uso del espacio durante las horas de menor iluminación natural.

Los diferentes actores de la movilidad se ven beneficiados, sobre todo niños, adultos mayores y personas con discapacidad, que requieren de iluminación adecuada para sentirse seguros y llevar adelante los viajes cotidianos para la satisfacción de las necesidades que los motivan.

Por lo antes expuesto, una adecuada iluminación se convierte en un componente esencial no solo para la reducción en el consumo energético, sino para la movilidad, ya que se entiende que la ausencia o deficiencia de iluminación, puede tomarse como una barrera al desplazamiento.

Esta medida también al mejorar la visibilidad en la zona contribuye a la sensación de seguridad pública tan fundamental a la hora de movilizarse y seleccionar el medio en el cual realizar el desplazamiento.

Por lo anteriormente expuesto, se considera que esta medida contribuye de forma positiva a la movilidad y fortalecimiento de los lazos sociales que la misma puede generar.

- *Promoción del transporte público*

Como se mencionaba en el análisis, el transporte público de pasajeros que llega y transita la zona, presenta deficiencias en materia de frecuencias, de conectividad con otras áreas de la ciudad, sobre todo durante la noche.

La mayoría de las paradas de colectivos instalados en el barrio son de tipo c, es decir, son un poste con información de la línea y bandera que se detiene en el lugar. La instalación de la parada segura en Bv. Seguí y Rouillón represento una mejora en las medidas de seguridad (cámara, botón antipánico, iluminación led) y calidad de estas.

Una medida que no favorece a este principio de la política de movilidad local es la reducción o unificación de líneas realizadas durante la pandemia de Covid-19, que como se mencionó en páginas anteriores, privó al territorio bajo estudio de unos de los recorridos que lo conectaba con otras zonas urbanas, generando que persistan las condiciones sociales y económicas de riesgo y vulnerabilidad.

- *Promoción del transporte no motorizado.*

Esta es una de las medidas que más se destaca no solo a nivel barrial sino a escala local. La incorporación de bicisendas, estaciones de bicicletas públicas y bicicleteros que fomentan y contribuyen a la realización de este tipo de desplazamientos.

Como se mencionaba anteriormente, el uso de la bicicleta en el área estudiada es muy frecuente, convirtiéndose en uno de los principales medios utilizados por los vecinos.

La instalación de los carriles exclusivos para bicicletas se dio con diferentes infraestructura, sobre Bv. Seguí se delimitó en la calzada colocándose separación física del resto de los vehículos, mientras que sobre Rouillón se instalaron sobre el cantero central. Cabe destacar que la deficiencia de este tipo de carril en la ciudad tiene que ver con la escasa continuidad de estas a lo largo del recorrido entre Triángulo y Moderno y el resto de la urbe, sobre todo el área central.

Este tipo de movilidad es muy significativa en el barrio, por ello, se requiere que se instalen mayor cantidad de bicicleteros públicos para que los usuarios tengan donde dejar su bici de forma segura.

Por otro lado, la extensión del programa Tu bici, mi bici a otra áreas fomenta el uso de este medios por parte de los habitantes de la zona, ya que pueden iniciar el viaje en cualquier área de la ciudad y dejar la bicicleta en la proximidad del lugar de origen o de destino.

Si se tiene en cuenta las medidas diseñadas e implementadas en Triángulo y Moderno en base a las perspectivas planteadas en el PIM, puede decirse que estas no cumplen con todos los criterios esgrimidos (integral, escalar, dinámica y participativa). Las acciones ejecutadas pueden considerarse integrales ya que piensan a la movilidad en el área como compuesta por diversos modos, haciendo especial énfasis en los desplazamientos no motorizados.

Si embargo, en su mayoría las obras implementadas no son consideradas escalares, ya que las medidas adoptadas no logran generan, en la práctica, conexión a escala local o metropolitana, sino que mantienen el desequilibrio y la segregación territorial de los barrios vulnerables frente al área central. Las propuestas planteadas por el ejecutivo local y aprobadas en el Concejo Deliberante de Rosario tienden a fortalecer el área central de la ciudad, ya que tanto en el documento base del PIM como en las medidas finalmente aprobadas, no se plantea como objetivo directo beneficiar a los barrios periféricos.

Además, estas medidas mantienen e incentivan el tipo de movilidad de proximidad, lo que hace que la población se mueva en su territorio y no se desplace o lo haga con muy poca frecuencia, fuera del mismo.

Con referencia a lo dinámico, las transformaciones territoriales, sobre todo el uso del suelo, son más cambiantes que las modificaciones en materia de movilidad, es decir, estas últimas no acompañan temporalmente la idiosincrasia del barrio, ni de sus habitantes. Esto se debe fundamentalmente a la inexistencia o escases de datos cuantificables a partir de los cuales basar las decisiones de movilidad en la zona. La Municipalidad de Rosario no cuenta con información puntual del área, puede filtrar algunos datos de la Encuesta Origen- Destino del 2008 y tener información sobre el transporte público por las encuestas que se realizan en las unidades periódicamente.

Y, por último, las medidas planteadas han sido discutidas participativamente en talleres, pero con una nula o insuficiente participación de habitantes del área, lo que lleva a expertos planificar y diseñar medidas que no se ajustan a las necesidades reales del territorio. Una crítica que puede realizarse a los talleres participativos realizados previos al Pacto de Movilidad es que en esas instancias solo se informó a los presentes sobre lo planificado, pero no se preguntó qué se necesitaba o cómo se podría mejorar según la realidad de cada área de la ciudad.

II.5. Identificación de brechas entre las políticas planteadas y las ejecutadas.

Lo primero que puede identificarse es la ausencia de planificación orientada a la movilidad para los territorios considerados vulnerables, tanto el PIM como el PER 2030 plantean políticas a escala global o metropolitana.

Por otro lado, la pandemia de Covid 19 vivida en el año 2020 alteró los objetivos que hasta ese momento se venían implementando ante la necesidad de aislamiento.

Las medidas implementadas en Triángulo y Moderno de Rosario buscan fortalecer la realidad de la movilidad del área y se diferencia lo que pasa a escala local. En cuanto a la equidad en los niveles de servicios y la experiencia de viaje, los desplazamientos no solo son inseguros por las condiciones de inseguridad pública que vive el área, sino porque los viajes implican tiempos de espera del colectivo superior a los estipulados, sobre todo en las horas pico, donde (según los entrevistados) las unidades no paran por ir colmadas en su capacidad teniendo que esperar la unidad siguiente, incomodidad y viajes más largos.

Por otro lado, los carriles exclusivos reducen los tiempos de viajes de aquellas líneas que transitan por ellos, según la Municipalidad de Rosario, como ya se mencionó, estos reducen hasta un 38% los tiempos de viajes, con una velocidad comercial promedio de 14km/h, lo que trae aparejado mejoras en la calidad de los servicios. La realidad es que para las personas que viven en el barrio el tiempo de viaje no se encuentra significativamente reducido por el paso de las líneas por el tramo de carriles exclusivos, no representando para este sector de la población una medida beneficiosa.

En materia de infraestructura para los viajes no motorizados, que son los que predominan en los barrios vulnerables, esta es de baja calidad ya que carecen de infraestructura peatonal adecuada, como aceras, islas medianeras, zanjas, no tienen cordones, los cruces peatonales no están demarcados, tienen poca iluminación durante horas nocturnas. Si bien hubo cambio de luminarias, el paso del tiempo y el vandalismo hace que las mismas no tengan óptimas condiciones y que los objetivos de las medidas no sean a largo plazo.

En las áreas vulnerables el acceso a la información sobre el transporte urbano de pasajero depende en la mayoría de los casos de la posibilidad de acceder de forma individual a la tecnología, por medio de un teléfono móvil ya que es poco probable encontrar cartelería con información dinámica al usuario. Cabe destacar que en el barrio existe una parada inteligente que cuenta con acceso a esta información, siendo la única del estilo en toda la zona.

No solo la infraestructura peatonal o de transporte deficiente restringe la movilidad en el barrio, sino que la inseguridad se convirtió en un factor clave a evaluar a la hora de desplazarse a nivel ciudad, ya que las personas toman sus decisiones de traslado a partir de su percepción o sentimiento de seguridad.

Con respecto a la problemática de la Equidad en el acceso al transporte urbano de pasajero, el barrio Triángulo y Moderno, al estar asentado sobre una de las periferias de la ciudad tiene una gran diferencia de acceso al transporte público con respecto a otras zonas, ya que como se mencionaba anteriormente, solo llegan dos líneas de colectivos (de las 38 líneas existentes) cuyos recorridos son radio céntricos, con diversidad de servicios y frecuencias disponibles. Durante las horas nocturnas los mismos no cumplen con los recorridos, inclusos no entran al barrio, dejando a los habitantes de este desprovistos de servicios y excluidos.

En conclusión, los planes y programas analizados solo esbozan el tema como una intención y las medidas adoptadas no logran concretar beneficios con relación al transporte público de pasajero para el área bajo estudio, ni se evidenciaron medidas para los motovehículos, más allá del control de documentación.

III. Capitulo III. Periferias, territorios vulnerables y crecimiento de las ciudades.

III.1. Marco histórico. Historia del Crecimiento y segregación socio espacial del territorio de la ciudad de Rosario.

El 5 de agosto de 1852 teniendo en cuenta el crecimiento del número de habitantes, un posicionamiento importante en la región del litoral y su proyección en el comercio a partir de la apertura a la libre navegación de los ríos y la construcción de ferrocarriles se eleva a Rosario al rango de ciudad.

Rosario consolida su área central rodeando el puerto, pero la necesidad de trasladar productos, ayuda al surgimiento de una infraestructura que favorece la extensión de la ciudad hacia otras zonas y con ello la prolongación de ciertos servicios.

Como menciona Lanciotti, Norma (2004), la formación espontánea de Rosario como ciudad, no responde a la tradicional estructura colonial de cuadrícula, sino que se fue estableciendo mediante la proyección de dos bulevares donde se asientan el centro comercial, la mayor densidad poblacional e inmobiliaria y el acceso a los servicios públicos, fuera de esta zona céntrica se encuentra la periferia donde comienza a asentarse una determinada cantidad de población con carencias de servicios y valorización de los terrenos. Esta delimitación del damero dibujo una ciudad de matriz triangular cuyo vértice es el puerto, área central de la economía agroexportadora. (Lanciotti, 2002). Los barrios se fueron gestando como extensión de este centro y dependientes de él.

A fines de 1960 se puedo evidenciar una densificación del área central de Rosario, sin embargo, para fines de los ‘70, coincidiendo temporalmente con la dictadura militar,

> Se desacelera el ritmo de densificación de las áreas centrales […] La densidad urbana es de 6.873 Hab/km², con una población de 797.377 habitantes. Se produce la relocalización de distintos sectores sociales: por un lado, la construcción de edificios en altura en zonas privilegiadas con vistas al río, para una clase económica media o alta y

> por otro, la radicación de las villas miserias en la periferia.
> (Barenboin, 2011, p.129)

La conformación primaria de la ciudad en rondas de bulevares no se modificó a pesar de la extensión automática de las cuadriculas hacia otras zonas, eso se debió a que el municipio solo respondió a iniciativas privadas, restringiendo sus tareas a diseñar los planos de los nuevos barrios, determinar las aperturas de calles, avenidas y ramales ferroviarios. Generalmente la urbanización de los barrios asentados fuera del centro era diagramada por las inmobiliarias, las cuales presentaban al Poder Municipal el proyecto de trazado urbano y ésta introducía las modificaciones que creía conveniente establecer. Una vez aprobadas se escrituraban las tierras reservadas para calles y plazas.

El Municipio entonces instituía como política pública la no intervención en el diseño urbano, dando esto como resultado el desarrollo de barrios dispersos y desconectados entre sí, que sólo tenían como eslabón al tranvía eléctrico; además se utilizaba una gran cantidad de fondos públicos para el pavimentado de las calles y el establecimiento de plazas que funcionaba como un equilibrio de las diferencias producidas por los intereses económicos de la elite inmobiliaria.

Producto de la crisis económica e hiperinflación a fines de los ´80, sumada a las consecuencias que posteriormente plasmo los años de gobierno neoliberales de Carlos Menem, dieron lugar a una expansión de los índices de pobreza y como consecuencia el crecimiento de los asentamientos irregulares en las zonas periféricas de la ciudad de Rosario.

En estas áreas se daba el loteo popular a bajo precio y con escases de servicios e infraestructura. Además de las carencias infraestructurales y de servicios, los asentamientos irregulares se caracterizan por no tener títulos de propiedad de la tierra.

Como menciona Parussini Alejandra en esta etapa se producen dos situaciones contrapuestas,

> una de ellas eran los loteos destinados a familias de bajos ingresos, que ocupaban lentamente el espacio mediante operaciones de autoconstrucción. Estos loteos se levantaban en áreas de escasos servicios infraestructurales y con materialización precaria. Otra situación eran los conjuntos de viviendas formuladas por las

> actuaciones públicas, que proyectaban grandes conjuntos habitacionales con la incorporación de equipamientos colectivos. Y, por último, se presentaban unos pocos asentamientos irregulares y algunos grandes establecimientos productivos y depósitos. (Parussini, 2012, p.7)

Para el año 1995 en la ciudad de Rosario se llevó a cabo un proceso de descentralización política administrativa con la finalidad de acercar al Estado a los vecinos, por ello la urbe se dividió en seis Centros de Distritos, a saber: Norte, Noroeste, Sur, Suroeste, Oeste y centro.

Cada uno de estos Centros Municipales de Distritos con sus particularidades buscaban llevar adelante la reorganización funcional, operativa y administrativa, redefinición de políticas urbanas y la definición de un nuevo modelo de gestión. A su vez el traslado de reparticiones públicas a estos organismos barriales implico la construcción de nuevas centralidades, dado a que en las inmediaciones de estos se fueron instalando comercios diversos que se convirtieron en puntos generadores de viaje.

Sin embargo, con el paso de los años se ha manifestado una diferenciación tanto en el nivel socio económico como habitacional entre distritos; como menciona Oscar Bragos,

> el estudio del *Distrito Oeste* resulta relevante en tanto es el sector de la ciudad que en estos últimos años ha sido "el receptáculo de distintos usos (implementados a través de diversas políticas) que el resto de la ciudad no quiere". De esta manera, las políticas públicas desarrolladas, no sólo han establecido nuevas configuraciones territoriales, sino que, a través de la construcción de instrumentos específicos, han contribuido, aún en contra de su voluntad, a la valorización diferencial de los *Distritos* dentro de la ciudad. La concurrencia de políticas en esta porción del territorio no parece haber resultado en la construcción de un espacio urbano de calidad en tanto que se formularon independientemente unas de otras. (2015, p.2).

Este planteo de Oscar Bragos tiene relación con lo que plantea Jaraiz Arroyo,

> los barrios y zonas de la ciudad consideradas como espacios desfavorecidos tienen un papel fundamental en el entramado urbano, que se relaciona con la necesidad de generar válvulas de escape para las problemáticas sociales de la ciudad. […] Un sistema urbano excluyente necesita lugares para ubicar a las familias pobres, a las minorías marginadas de la sociedad, incluso para el desarrollo de actividades ilícitas o de un determinado mercado secundario de bienes y servicios. Por ello la existencia de zonas excluidas en la ciudad no debe ser entendido de manera aislada, estas zonas existen porque la ciudad, como sistema social complejo, es en sí excluyente. (2004, p.132)

La formación de territorios periféricos con condiciones de vulnerabilidad se da principalmente por dos motivos, por un lado, el valor de las tierras y las viviendas son más accesibles, y por el otro, por política pública de localización de población.

Los territorios vulnerables o desfavorecidos tienen ciertas características que los definen, aunque no deben presentarse todos los factores juntos, la aparición de alguno de ellos es suficiente para su caracterización (Jaraiz Arroyo, 2004) (Perona, Nélida & Rochi, Graciela; 2001), a saber:

- vulnerabilidad relacionadas a la ocupación y rentas, en las cuales se presentan situaciones de desempleo prolongado, subempleo, escasa calificación de sus habitantes, dependencia de prestaciones asistenciales, etc.
- Estas condiciones se ven agravadas por situaciones de mono parentalidad, existencia de personas con discapacidad, con casos de consumo problemáticos y las consecuencias que este acarrea.
- Las condiciones habitacionales no son adecuadas, ya que carecen de cuestiones básicas y los hogares se encuentran ubicados en áreas periféricas o suelos no urbanizados.
- También pueden encontrarse en estas áreas diversidad étnica, con pluralidad de cultura, lenguaje y costumbres, lo que dificulta la integración entre los habitantes del lugar

Déficit en los servicios básicos y en materia de accesibilidad.

> Según el Registro Nacional de Barrios Populares (en adelante ReNaBap) en Rosario hay 112 barrios populares, la mayoría emplazados en la zona Oeste de la ciudad, sobre tierras fiscales paralelas al ferrocarril. El mayor crecimiento de estos barrios populares "se dio en la década del 80, cuando se crearon 31 de los 112 barrios que existen. En los 90 se formaron 24; en los 2000, 18; y entre 2010 y 2016 se habían registrado siete barrios nuevos" (Suma Política, 19/09/2020).

A continuación, se presenta un mapa de la localización de estos barrios en el territorio de la ciudad de Rosario.

Imagen 11.- Barrios Populares de Rosario.



Fuente: ReNaBaP. 2020

Al interior del distrito Oeste se pueden evidenciar diferencias socio demográficas y de consolidación del territorio. Al este del Bv. Avellaneda se ve un sector con características similares a los barrios pertenecientes al distrito centro, mientras que al oeste de la misma arteria se presentan situaciones de carencias ya que se encuentran emplazados los bolsones de pobreza, por lo cual puede decirse que es la zona de la ciudad donde se despliegan los sectores sociales más pobres y vulnerables.

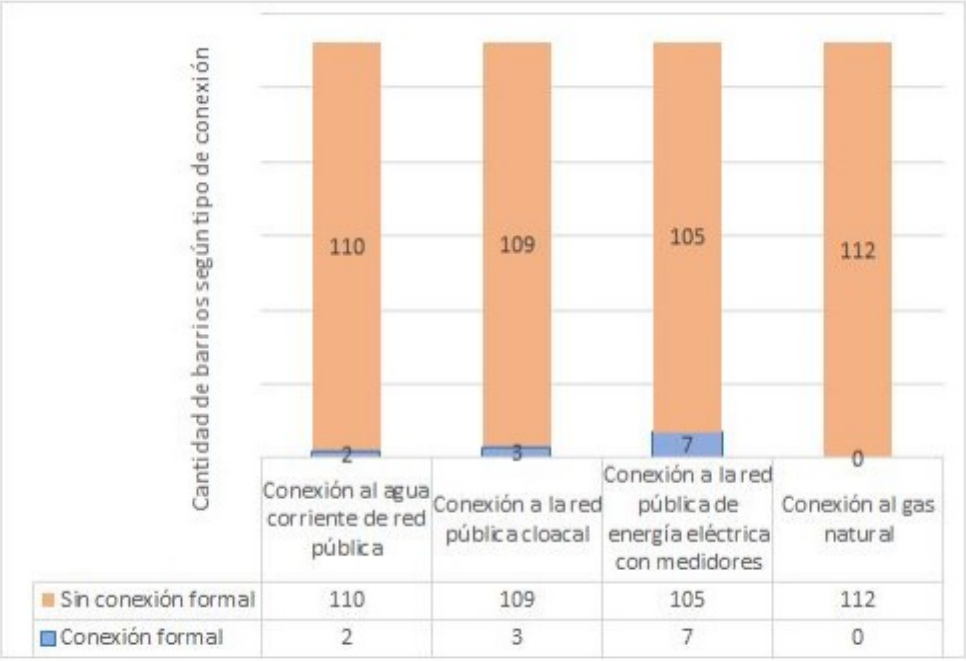
En los últimos años se ha evidenciado una desaceleración de la conformación de nuevos asentamientos, producto de la intervención del Estado a través de la implementación de políticas habitacionales para los sectores sociales menos favorecidos, conocidas como viviendas sociales.

Se han dado diversas experiencias de este tipo como, por ejemplo: el Plan Abre del gobierno provincial (gestión del Ing. Miguel Lifchitz) que trabaja en esa sintonía,

> estos programas han contribuido a detener la expansión de los asentamientos irregulares o informales. El Estado, además, de sus funciones sobre los actores privados, se desempeña tanto como propietario de tierras como productor de espacio construido. Es decir que las operaciones de construcción de vivienda social, en la medida en que alternan y transforman la estructura urbana, introducen cambios en los precios de suelo de los lotes desarrollados y en algunos casos en aquellos que se relacionan espacialmente con ellos. (Lanciotti y otros. 2015: 23).

En estos barrios, como se detallará más adelante, persiste una serie de carencias de acceso a servicios básicos urbanos, considerados fundamentales para una buena calidad de vida como ser el agua corriente, la luz eléctrica, el gas natural, la red cloacal y el transporte público, entre otros.

Gráfico 2.- Acceso a servicio básico urbano de los barrios populares de Rosario



Fuente. Informe sobre las características ocupacionales y laborales de los habitantes de barrios populares de Rosario Información del Registro Nacional de Barrios Populares (ReNaBaP). 2020

> En los últimos años el crecimiento de la ciudad no ha variado demasiado, el ReNaBaP contabiliza 119 barrios vulnerables. Sí se ha evidenciado un crecimiento notorio de las ciudades que comprenden el área metropolitana de Rosario, sobre todo el eje oeste, "Rosario reproduce el modelo metropolitano a escala mundial según el cual las ciudades originarias mantienen la cantidad de residentes en términos estables pero su extensión metropolitana se expande" (Ente del Transporte de Rosario- Municipalidad de Rosario, 2011, p.46)

En la ciudad de Rosario, el centro de ésta agrupa el 14% de la población, pero se ha evidenciado un crecimiento de esta hacia el eje oeste y hacia los sectores periféricos, disminuyendo la cantidad de residentes del primer anillo perimetral al centro.

Cabe aclarar que en Argentina no existe una ley de ordenamiento urbano y desarrollo territorial, por ello, la expansión de las urbes, la definición de los usos del

espacio y el acceso al suelo y a la vivienda dependen de políticas locales y de iniciativas privadas.

Esta carencia normativa lleva, no solo a la especulación económica por el valor de las tierras, sino como menciona Lanciotti Norma,

> se producen ciudades extendidas y en expansión, lo que deriva en costos cada vez mayores debido a la necesidad de expandir las infraestructuras, servicios y equipamientos, o en que amplios sectores de la ciudad que carecen de los mismos. […] las ciudades son cada vez más fragmentadas dado que los sectores de mayores ingresos también buscan asentarse en la periferia, lugar que antes era exclusivo de los pobres. Esta situación incrementa los contrastes, la conflictividad social y la gentrificación. (Lanciotti, Norma, y otros, 2015; p. 2)

En esta misma sintonía Rodríguez Alzueta plantea la relación con la planificación urbana de la ciudad.

> Porque el barrio no se prepara para la globalización, la gran ciudad sí. El barrio es donde se produce el sobrante económico y cultural que sostiene a la ciudad: es el espacio de la plusvalía urbana y social. El barrio precario, el monoblock, la villa, el territorio tomado deben ocultarse. La villa es la ciudad oculta, la imagen no deseada. Las políticas de la invisibilización son las más violentas de todas. Es por esto por lo que la "violencia debe guardar determinados rituales y quedar encapsulada en determinados territorios, más allá de los cuales llama la atención y se vuelve un problema". Esta es la violencia controlable, que se asocia al orden, y será posible regularla "mientras permanezca vinculada a los barrios marginales, asociada a determinados actores. (Rodríguez Alzueta, y otros, 2016; p. 29–30)

En referencia a la gentrificación y construcción de barrios cerrados o grandes emprendimientos inmobiliarios para sectores sociales más acomodados económicamente en las periferias de la ciudad, el distrito oeste de Rosario fue una excepción. Puede observarse que en esta área de la ciudad no hay ese tipo de urbanizaciones, por el contrario, el distrito se caracteriza por el elevado número de asentamientos pobres y vulnerables respecto al resto de la ciudad.

Como menciona el PIM,

> el territorio se constituye en actor decisivo de este planteo, un espacio público integrado por redes que deben favorecer las relaciones entre los lugares distantes y promover la comunicación de la sociedad, el equilibrio e intercambio entre las partes, la accesibilidad y la igualdad de oportunidades. Las infraestructuras de la movilidad son el soporte de la configuración formal del territorio y de la articulación económica del espacio. El diseño de los sistemas de movilidad y transporte debe tener en cuenta no sólo las demandas actuales sino también las necesidades a futuro de los ciudadanos y la dinámica de transformación de la ciudad. (Ente del Transporte de Rosario-Municipalidad de Rosario, 2011, p.65)

III.2. Caracterización socioeconómica del Distrito Oeste.

Coincidiendo con la idea de Jaraíz Arroyo (2004), las urbanizaciones necesitan lugares para ubicar a las familias pobres, a los sectores más vulnerables, a las minorías marginadas de la sociedad, en base a ello se puede esbozar que el distrito Oeste, en la ciudad de Rosario, es la válvula de escape para este problema social.

El urbanista Arq. Oscar Bragos plantea que la situación económica y social del Distrito está marcada por un fuerte desequilibrio e inequidad, donde la mayoría de los hogares tienen privación de recursos corrientes y patrimoniales, generándose constantemente situaciones de vulnerabilidad.

La desigualdad territorial que se da fundamentalmente entre los barrios populares y vulnerables de la ciudad de Rosario, con respecto a otros barrios de esta, está relacionada con la infraestructura, con las dificultades de acceso a derechos económicos, sociales y culturales, que debilitan los lazos sociales y aumentan los niveles de violencia. Estas cuestiones se reflejan en el deterioro de la calidad de vida, material y simbólica de las personas que allí viven.

Estas son zonas en donde la población

> está expuesta a situaciones de vulnerabilidad y riesgo, producto de fenómenos como segregación, pobreza, discriminación, violencia, precariedad del hábitat o cualquier otra situación que pone en riesgo el

> bienestar y la convivencia de sus habitantes y de la ciudad. Estos territorios presentan signos de descomposición, rompimiento o debilidad de su entramado social, político, identitario, productivo, de accesibilidad, vivencia, etc. (Nari, 2015; p. 91)

En el Distrito Oeste, según Arq. Oscar Bragos (s/f) existe una presencia significativa de asentamientos irregulares, planteando que, de los 90 asentamientos existentes en Rosario, 42 de ellos están emplazados en el Distrito Oeste, ya que al momento de relocalizarlos se escoge esta área urbana porque los territorios se adquieren de forma rápida y más económica. Esta cifra fue actualizada recientemente por el ReNaBap, que plantea la existencia de 112 barrios con estas características en la ciudad, en las cuales viven 38.075 familias en 34.610 viviendas populares. (ReNaBaP, 2023)

El Distrito Oeste tiene, según los datos del último censo brindados por la Municipalidad de Rosario 141.047 habitantes, de los cuales 69.138 son varones y 71.909 mujeres.

Para el año 2010, Según el Observatorio Social de la Municipalidad el 50 % de los niños, niñas y adolescentes ya vivián en alguna situación potencial de vulnerabilidad de sus derechos.

> Otra situación que se presenta en esta área de la ciudad de Rosario es la presencia territorial de la delincuencia organizada, sobre todo relacionado con el narcotráfico y la reducción de objetos robados. "Esas redes movilizan y producen recursos económicos en el territorio. Resulta atractivo para los jóvenes hacerse de dinero fácil y rápido ante la ausencia de opciones accesibles y dignas de trabajo legal." (Municipalidad de Rosario, S/F, p. 80)

> Una de las manifestaciones más comunes que potencian el deterioro de la calidad de vida en el espacio público territorial está dado por los hechos de violencia y la incidencia del delito en la comunidad, afectando las condiciones de seguridad del entorno e impidiendo el desarrollo de una red comunitaria." (Salvia, 2015, p. 85)

Frente a la problemática de pobreza y vulnerabilidad que presenta la zona oeste de la ciudad de Rosario, al momento de escoger un caso de estudio se decide

optar por un barrio de esa área, y tomándose puntualmente Triángulo y Moderno. Éste a nivel micro, replica las condiciones socio - económicas del distrito.

III.2.1.1. Violencia pública como limitante de la movilidad.

Otras problemáticas que aquejan no solo al barrio, sino a toda la ciudad es la violencia y la drogadicción de los niños, niñas y jóvenes

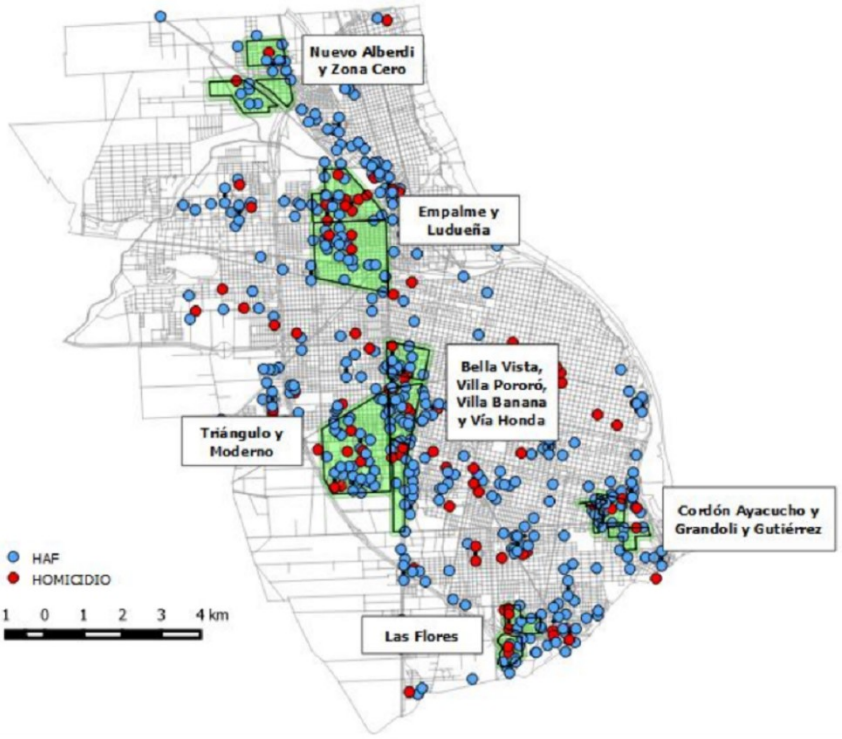
> Según fuentes judiciales, se produjeron en Rosario alrededor de 2 mil ataques a balazos contra propiedades y vehículos (Graciarena, 2020), y en el mes de septiembre se registraron 200 balaceras contra inmuebles. Según un mapa realizado por el Ministerio Público de la Acusación (Graciarena, 2020), en la abrumadora mayoría de los casos las balaceras ocurrieron en los barrios periféricos de los cuatro puntos cardinales de la ciudad (Hudson. 2002, p.25)

"Una de las manifestaciones más comunes que potencian el deterioro de la calidad de vida en el espacio público territorial está dado por los hechos de violencia y la incidencia del delito en la comunidad, afectando las condiciones de seguridad del entorno e impidiendo el desarrollo de una red comunitaria." (Salvia, 2015)

La violencia se concentra, fundamentalmente en los barrios ubicados en las periferias urbanas, según Hudson en

> los distritos Sur, Sudoeste y Oeste, es donde se presenta el mayor número de casos de violencia armada (asesinatos más HAF). Si en el distrito Centro la tasa alcanzó en 2013 un promedio de 20 ataques cada 100 mil habitantes, en los distritos recién nombrados se elevó a un promedio de entre 120 y 240 casos cada 100 mil habitantes (2002, p.12).

Imagen 12.- Mapa de asesinatos y heridos de armas de fuego en Rosario realizado por el Observatorio de Seguridad Pública de Santa Fe



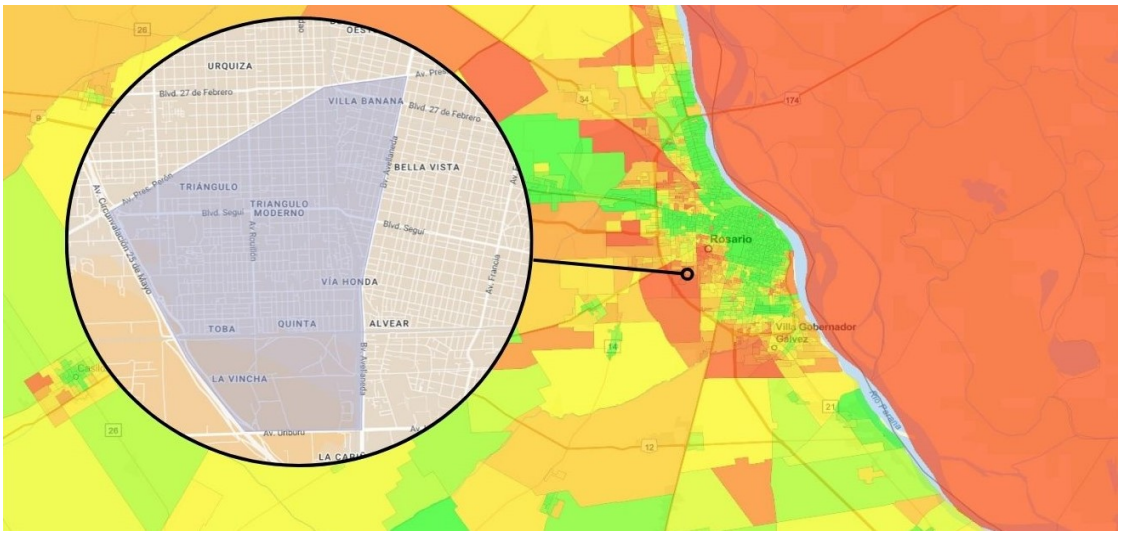
Fuente: https://www.lapoliticaonline.com/santa-fe/la-violencia-narco-puede-llegar-a-convertir-a-rosario-en-sinaloa/

Este mapa evidencia la grave situación de violencia a la que está expuesta diariamente el rosarino que habita en el barrio Triángulo y Moderno, así como las personas que transitan ocasionalmente por el mismo.

III.3. Triángulo y Moderno. Territorio bajo estudio.

Triángulo y Moderno, es un barrio oficial del municipio, cuyos límites son las calles Av. Circunvalación 25 de mayo, Avellaneda, Av. Pte. Perón y Uriburu.

Imagen 13.- Limites del barrio Triángulo y Moderno.



Fuente: Google Maps

Para los habitantes, estos son dos barrios separados y con sus propias particularidades, pero para cuestiones legales y administrativas del municipio se los considera unidos. Para este trabajo de investigación se los toma como una única unidad de análisis.

Como menciona Lima (1992), el primero (Triángulo) fue creciendo alrededor del antiguo Depósito y Taller de Reparaciones de Locomotoras de Ferrocarril Central Córdoba (luego denominado del Estado y posteriormente, General Belgrano), habitado casi exclusivamente por los trabajadores en dichas instalaciones.

> Tomo su nombre por el triángulo que formaba las vías del F.C. Central Córdoba: “La principal”, aun existente, que comunica Retiro con el norte del país; la que del apeadero kilómetro 302 (también conocida como “Parada Mendoza” actual Estación Rosario Oeste) iba hasta la estación principal del F.C.C.C; ubicada en 27 de febrero y 25 de diciembre […] y el tercer lado del triángulo lo constituían los rieles

> que partiendo de los anteriores, aproximadamente donde se encontraba el Cabin Km 301, llegaban directamente a los galpones. (Lima, 1992, p.3)

Barrio Moderno, en cambio, nació como un apéndice hacia el sur del barrio Triángulo, por el impulso de Carlos Deliot, un empresario de la zona.

El mencionado barrio, se caracteriza por tener diversas áreas, algunas urbanizadas, y otras más descampadas, con ubicación de algunas empresas o industrias. Este comprende en su interior diversos niveles de regularidad y consolidación donde las desigualdades se hacen visibles en el territorio.

Según el ReNaBaP, el barrio Triángulo tiene dos importantes asentamientos populares, donde hay instaladas aproximadamente 203 viviendas, en las cuales habitan 223 familias. (ReNaBaP. 2023)

Por otro lado, también hay un complejo de viviendas sociales (FONAVI) que "consta de 184 torres, 66 escaleras de acceso con unas 750 familias y un total aproximado de 3000 habitantes." (Plan ABRE, 2019:208)

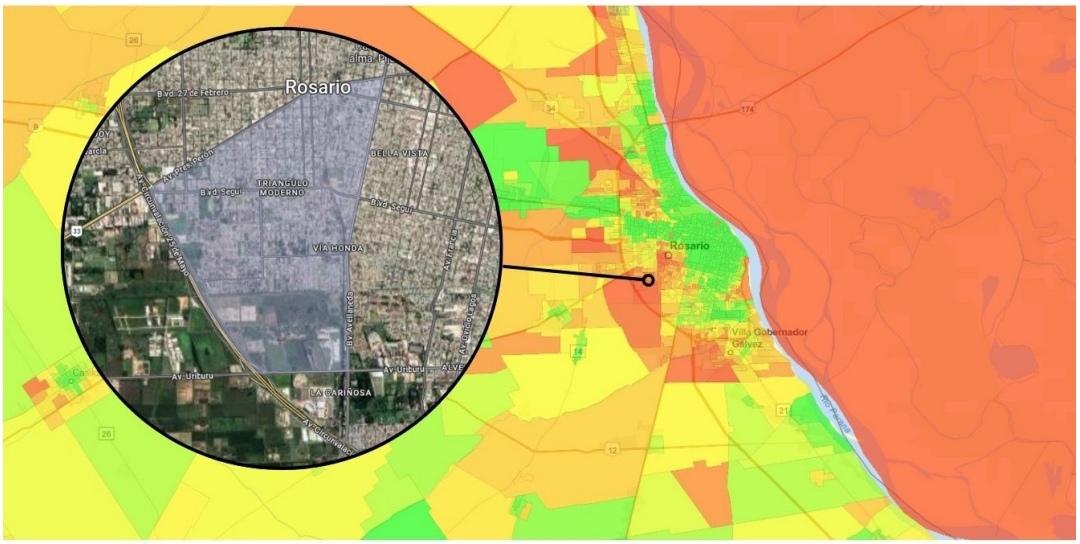
Según el mapa de Índice de Calidad de Vida, diseñado por investigadores del CONICET, dentro del mismo barrio se encuentran realidades económicas distintas. A través de esta herramienta informática puede apreciarse que la zona comprendida por el barrio Moderno tiene mayores dificultades en cuanto a la calidad de vida de sus habitantes con respecto al resto del barrio, que su situación mejora levemente hasta llegar a un punto intermedio. Traducido a conceptos, el territorio va pasando de zonas con situaciones de pobreza a áreas de vulnerabilidad.

La información brindada por este mapa interactivo recoge datos [6]de dos grupos de indicadores, a saber: socioeconómico, (vinculados a educación, salud y vivienda) y ambientales (contaminación, inundabilidad, disponibilidad de recursos naturales y culturales).

A continuación, se adjunta una imagen del Índice de Calidad de vida haciendo zoom al barrio bajo estudio.

[6] Los datos son extraídos de los Censos Nacionales de Población, Hogar y Viviendas, estadísticas del Ministerio de Salud y Desarrollo Social de la Nación y relevamientos realizados por investigadores del CONICET.

Imagen 14.- Índice de Calidad de Vida. Barrio Triángulo y Moderno de Rosario.



Fuente: elaboración propia en base a CONICET. https://icv.conicet.gov.ar/

Para la descripción social del barrio se utiliza la información brindada por la Municipalidad de Rosario, en base a la identificación de las comisarias. En Triángulo y Moderno corresponde la Comisaria N° 19, ubicada en calle Bs. Seguí 5365.

La población de Triángulo y Moderno es de 45.570 habitantes, de los cuales 22.451 son varones y 23.118 son mujeres. Al igual que a escala local hay más cantidad de mujeres que de hombres en el barrio. La superficie total del mismo es de 6.6 km2.

Para el año 2020 en el territorio bajo estudio la tasa de natalidad es del 14.66%, mientras que la tasa de mortalidad es del 8.40%, y la de mortalidad infantil es del 2.99%.

A continuación, se procede a analizar la situación del barrio Triángulo y Moderno objeto de estudio de la presente tesis doctoral a través de los resultados de la observación no participante realizadas en el mismo, así como también de la información secundaria brindada por el Ente de la Movilidad.

En el mes de junio del año 2019 se visitó el barrio en cinco oportunidades con la finalidad de conocer su idiosincrasia y observar el uso del suelo, la infraestructura, los desplazamientos y el sistema de transporte entre otras variables.

III.3.1. Uso del Suelo

El uso del suelo puede clasificarse en distintos tipos, según la utilización que se dé del mismo, a saber:

- Uso de suelo residencial
- Uso del suelo comercial e industrial
- Uso del suelo Institucional

El hecho de que cada actividad o servicio que se preste en el barrio puede considerarse un punto generador de viajes, hace que el uso que se dé al territorio sea de relevancia, ya que este permitirá o no la satisfacción de algunas necesidades que originan desplazamientos dentro del territorio en el que habitan o salir de este, hacia otras áreas urbanas que garanticen el cumplimiento de la necesidad que originó el viaje.

Uso de suelo residencial.

Este tipo de uso del suelo es el más extendido, ya que refiere al alojamiento de las personas en viviendas, Las viviendas en la zona tienen una gran heterogeneidad y mantienen la caracterización realizada por Isabel Raposo, “es común que muchos de los asentamientos cuenten con una buena cantidad de viviendas consolidadas, esto se da en aquellos de mayor antigüedad y; también, en los más próximos a las áreas urbanas de mayor centralidad y/o espacios residenciales de calidad” (2010, p. 7)

En el barrio existen viviendas con construcciones de buena calidad, (predominantemente de material, de planta baja o dos plantas), con otras que pueden considerarse precarias o muy precarias, (son aquellas que están construidos con materiales de baja calidad). Cabe aclarar que en algunas viviendas no cuentas con provisión de agua por dentro, tienen pisos de tierra u otro material precario y algunas no tienen, algo tan elemental como un baño.

En general las construcciones de las viviendas están realizadas por sus habitantes o familiares, muchos sin conocimiento en materia de construcción con lo que ello implica, ausencia de criterios de seguridad y de organización del espacio.

> Una vivienda adecuada debe permitir que sus habitantes reciban ciertos servicios indispensables para la salud, la seguridad, la comodidad y la nutrición, por lo cual es preciso que cuente con acceso permanente a

> recursos naturales y comunes, como son el agua potable y la energía para cocinar, calefaccionar e iluminar la casa, entre otros. Queda claro, pues, que la carencia de servicios básicos adecuados menoscaba gravemente la salud humana y la calidad de vida, particularmente en personas que viven en situación de pobreza (OPS/OMS, 1996; Salvia, 2015, p.49).

El acceso a servicios domiciliarios contribuye una mejora en la calidad de vida familiar, para el desarrollo de las redes intrafamiliares, mientras que los servicios comunitarios contribuyen a mejorar el hábitat y el entorno en el que tienen lugar las redes de convivencia inter e intrabarriales.

En cuanto a los servicios básicos, el barrio cuenta con el servicio de agua potable, el tendido generalmente llega hasta las proximidades de las viviendas y desde allí se hacen conexiones irregulares por parte de los habitantes. Según la Encuesta de Línea de Base del Plan Abre (Salvia, 2015) los barrios de Rosario priorizados por esta política[7], tiene un déficit de conexión a la red de agua potable muy bajo: solo 1,2% de los hogares lo padece.

Se aclara que se utiliza como referencia este estudio sobre el Plan Abre ya que el complejo Fonavi ubicado en el barrio forma parte del objetivo del Plan, y además porque se realizaron, en el marco de este, muchas intervenciones en materia de infraestructura que benefician a la movilidad en la zona.

El acceso a la red de gas les permite no solo tener energía para cocinar, sino también para calefaccionar los hogares en invierno, todos los hogares del ABRE de Rosario presenta un déficit de conexión a la red de gas natural elevado de casi el 50%.

La conexión a la red cloacal conlleva un impacto sanitario ya que disminuye la transmisión de enfermedades y previene la contaminación del agua. El servicio llega al barrio, pero no todos los habitantes cuentan con la red dado a que el costo de establecer conexiones formales, clandestinas o irregulares es muy elevado. En los barrios del Plan Abre se evidencio que el 27,1% de las viviendas presentan un déficit en la mencionada prestación (Salvia, 2015)

Con relación a la energía eléctrica, todos los asentamientos irregulares de la ciudad acceden al servicio, por lo cual el territorio bajo estudio cuenta con

[7] Entre los cuales se encuentra el barrio bajo estudio.

electricidad, ahora bien, generalmente las conexiones internas con las viviendas son irregulares; “las conexiones individuales y los tendidos aéreos de aprovisionamiento del fluido se dan -mayoritariamente- en forma clandestina, siendo la subestación transformadora el último nexo formal del suministro” (Castagna, Raposo y Woelflin, 2010, p. 8)

Existen área de asentamientos irregulares donde se caracterizan por tener una trama urbana laberíntica, es decir, se establecen en su interior pasillos de comunicación, sobre todos a lo largo de las vías del ferrocarril o tierras fiscales en desuso.

Reforzando esta descripción, Guillermo Tella (2014) plantea que, desde la dimensión urbanística, se caracterizan por una laberíntica trama circulatoria producto de la falta de planificación en la agregación de casas y del máximo aprovechamiento del suelo, reduciendo los espacios comunes. La trama “de pasillos” dificulta el acceso a todo aquel no-residente e impide el ingreso de ambulancias, bomberos y patrulleros.

La mayoría de los habitantes del barrio, al momento de la entrevista, esgrimen ser propietarios de sus viviendas. Muchos de ellos posiblemente adquirieron sus propiedades a través del mercado informal, o través de ocupaciones ilegales o invasiones. Según el ReNaBaP el 100% de los habitantes no tienen título de propiedad de sus viviendas.

Una característica del barrio es que no existe igualdad de accesibilidad ni facilidad de desplazamientos para los habitantes que viven varias cuadras para adentro de las avenidas Rouillón y Bv. Seguí, estas dos arterias no solo son consideradas las más relevantes, sino es donde se ubican la mayoría de los comercios y por donde transitan las líneas de colectivo que llegan a la zona, e incluso donde se asentaron las mejoras en movilidad que se analizan más adelante.

A continuación, se presentan algunas imágenes del área extraídas del Street View.

Imagen 15.- Territorio bajo estudio. Triángulo y Moderno, Rosario.



Fuente: Street View.

Uso de suelo Comercial-Industrial

El suelo comercial-industrial es el que aloja actividades relacionadas a la compra y venta de bienes o servicios, o establecimientos dedicados a la transformación de materias primas, como ser polígonos industriales, fabricas, etc.

La avenida comercial más importante del barrio es la Av. Pte. Perón y Bv. Seguí, coincidiendo con Ana Passarelli, esta arteria vial

> es muy transitada tanto por los vecinos del barrio como por aquellas personas que la utilizan como vía para llegar al microcentro de la ciudad. En esa avenida se encuentran además una gran cantidad de comercios de diversos rubros, lo que genera que no solo se acerque la gente del barrio sino también personas de otros barrios que lo toman como un centro comercial de cercanía. Además, por la misma pasan los colectivos que van hacia diferentes zonas de la ciudad, generando así un lugar de tránsito permanente de los vecinos del barrio. (en Rodríguez Alzueta; 2016, p.104)

En Triángulo es relativamente alta la densidad de Pymes industriales y comerciales, así como también se encuentran algunas fábricas más grandes. En el extremo sur todavía existen establecimientos agrícola-ganaderos.

El barrio posee una gran cantidad de negocios, de diversos rubros que hacen que el sector tenga todo lo que requiere en la zona, siendo cada uno de estos un punto generador de viaje de proximidad.

A continuación, se detallan alguno de los principales comercios e industrias relevados durante las observaciones, saber:

Tabla 1.- Comercios relevados en Triángulo y Moderno.

Ferreterías	Jugueterías	Bazar
Peluquerías / Barberia	Corralón con materiales de construcción	Fotógrafos
Granjas	Tiendas de ropa	Rapipago
Verdulerías	Supermercados	Sex shop
Kioscos	Dietética	Zapatillerias
Carnicerías	Agencias oficiales de loterías	Servicios técnicos celulares
Panaderías	Farmacia	Talleres mecánicos de motos y autos
Venta pastas frescas	Mueblerías	Kioscos de diarios
Rotiserías	Forrajes	Venta de productos de limpieza sueltos
Lubricantes	Gimnasios	Vestidos de fiesta, novia y 15 años
Gomería	Pañaleras	Recetas Magistrales
Librerías-fotocopias	Cotillón y repostería	

Fuente: elaboración propia en base a la observación no participante.

De todos estos locales mencionados, los que más se relevó a través de la observación no participante son peluquerías, granjas, kioscos, verdulerías, carnicerías y tiendas de ropa. No se han observado (sobre estas arterias principales) entidades bancarias donde los habitantes de barrio puedan recurrir a realizar trámites o cajeros automáticos donde puedan retirar dinero en efectivo.

La existencia de la variedad de rubros es por un lado beneficioso, ya que permite a los ciudadanos del barrio adquirir o satisfacer sus necesidades en la proximidad a su domicilio, sin necesidad de emprender viajes largos y costoso, (ya sea monetario o de tiempo), en medios motorizados (vehículo particular, motovehículos o transporte urbano).

Esta proximidad beneficia sobre todo a las mujeres que son las que más desplazamientos realizan en el barrio por motivos asociados a tareas del hogar o cuidado de hijos menores, tendencia que ya se observaba en la encuesta Origen-Destino del 2008.

Uso de suelo Institucional

Es un tipo de suelo utilizado para garantizar el derecho de los vecinos a una buena calidad de vida, y refiere a equipamientos relacionados a salud, educación, recreación, etc.

A) Sistema de Salud

La presencia de un Centro de salud en el barrio es decisiva a la hora de garantizar el derecho a la salud de la población, en especial de aquellos grupos que no cuentan con una cobertura por obra social o medicina prepaga.

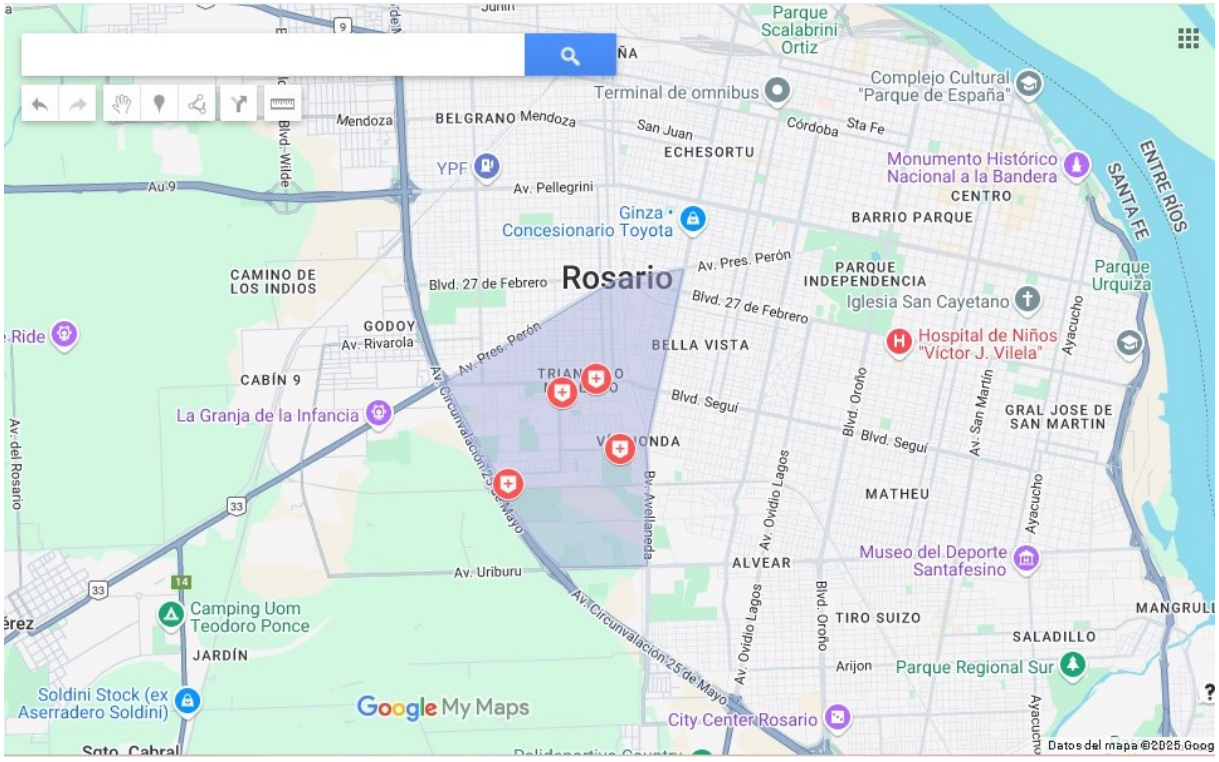
El territorio objeto de estudios posee centros de salud para la atención primaria de los moradores del área. Según Isabel Raposo existen en los barrios instituciones como hospitales o dispensarios a menos de diez cuadras, por lo cual se considera que la población de esta área vulnerable tiene garantizado el acceso a la salud.

De las entrevistas realizadas se desprende que dentro de los nosocomios que se ubican en el territorio bajo estudio se realizan consultas de rutina, así como estudios básicos y puntuales, por lo cual, para acceder a una atención o análisis específicos, las personas deben trasladarse a otras instituciones de salud ubicadas fuera de Triángulo y Moderno, generalmente en el centro de la ciudad de Rosario.

Según la Encuesta de Línea de Base del Plan ABRE, los barrios que lo conforman hay un déficit del (13,1%) de centros de salud en las inmediaciones del hogar, y 1 de cada 4 hogares manifiestan atenderse en el Centro de Salud.

A continuación, se presenta un mapa en el cual puede verse el barrio y la distribución de los centros de salud existente en el mismo.

Imagen 16.- Centros de Salud en el área bajo estudio.



Fuente: Google Maps

B) Sistema Educativo.

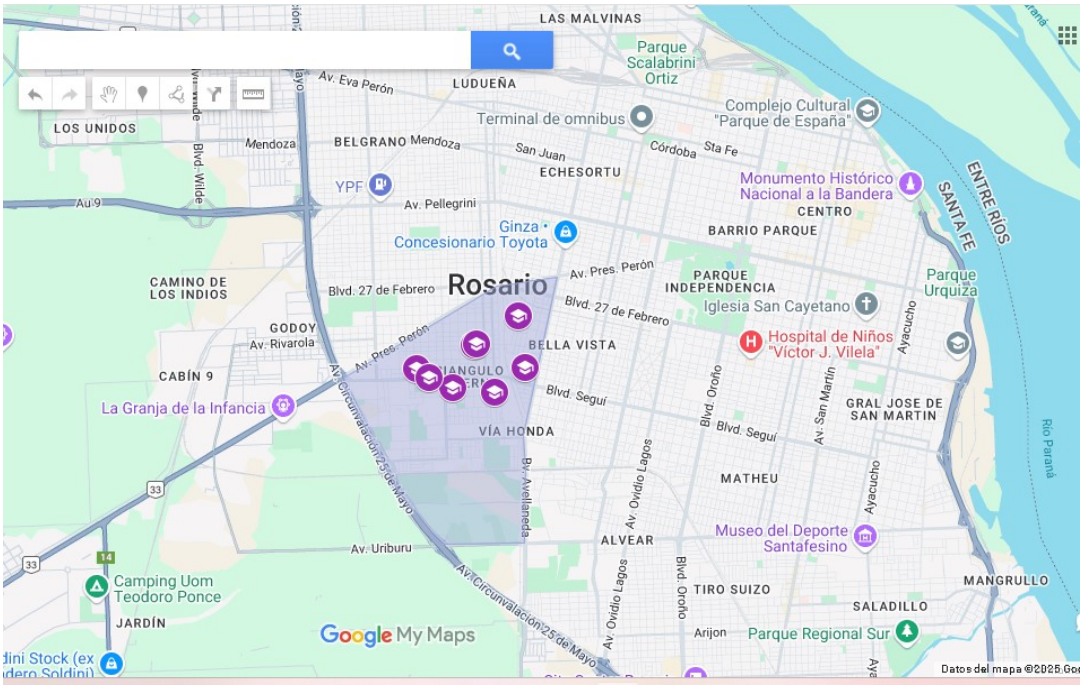
> La educación formal es uno de los mecanismos principales de socialización e inclusión social para niños, niñas, adolescentes y jóvenes; sin embargo, es posible que la fragmentación del sistema educativo genere oportunidades desiguales de inclusión, no solo por la generación de situaciones de exclusión sino porque también se generan desiguales formas de inclusión vinculadas con la calidad de la oferta y con las condiciones de educabilidad (López, 2004) de las cohortes que transitan por la escuela.(Salvia, 2015, p.55)

El derecho a la educación y su acceso habilitan al ejercicio de otros derechos, como el acceso al empleo formal y a la participación ciudadana. En Argentina la educación es obligatoria desde el nivel inicial al secundario. El ingreso y permanencia en el sistema educativo permite no solo disminuir desigualdades, sino que fortalece los mecanismos de cohesión social.

Triángulo y Moderno cuenta con instituciones educativas, (tanto de gestión públicas como privadas), de los diversos niveles: nivel inicial, primarios y secundarios.

A continuación, se presenta un mapa con el relevamiento de las instituciones educativas del barrio.

Imagen 17.- Instituciones educativas. Barrio Triángulo y Moderno.



Fuente: Google Maps.

Ahora bien, la existencia de las instituciones no quiere decir que se garantice el acceso a las mismas, ya que está relacionado con los cupos que cada colegio tiene para aceptar alumnos. Esto implica que en algunos casos los chicos tengan que recurrir a colegios fuera del barrio, lo que requiere otro tipo de movilidad.

Cabe destacar que también se encuentran casos en la que los padres deciden enviar a sus hijos a escuelas en otras áreas, por considerar que ello les traería mayores oportunidades y otro tipo de formación.

Debe destacarse aquí que las condiciones de entorno dadas por la existencia de instituciones educativas públicas en buen estado y que resulten confiables y seguras juegan un papel fundamental para el fortalecimiento de las redes de convivencia y solidaridad entre niños, niñas, adolescentes y jóvenes de la comunidad, por cuanto

constituyen uno de los espacios de posibilidad donde aquellos lazos sociales tendrán lugar. (Salvia, 2014, p. 62)

C) Centros Vecinales

Las vecinales son organizaciones comunitarias de carácter territorial, que representan a las personas que viven dentro de una misma unidad vecinal. Las mismas se caracterizan por no perseguir fines lucrativos y su principal objetivo es lograr e incentivar el desarrollo de la comunidad, velar por los derechos de los vecinos y colaborar con las autoridades municipales.

En el barrio esta la vecinal:

- Asociación mutual barrio Triángulo.
- Unión Vecinal Julio Argentino Roca.
- Asociación Vecinal 13 de marzo.

D) Centros Recreativos

La socialización entre personas puede realizarse a través de espacios recreativos donde se comparten actividades artísticas o culturales. Dentro del barrio Triángulo y Moderno se encuentran los siguientes espacios:

- Orquesta Sinfónica Triángulo
- Biblioteca popular y Vecinal Justo José de Urquiza
- Centro de Jubilados Vida Triángulo
- Centros Convivencia barriales. (en adelante CCB)

En este espacio se realizan entrevistas con informantes calificados, específicamente en el CCB N°8 “Rouillón” ubicado en calle Rouillón al 4302-4400 dentro de lo que se conoce como el barrio Quon, que geográficamente se encuentra dentro del área bajo estudio.

El CCB N° 8 es de gestión municipal, su principal objetivo es promover procesos de inclusión de la población de mayor vulnerabilidad social, priorizando la primera infancia, jóvenes y adultos mayores.

La directora del CCB 8 Mónica Rossi, plantea las diversas actividades que se realizan en el lugar con la finalidad de cumplir el objetivo de inclusión. Existen diversos talleres de integración, formación y capacitación, a saber:

- Espacio de desarrollo. Destinado a mamás con niños de 0 a 2 años.

- Salita de tres (3) años.
- Cuidado infantil (en este espacio jóvenes se capacitan para el cuidado de niños).
- Ludoteca para chicos entre 6 y 13 años.
- Video para adolescentes de 12 a 14 años.
- Cosas de chiques para adolescentes entre 12 y 14 años.
- Baile para chicos de 10 a 14 años.
- CAEBA, escuela primaria para mayores de 14 años.
- Apoyo escolar.
- Peluquería.
- Estética.
- Fotografía.
- Catering.
- Embarazadas.
- Actividades deportivas

En el CCB N° 8 los principales asistentes son personas que habitan principalmente en Triángulo y Moderno, ante la consulta a la forma en que se trasladan a las actividades mencionadas responden que se movilizan a pie o bicicleta. Son muy pocos los asistentes que vienen por fuera del barrio ya que solo a esa zona llega una sola línea de colectivo (110), tema que se retoma más adelante.

Los trabajadores del lugar principalmente se movilizan en auto particular, y algunos, pero muy pocos, en colectivo.

Otro punto de encuentro social, y en este caso, religioso, lo constituyen las iglesias en esta área estudiada se encuentran el templo de los Testigos de Jehová (ubicado sobre calle Rouillón) y la iglesia Ntra. Señora de la Salud, (situada sobre calle Matienzo)

E) Áreas Verdes y Deportivas

Se entiende por áreas verdes y deportiva al suelo dedicado al espacio libre como se plazas, parques, etc.

Los espacios verdes en buen estado cumplen muchas funciones que resultan un aporte importante a la calidad de vida ofrecida por los espacios urbanos,

particularmente como pulmón que oxigena el aire y como espacios de socialización, tanto para la crianza de niños o niñas como para el esparcimiento de adolescentes en entornos seguros, permitiendo simultáneamente el encuentro entre vecinos, la realización de actividades colectivas, la práctica de actividades físicas, entre otras. El playón o polideportivo y el club social se enmarcan en este tipo de espacios principalmente destinados a ampliar y fortalecer la socialización y vigorizar los lazos de solidaridad entre niños, niñas, jóvenes y adolescentes. (Salvia, 2015, p. 40)

En el territorio objeto de estudio se encuentran, a saber:

- Feria comercial a cielo abierto
- Polideportivo Deliot (posee natatorio, básquetbol, fútbol, gimnasia jóvenes y adultos, hockey, ludotecas, voleibol, escuela de natación y colonia de vacaciones)
- Club Social Unión y Progreso
- Club social, recreativo y deportivo Triángulo
- Club Moderno
- Club social y deportivo 20 Amigos

Imagen 18. Feria comercial a cielo abierto.



Fuente: Google Earth

Este tipo de instituciones tienen un rol fundamental en territorios con desigualdades bien marcadas, porque se convierten en un lugar de contención y encuentro, sobre todo para los niños y adolescentes.

Por ejemplo, el club social y deportivo “20 Amigos” tiene una diversidad de talleres de acceso gratuito que se sostienen por convenios con la Provincia, con Extensión Universitaria de la UNR y con otras instituciones del barrio.

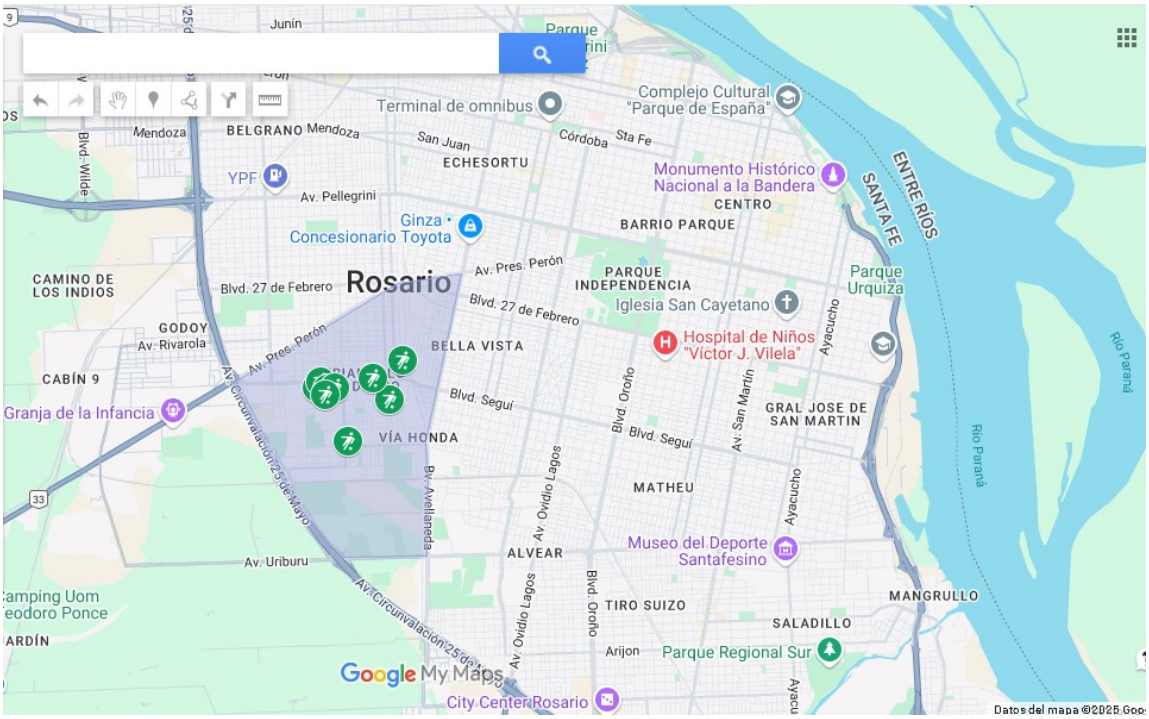
Como menciona (el entonces) presidente, Matías Moschini

> Tiene una sala de computación, biblioteca, un salón grande y un gimnasio por donde pasan 150 chicos todas las semanas. Tenemos de todas las edades, desde nenes chicos de dos y tres años que vienen con los hermanos, muchos preadolescentes de 10 a 13 años y hasta una camada de adolescente y jóvenes. Todos los que forman parte del club tienen acceso gratuito a talleres y actividades como boxeo, trapecio, guitarra, teatro y murga, entre otros deportes. Y este año, se anexaron los talleres de serigrafía y carpintería con producción propia, en el marco del programa Nueva Oportunidad (CLG Noticias, julio 2018).

Producto de las realidades socioeconómicas, se observa que este tipo de instituciones han incorporado competencias o finalidades que no tienen que ver con las de su origen, como el de dar de merendar y cenar a los chicos y jóvenes que

participan diariamente. “Son 50 pibes que, por lo menos, se van con un plato de comida a la casa”. (CLG Noticias, julio 2018).

Imagen 19.- Instituciones deportivas y sociales.



Fuente: Google Maps.

D) Organizaciones o Instituciones públicas/políticas

- Comisaria 19
- Casa de Participación Estévez Boero. Partido Socialista.
- SEDRONAR/ Dispositivo Integral de Aborraje Territorial (en adelante DIAT)
- Distrito Municipal Oeste “Felipe Moré”

Cabe aclarar que esta última es una institución de importancia para toda la zona oeste, la misma fue creada en 1999 a partir de la descentralización político-administrativa y modernización que llevo a cabo el gobierno del entonces Intendente Dr. Hermes Binner, con la finalidad de acercar al Estado al barrio para que las personas puedan realizar trámites de una forma más ágil y dinámica, y la participar activamente del territorio.

Imagen 20.- SEDRONAR/ Dispositivo Integral de Aborraje Territorial (en adelante DIAT).



Fuente: Google Earth

III.3.2. Infraestructura. Soporte físico de la movilidad.

Existe una disparidad de situaciones dentro del mismo barrio, en cuanto a la infraestructura; una cosa es sobre las avenidas principales, es decir sobre Rouillón, BV. Seguí, Pte. Perón y otra es sobre las arterias internas del mismo y sobre las zonas donde se asienta el barrio Qom.

A partir de la observación no participante se puede identificar que sobre las avenidas existen mejores condiciones de desplazamiento y de accesibilidad, ya que tanto por Rouillón como por Bv. Seguí se emplazan la mayoría de los comercios, pasan las líneas de colectivos y hasta la infraestructura vial es de mayor calidad.

Las paradas de colectivo sobre las principales calles son en su mayoría las denominadas de tipo B, sin embargo, en el resto de las arterias se colocaron postes informativos que cuentan con datos respecto de las líneas que pasan y los destinos principales de cada línea. [8]

[8] Cabe destacar que todos estos elementos de equipamiento urbano, tanto las paradas como los postes, han sido georreferenciados para que el usuario pueda utilizar el servicio de SMS a partir de la creación del Centro de Monitoreo del TUP

Imagen 21.- Parada de Transporte Público tipo B.



Fuente: Street View.

Sobre las principales arterias mencionadas se aprecia calles asfaltadas con cordones, rampas para personas con discapacidad, acceso a cocheras y estacionamientos; Veredas que han sido reparadas durante el periodo bajo estudio, por lo cual se las observa, en su mayoría, en condiciones de transitabilidad, hechas de baldosas y en los extremos hacia el cordón tienen césped.

Las calzadas son asfaltadas y a partir de las modificaciones que se realizaron, abriendo la curva de la calle Seguí, se han realizado obras de mejoras por lo cual se ha colocado señalización vial tanto horizontal como vertical y perfeccionamientos en las luminarias, que están ubicadas de forma lateral.

A diferencia de esta situación, en las calles internas del barrio no hay cordones y se existen zonas con zanjas en muchas de las calles.

Imagen 22.- Áreas internas del barrio con zanjas.



Fuente: Google Earth

El barrio cuenta con los contendores correspondientes para el barrido y limpieza, en su mayoría son de plástico, salvo por Bv. Seguí que son de chapa.

Según la Encuesta de línea de base del Plan ABRE (Salvia, 2015), en los barrios de la ciudad de Rosario (dentro del cual se encuentra Triángulo y Moderno) el déficit de calles pavimentadas es relativamente bajo: alcanza solo al 4,2% de los hogares, también un 34,3% de las viviendas están edificados sobre terrenos o calles inundables que tienen incidencia en la posibilidad de circular y desplazarse en el barrio.

En referencia a la transitabilidad del barrio, esta misma Encuesta menciona que el 3 de cada 10 hogares de los barrios del Plan Abre plantean tener problemas de movilidad intra o Inter barrios.

Otro indicador de acceso al barrio es el ingreso de los sistemas de emergencia (incluye ambulancias o patrulleros), el 14,4% de los encuestados en los barrios del

Programa en la ciudad manifiesta tener problemas de acceso, es decir que no ingresan a la zona.

Imagen 23.- Barrio Triángulo y Moderno.



Fuente: Imágenes de Google. Street View.

Un indicador de relevancia es el alumbrado público, que además de facilitar la movilidad brinda sensación de protección durante las horas de menor luminosidad. Según la Encuesta de Línea de Base del Plan Abre (Salvia, 2015) los barrios vulnerables de Rosario que forman parte del programa (entre ellos Triángulo y Moderno) representan un déficit de iluminación bajo (3,3%)

Como se mencionó anteriormente dentro del barrio existen dos realidades, una de alta vulnerabilidad y otra donde se intensifica este indicador de pobreza, y es en el área donde residen el pueblo originario Qom. Como menciona Cebollada (2006)

zonas semi excluyentes y otras excluyentes, por las condiciones de vida precaria de las personas que viven en esta última.

Para caracterizar la zona se utiliza, no solo lo observado durante las visitas al barrio, sino fundamentalmente un trabajo inédito realizado por Corbeta Silvina (2016) en el cual hace una descripción de los barrios mencionados en la ciudad de Rosario, entre el cual se encuentra el que está ubicado en el Distrito Suroeste, en un cuadrante localizado entre la Av. de Circunvalación 25 de Mayo al oeste, la calle E. Espinoza al norte, Av. Rouillón al este y Av. 1907 al sur en barrio Triángulo y Moderno.

La mayoría de las personas que viven en el barrio proceden principalmente de zonas urbanas o rurales de la Provincia del Chaco.

> Se observa que alrededor de seis de cada diez personas de origen Qom habita una vivienda inadecuada, mayormente ranchos o casillas […] con situación irregular de tenencia […] mayormente en asentamientos irregulares […] con viviendas de calidad constructiva insuficiente (56%). Más alarmantes aún son los valores que asumen los indicadores relativos a la calidad de materiales en techo y en pisos, y a la calidad en la conexión a servicios básicos. En este último caso, sólo el 30% de los Qom tiene una conexión aceptable a servicios básicos. […] Por otra parte, más del 25% de los Qom habita hogares con hacinamiento crítico, es decir, donde hay más de 3 personas por cuarto. Mientras que un porcentaje similar vive en hogares que no cuentan con heladera […] las familias carecen de una red de agua segura, de tendido de luz eléctrica, red de gas y desagües cloacales, por lo cual los entrevistados recurrentemente enuncian la necesidad de contar con ellos […] La red de gas generalmente se suplanta por el uso de gas envasado (garrafas). Mientras que, ante la falta de cloacas, las familias excavan sus propios depósitos. Cuando hay lluvias intensas o los depósitos se desbordan, los desechos suelen salir a la superficie y provocar diversos tipos de infecciones. (Corbeta Silvina; 2016, p.15-16).

Las personas pertenecientes a etnias o pueblos indígenas que viven en zonas urbanas suelen habitar en comunidades ubicadas en los sectores más pobres y espacialmente segregados de las ciudades y con bajo acceso a servicios básicos y de

recreación (CIDH, 2021), incluyendo menos acceso a servicios de transporte y de menor calidad, así como una mayor exposición a la delincuencia y violencia (CIDH, 2021). La Comisión Interamericana de Derechos Humanos ha señalado que: “estos patrones de desigualdad estructural y pobreza económica perpetúan el ciclo de discriminación e invisibilidad al que han estado (…) debido a la ausencia de reconocimiento histórico, imposibilitando el goce y ejercicio efectivo de sus derechos humanos” (CIDH, 2021 párr.7).

> Asimismo, las comunidades indígenas experimentan un nivel de pobreza que propicia una situación aún más susceptible de vulnerabilidad y carencias en el acceso al sistema de movilidad, ya que “los pueblos indígenas son los más pobres en la mayoría de los países latinoamericanos” (PNUD y OPHI, 2021). En esta línea, la discriminación hacia las comunidades indígenas y afrodescendientes no solo pasa por las brechas de ingreso y la pobreza, sino que la discriminación racial y los patrones culturales generan efectos negativos a la hora de su desenvolvimiento en la vida cotidiana y, por ende, en la circulación de las ciudades. Además de las barreras ligadas a la accesibilidad económica y espacial de los servicios de transporte, con frecuencia se suman barreras de uso ligadas a la falta de información disponible en la lengua utilizada. (Martínez CEPAL 2024, p. 28)

Según Corbeta Silvina et all, en las entrevistas que se realizaron a los habitantes del barrio

> sobresale la percepción de que los indígenas y sus barrios están olvidados, abandonados a su suerte. La ciudad se ofrece ante sus ojos como algo que se les cierra, los niega y los invisibiliza relegándolos a espacios marginados. De esa manera, la ciudad parece obligarlos cotidianamente a poner en juego el cuerpo, la salud y la vida (2016p.20)

Los habitantes de esta área del barrio se sienten estigmatizados, marcados y vistos como diferentes. Los otros habitantes del barrio hacen uso a su derecho al racismo, ya que se le atribuye a esta comunidad Qom características negativas, que

intentan erradicar, y mientras tantos los mantienen sintiéndose excluidos y marginados.

> El estigma que pesa sobre las barriadas pobres conserva la misma lógica que el estigma personal o grupal. Al atribuirle una serie de características negativas a estos territorios se logra crear la imagen de un escenario "potencialmente peligroso", el cual queda "marcado" como zona de riesgo e insegura, definido como un "barrio caliente". Estos barrios son referenciados como territorios de ilegalidad, violentos e intimidatorios, donde se dice que la droga corre a raudales, la prostitución es moneda corriente y el trabajo formal una actividad despreciada por la mayoría de sus habitantes." (Domenighini – Kaler en Rodríguez Alzueta, 2016, p.104).

III.4. Movilidad y Sistema de Transporte

Los barrios periféricos y vulnerables comparten ciertas condiciones respecto del transporte y la movilidad, a saber:

- Dependencia generalizada de los modos de transporte no motorizados (como la caminata, la bicicleta) para traslados dentro del barrio y del transporte motorizado para aquellos viajes que requieren de un mayor desplazamiento (motos y transporte urbano de pasajeros).
- Inequidad en las condiciones de transporte, inadecuada accesibilidad, seguridad y confort para llevar adelante las actividades cotidianas de las personas que residen en el barrio.

En base a estos dos puntos mencionados se realiza un análisis de la situación en el barrio teniendo como principal insumo la información brindada por el EMR.

Se aclara que el EMR brindó información sobre los patrones de movilidad de los habitantes del área bajo estudio, basados en la encuesta Origen y Destino 2008, así como en la encuesta Permanentes a Pasajeros del 2022. Esta última tiene solo información vinculada al TUP ya que las consultas se realizan dentro de las unidades.

III.4.1. Patrones de movilidad de los habitantes de Triángulo y Moderno.

III.4.1.1. Motivo de viajes

Al momento de evaluar la movilidad urbana es fundamental considerar las causas que dan origen o motivan los desplazamientos de los habitantes. “el saber por qué de un viaje permite evaluar su necesidad e identificar cuáles son las principales actividades que los generan (…) de este modo, es posible obtener una visión de la dinámica social y entender cómo ésta impacta sobre la movilidad ciudadana” (Encuesta Origen- Destino 2008; 2011, p.53)

Motivo de viaje según género.

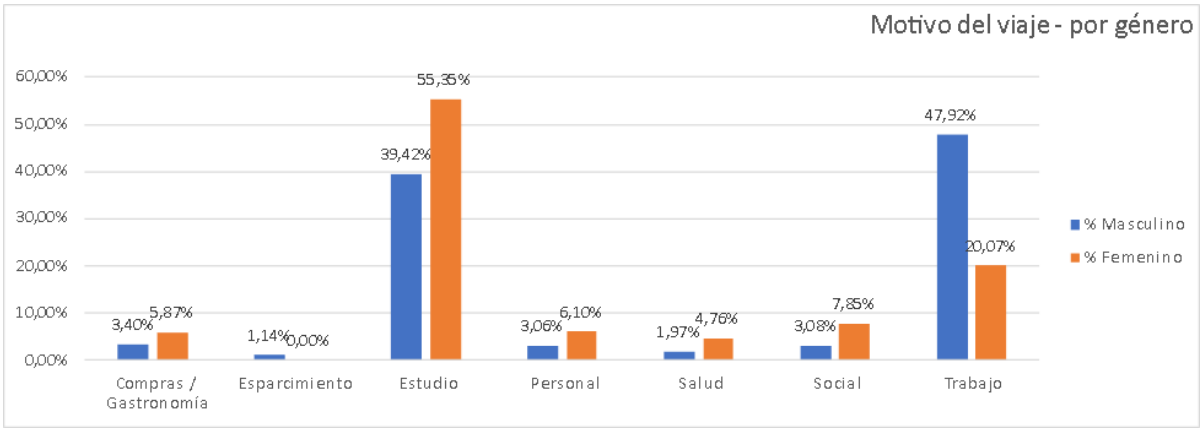
A la hora de evaluar la influencia de los desplazamientos, (puede verse en el gráfico a continuación) existe una preponderancia de los viajes considerados obligados para ambos sexos, entre ellos se destacan el trabajo y el estudio.

Ahora bien, si se desglosa por género pueden identificarse patrones de movilidad diferentes entre hombres y mujeres.

La población masculina en el barrio realiza traslados relacionados principalmente con el trabajo (47.9%) y en una menor proporción con el estudio (39.42%); sin embargo, está tendencia se invierte con el género femenino que se moviliza principalmente por el motivo estudio (55.35%), seguido en una importante diferencia por el trabajo (20.07%).

Hay otros tipos de viajes, considerados no obligados, que se relacionan fundamentalmente con necesidades de cuidado y reproducción del hogar, como ser compras y gastronomía (5.87%), salud (6.10%) y social (7.85%) donde la participación de las mujeres es mayor a la de los hombres.

Gráfico 3.- Motivo del viajes según género.



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR según la encuesta O/ D 2008.

Por otro lado, según la percepción de los habitantes de Triángulo y Moderno consultados para el presente trabajo, los principales motivos de viajes son trabajo, estudio, personales y por último salud.

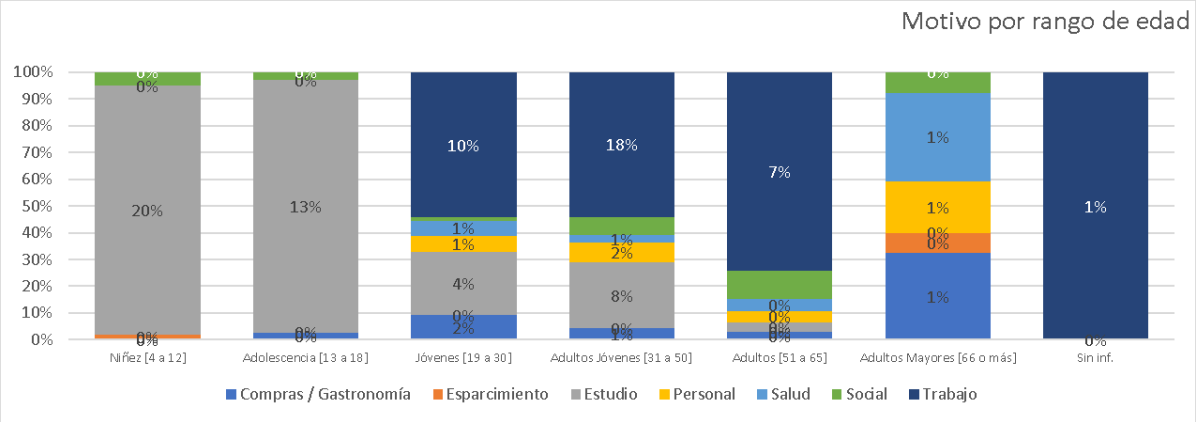
> La actividad laboral supone un traslado espacial regular que se ve atravesado por múltiples factores: tiempo, distancia, trasbordos, costo, seguridad. En este sentido las dificultades en el traslado conducen, en algunos casos, a rechazar oportunidades laborales. Estos casos no se explican únicamente por el tiempo de viaje. Las deficiencias en el servicio de transporte y el costo acumulado […] también son factores para tomar en cuenta. (Oniszczuk, G. et all, 2013, p.40).

Motivo de Viaje según grupo etario.

A la hora de evaluar la movilidad según los grupos etarios de los habitantes de Triángulo y Moderno, se resalta el motivo estudio entre jóvenes de 4 a 18 años (33%), mientras que el motivo trabajo, representa un 35% de los desplazamientos entre las personas de 19 a 65 años, (o sea la población económicamente activa) disminuyendo sensiblemente en el rango de 66 o más.

La información brindada por el EMR evidencia que la población mayor de 66 años realiza muy pocos traslados, los mismos se relacionan más con motivos diversos como ser: compras, salud, sociales o personales.

Gráfico 4.-Motivo de viaje según rango etario.



Fuente: elaboración propia según la encuesta O/D 2008.

III.4.1.2. Modos de transporte

En el territorio bajo estudio los modos de transportes más utilizados, (según la O-D 2008) son el colectivo, seguido por la caminata y automóvil particular, en un porcentaje menor la bicicleta. Esta tendencia parece mantenerse, ya que como puede apreciarse en el siguiente gráfico, hay una predisposición marcada del uso de transporte público en todos los grupos etarios (46%), seguido la caminata (17%) y el vehículo particular (15%). La moto aparece como una opción de transporte (6%) entre los jóvenes entre 19 y 30 años fundamentalmente.

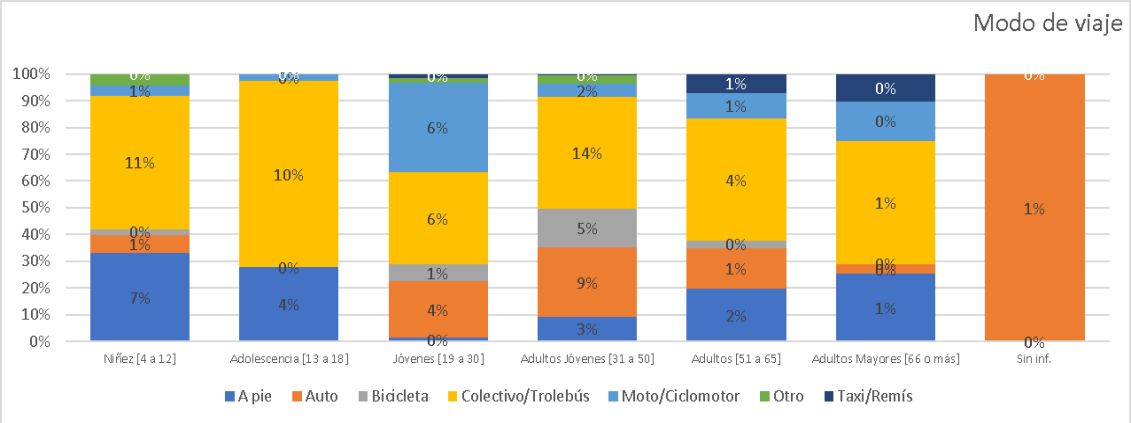
Los medios no motorizados son una opción de desplazamiento para todas las edades, destacándose fundamentalmente, la bicicleta entre los 31 y 50 años (5%), mientras que la caminata aparece con más fuerza entre los extremos, es decir en el sector más joven de la población (de 4 a 18 años) y adultos (de los 51 años en adelante).

Ahora bien, la mayoría de las personas consultadas dentro del barrio respondieron que se mueven a pie, en bicicleta o en moto.

Si se tiene en cuenta las edades respecto de los modos utilizados, se destaca (para el año 2008) el uso del transporte público de colectivo en todos los rangos

etarios; ahora bien, el uso del auto particular se da principalmente en el sector de jóvenes entre 19-50 años, mientras que la niñez se desplaza fundamentalmente a pie.

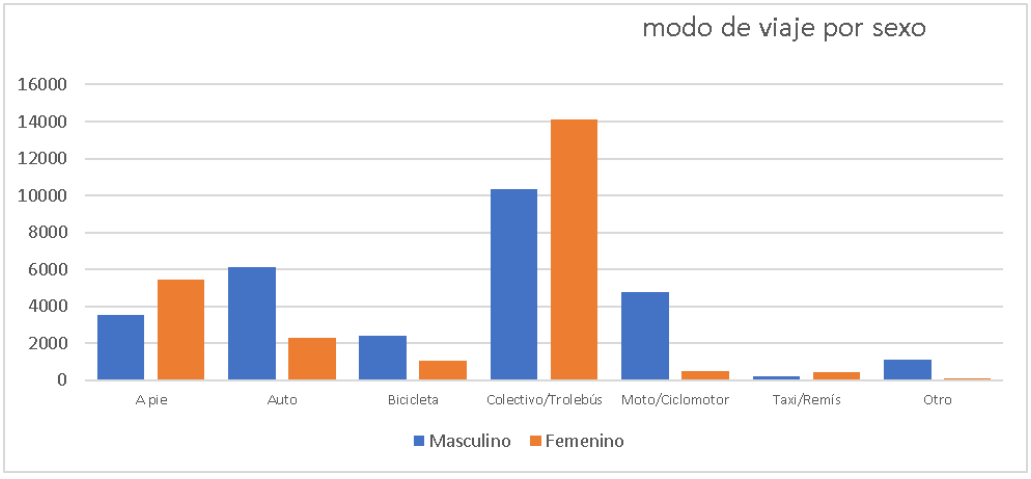
Gráfico 5.- Modo de viaje.



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR.

Las mujeres son las que continúan utilizando en mayor medida el colectivo para desplazarse, seguido por la caminata, sobre todo dentro del barrio. Mientras que los hombres hacen mayor uso de medios motorizados como la moto y el auto particular, aunque también hay una alta participación de este género en el uso del transporte público.

Gráfico 6.- Modo de viaje según sexo.

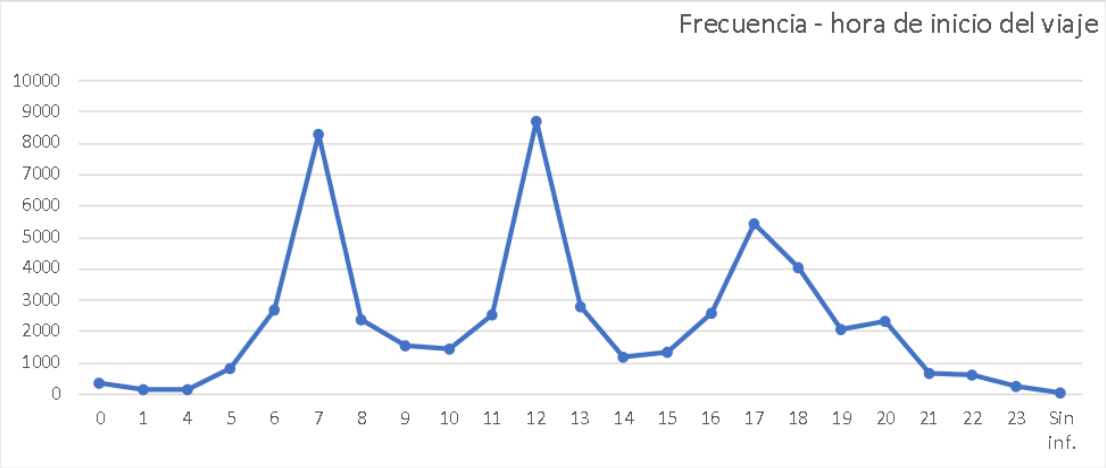


Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR

III.4.1.3. Hora de viaje.

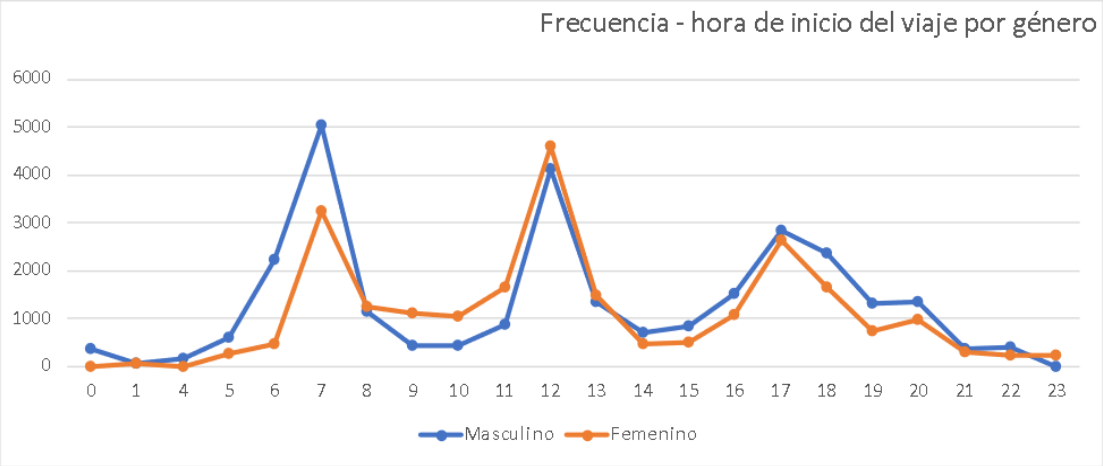
Con respecto al horario en que la población objeto de estudio se moviliza, puede destacarse que se mantienen los denominados hora pico para la movilidad en ambos géneros, se da aproximadamente a las 7 de la mañana y las 12 del mediodía, volviendo a ocurrir en el rango horario de 17 y 18 h. El resto de la jornada son consideradas valles, por mantener constante el flujo de circulación.

Gráfico 7. Horas pico y valles. Hora de inicio del viaje.



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR

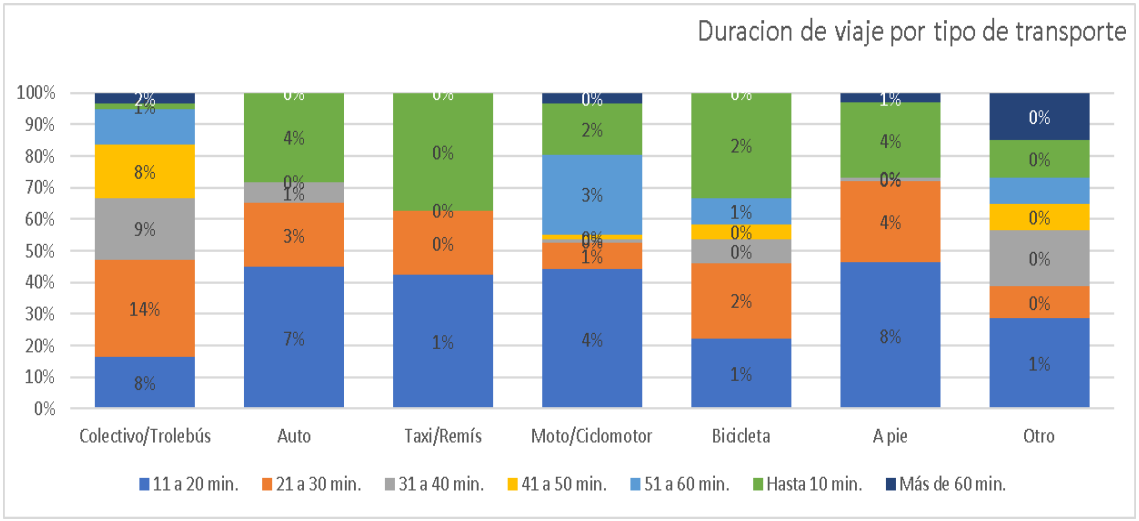
Gráfico 8.- hora de inicio del viaje según género.



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR

Como se mencionaba en el abordaje teórico, las poblaciones más vulnerables se ubican en los márgenes de la ciudad, eso conlleva desplazamientos más largos que consumen una importante cantidad de minutos. Según la Encuesta Origen- Destino del 2008, la mayoría de los viajes de las personas que habitan el barrio Triángulo y Moderno y utilizan el TUP, tienen una duración promedio entre 10 y 20 minutos, el 30% menciona tener un viaje entre 11 y 20 min y un 33 % viajes inferiores a media hora. Si se considera las dimensiones de la ciudad de Rosario y la congestión vial existente sobre todo en el centro de esta, un viaje que tenga en promedio este tiempo no podría considerarse largo y costoso.

Gráfico 9.- Tiempo de viajes por tipo de transporte.



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR

Teniendo en cuenta puntualmente los viajes en transporte público, la Encuesta Permanente a Pasajeros, tiene información actualizada (2023) respecto al servicio. Según el 65% de las personas consultadas, la frecuencia entre unidades es la esperada.

Del TUP que llega al barrio, los intervalos entre unidades van variando de acuerdo con las líneas, a continuación, se presenta un cuadro con información de frecuencias brindado por el EMR.

Tabla 2.- Intervalo entre unidades durante una hora pico.

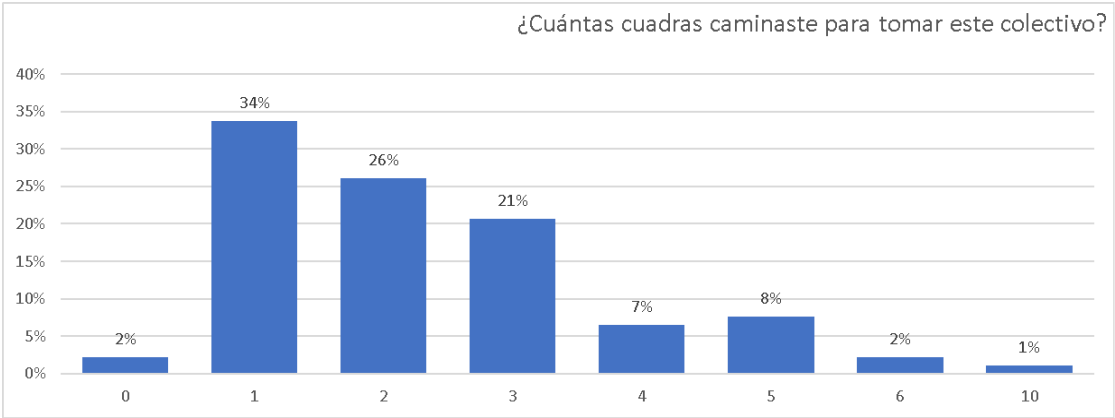
Línea	Bandera	Empresa	Intervalo en h pico en minutos (invierno)		
			Laboral	MF	Festivo
110	**UNICA**	RB	6	10	23
121	**UNICA**	MOVI	10	23	18
122	**VERDE**	RB	10	15	21
122	**ROJA**	RB	10	15	21
126	**NEGRA**	RB	24	28	40
126	**ROJA**	RB	24	28	40
128	**NEGRA**	RB	13	17	39
129	**UNICA**	MOVI	14	20	22
130	**UNICA**	RB	9	14	25
133 125	**VERDE**	RB	20	30	41
133 125	**NEGRA**	RB	19	31	41
EAO	**UNICA**	MOVI	24	24	24

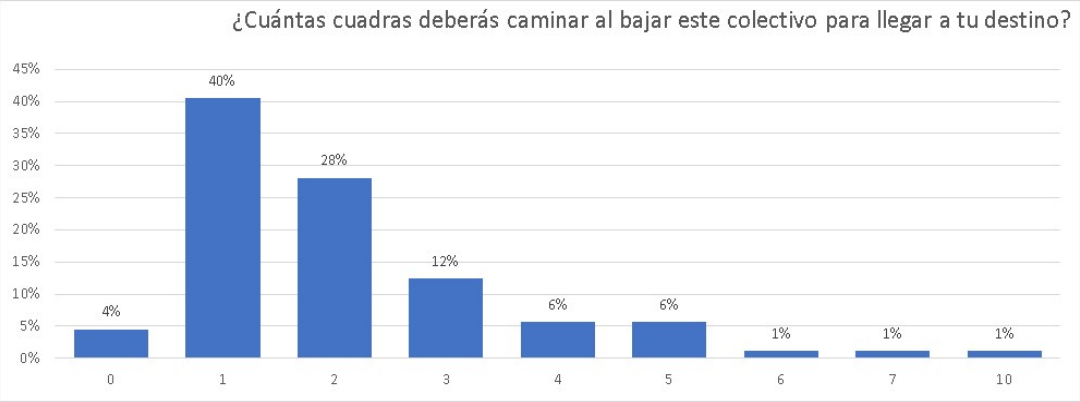
Fuente: Ente de la Movilidad Rosario.

III.4.1.4. Cuadras caminadas.

Respecto a las cuadras caminadas antes de subir a la unidad o al bajar de ella, aproximadamente el 34% y el 40% respectivamente, manifiestan caminar una cuadra, pero la distribución de las respuestas muestra tendencias de una caminata equivalente a 3 cuadras, ya que 40 % de la población manifestó esta necesidad.

Gráfico 10.- Cuadras caminadas.



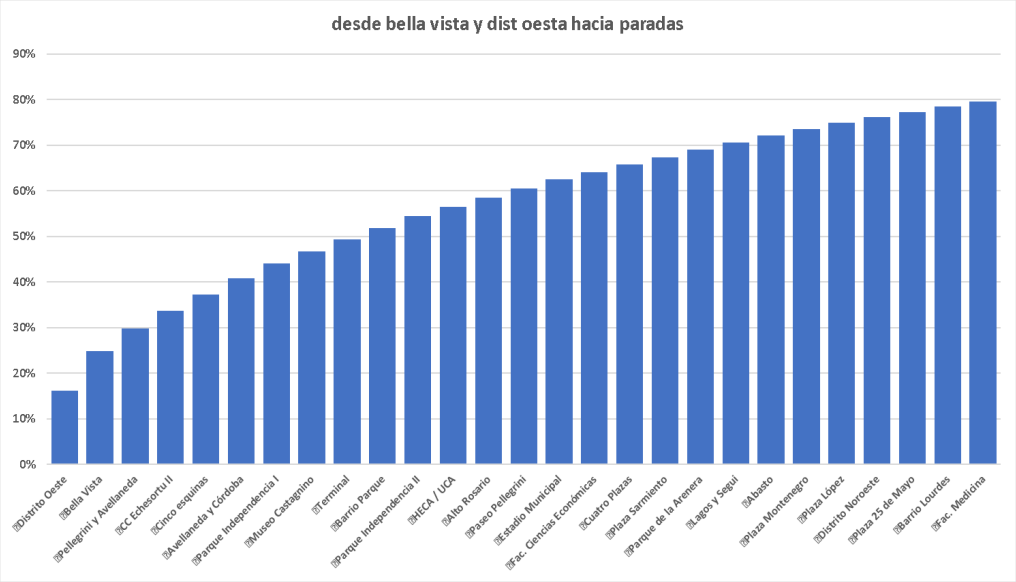


Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR.

III.4.1.5. Transporte no motorizado. Sistema público de bicicletas

Sobre el uso del sistema público Mi bici tu bici, cabe mencionar que el barrio bajo estudio tiene dos estaciones de bicicletas públicas: Estación Bella Vista, ubicada en Av. Avellaneda 2389 y Estación Distrito Oeste, emplazada en Pte. Perón 4602. En ambas estaciones se generan aproximadamente el 80 % de los viajes a otras paradas de la ciudad, como muestra el siguiente gráfico.

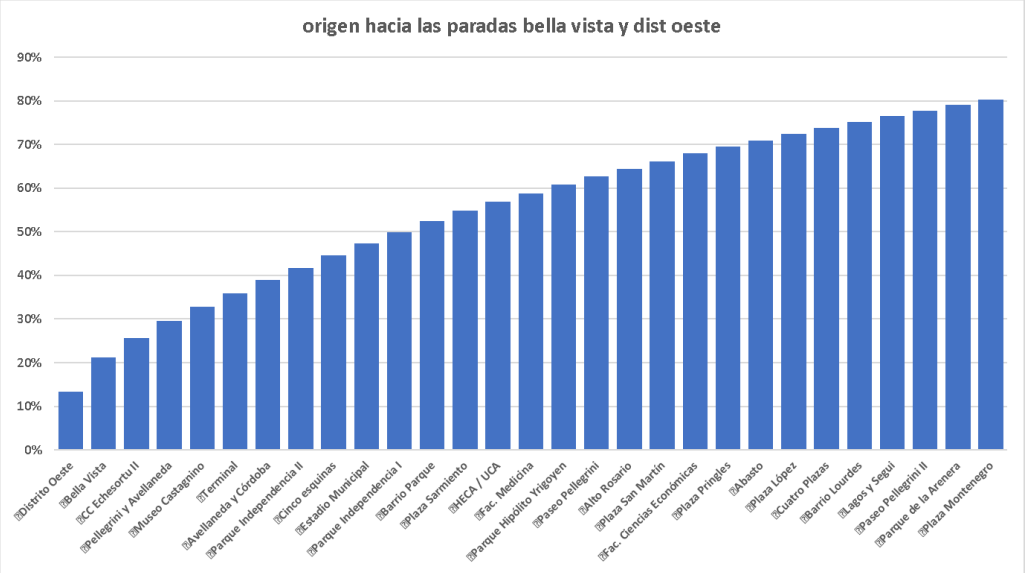
Gráfico 11.- Viajes en bici pública con Origen en Triángulo y Moderno.



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR

También puede verse los viajes en sentido contrario, es decir desde otras áreas de la ciudad a las paradas del sistema de bici públicas ubicada en el barrio.

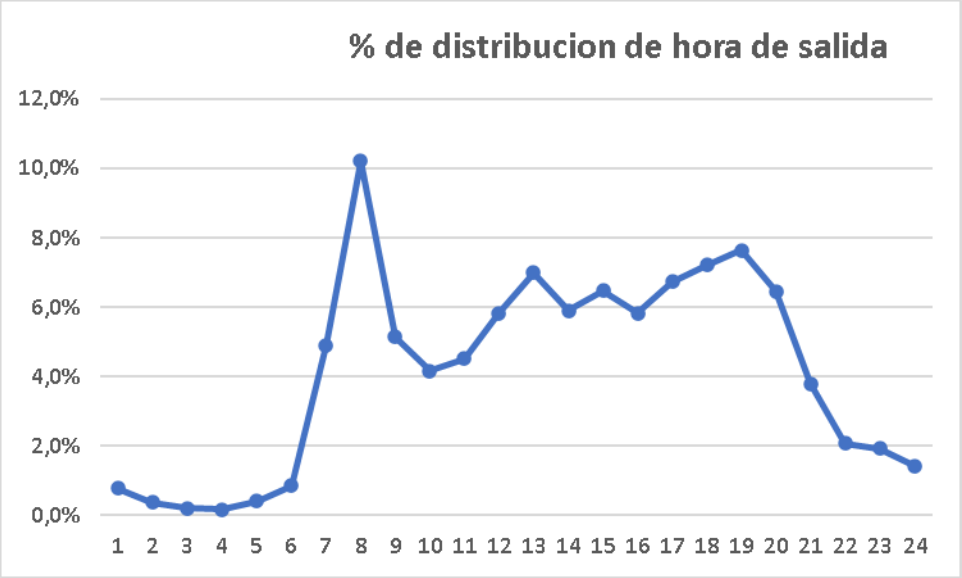
Gráfico 12.- Viajes en bici pública con Destino en Triángulo y Moderno.



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR

El horario de uso del sistema se mantiene constante durante todo el día, con leves variaciones, salvo el pico de demanda que se produce a las 8 de la mañana, considerada ésta, hora pico en todos los medios de transportes.

Gráfico 13.- % de distribución de horas de salida.



Fuente: elaboración propia en base a la información brindada por el EMR

III.4.2. Dependencia generalizada de los modos de transporte no motorizados

Como se veía en el apartado anterior, para salir del barrio bajo estudio prevalece el uso del transporte motorizado, principalmente transporte urbano de pasajeros, vehículos particulares y motovehículos.

El uso de este último tipo de transporte, (la moto) se ha incrementado con el paso de los años, según el diario local "La Capital" de octubre del 2013, Rosario había registrado en septiembre de ese año un incremento del 40,28 % del número de trámites de patentamiento con respecto al mismo mes del 2012. La mayoría de los patentamientos son de motos de baja cilindrada (100 y 150 centímetros cúbicos.); con datos más actualizados, el incremento para mayo del 2022 es del 87.9% respecto al mismo período del 2021. Cabe recordar que durante el año 2020 se vivió la pandemia y el uso de este tipo de transporte individual fue impulsado desde el municipio.

El motovehículos tiene un gran protagonismo como modo para facilitar el desplazamiento en los barrios periféricos, como menciona Rodríguez Alzueta y Garibaldi Noya,

> la moto es el sistema de transporte más barato para atravesar el paisaje urbano, recorrer largas distancias en la ciudad y hacerlo de manera rápida. Cuando el sistema de transporte público es caro o muy deficiente, si el colectivo no pasa o ya no lo hace a esa hora o la frecuencia es irregular, entonces la moto se transforma en la alternativa fundamental, otra herramienta de trabajo para llegar de manera puntual, pero también en otra estrategia securitaria. (2016, p.161)

Cabe aclarar que la política que lleva adelante el gobierno respecto a la moto es de control de documentación y con relación al uso de esta en la seguridad pública, ya que pareciera haber una asociación directa del uso del motovehículo con la delincuencia.

Este tipo de movilidad es escogida principalmente por los jóvenes residentes del barrio, para estos grupos etarios, el uso de la moto los vincula directamente con la delincuencia, con el calificativo de motochorro, es decir, es un pibe que roba utilizando un vehículo motorizado, tomando las oportunidades que aparecen para concretar el asalto.

> El acto de andar en moto no solo tiene una dimensión funcional (cumplir un trabajo o desplazarse de un lugar a otro), sino otra dimensión estética, identitaria. Esta última dimensión es la que resulta impugnada ahora con la declaración de la emergencia de seguridad provincial. Por eso, andar en moto se ha convertido en otra cosa: es mucho más que desplazarse por el espacio, implica salir disparando. Cuando la ciudad se cierra, la moto la abre. Cuando la ciudad se vuelve voraz, la moto le agrega más vértigo a una vida que se vive aquí y ahora, que es puro presente. (Rodríguez Alzueta, 2016, p.167)

En aquellos casos en los que el transporte público no logra satisfacer las necesidades de desplazamiento y se considera que es una situación de emergencia se acude a utilizar una opción privadas como el remises ilegal, plataformas como Uber/Didi o a la solidaridad de sus vecinos y familiares. En muchos casos los remises se comparte con otra persona para reducir el gasto que moverse en este tipo de modo implica.

Si tiene que salir del barrio y no disponen económicamente para pagar el boleto lo hacen en bicicleta o buscan de cambiar la actividad que tengan que realizar para otro día.

Los desplazamientos, sobre todo a pie o en bicicleta en algunas circunstancias que se relacionan con la falta de mantenimiento de la infraestructura urbana, pone en crisis toda la dinámica barrial ya que la dificulta o imposibilita. Por ejemplo, en los días de lluvia, la falta de desagües, de cloacas, de cordones y la existencia de zanjas agudiza el impacto de estas provocando acumulación de agua en determinadas arterias o en las aceras que hace imposible o complejo transitar por algunos lugares del barrio.

Por otro lado, los desplazamientos con medios no motorizados tienen, en muchas oportunidades y sobre todo en el horario de la noche, una barrera fundamental que es la sensación de riesgo e inseguridad. Este concepto refiere

> a una amalgama difusa e indivisible entre riesgos imaginarios y riesgos reales, capaz de desencadenar una serie de sensaciones y acciones concretas: temor, indignación, odio, reclusión doméstica, angustia, depresión, demandas securitistas, justicia "por mano propia". Al igual que con la sensación de inseguridad, no existe manera de distinguir entre los riesgos objetivos y los riesgos representados, habitualmente agigantados por el excesivo tratamiento mediático de lo que ocurre en las calles de las grandes ciudades" (Kesler en Hudson; 2002, p.3)

El distrito Oeste esta atravesado por la violencia, la delincuencia y el narcotráfico, ello conlleva que muchos habitantes de este tengan miedo de circular por el espacio público, modificando sus costumbres habituales. Como menciona Rodríguez Alzueta,

> El miedo al delito no es una quimera porque produce efectos reales muy concretos. Modifica las maneras de habitar el barrio, de transitar la ciudad, altera nuestros horarios, reduce nuestro universo de relaciones sociales, nos va encerrando, atrincherando en el hogar, nos vuelve desconfiados, y tendemos a discriminar y prejuzgar rápidamente al otro que no se adecua a las expectativas donde fuimos entrenados (Hudson, 2002, p.4)

Como se mencionaba anteriormente,

> la violencia no es exclusiva de los bordes urbanos, pero sí su versión letal: los asesinatos ocurren casi exclusivamente allí, tal como lo señalan las estadísticas oficiales de al menos la última década. La libre circulación se ve entonces fuertemente limitada. Más allá de una cancha de fútbol, un puente, una plaza, un pasillo, aparecen las amenazas de encontrarse con enemigos históricos o circunstanciales (Hudson, 2015). La descomposición de las tramas comunitarias es alarmante. (Hudson, 2020, p. 53)

III.4.3. Inequidad en las condiciones de transporte

Los usuarios del transporte público, de los barrios periféricos (y sobre todos en aquellos que se consideran vulnerables) tienen condiciones desfavorables en materia de accesibilidad, ya que las líneas de colectivo están más densamente distribuidas en las áreas céntricas, dejando a las zonas más alejadas con menor cobertura, y casi con nula conectividad con otros barrios.

El barrio Triángulo y Moderno contaba, (antes de la pandemia de Covid 19) solo con tres líneas del transporte urbano de pasajeros para conectarse con el resto de la ciudad (122, 125 y 110). Cabe destacar que al área de los pueblos originarios Qom, solo llega la línea 110.

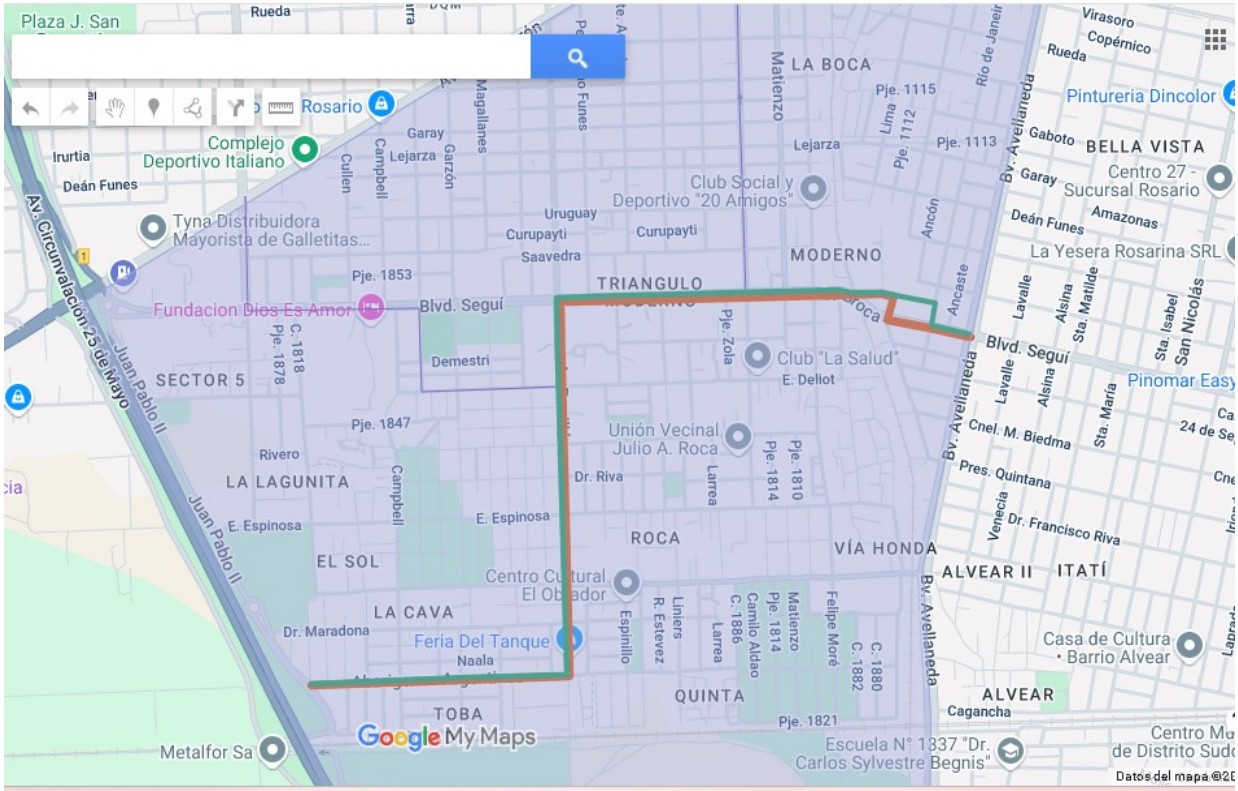
Estas tres líneas tienen recorridos radio céntrico, es decir que conectan el barrio con el centro de la ciudad.

Con la crisis del sistema de transporte durante la pandemia se modificaron recorridos y se unificaron líneas, por ello ahora las líneas que llegan y recorren Triángulo y Moderno son la 133-125 negro o verde y el 110.

La oferta de transporte público pasa por las principales calles o avenidas urbanizadas del barrio, rodeando las zonas más precarias, obligando a los usuarios a caminar varias cuadras hasta las paradas y así cubrir las necesidades de desplazamiento.

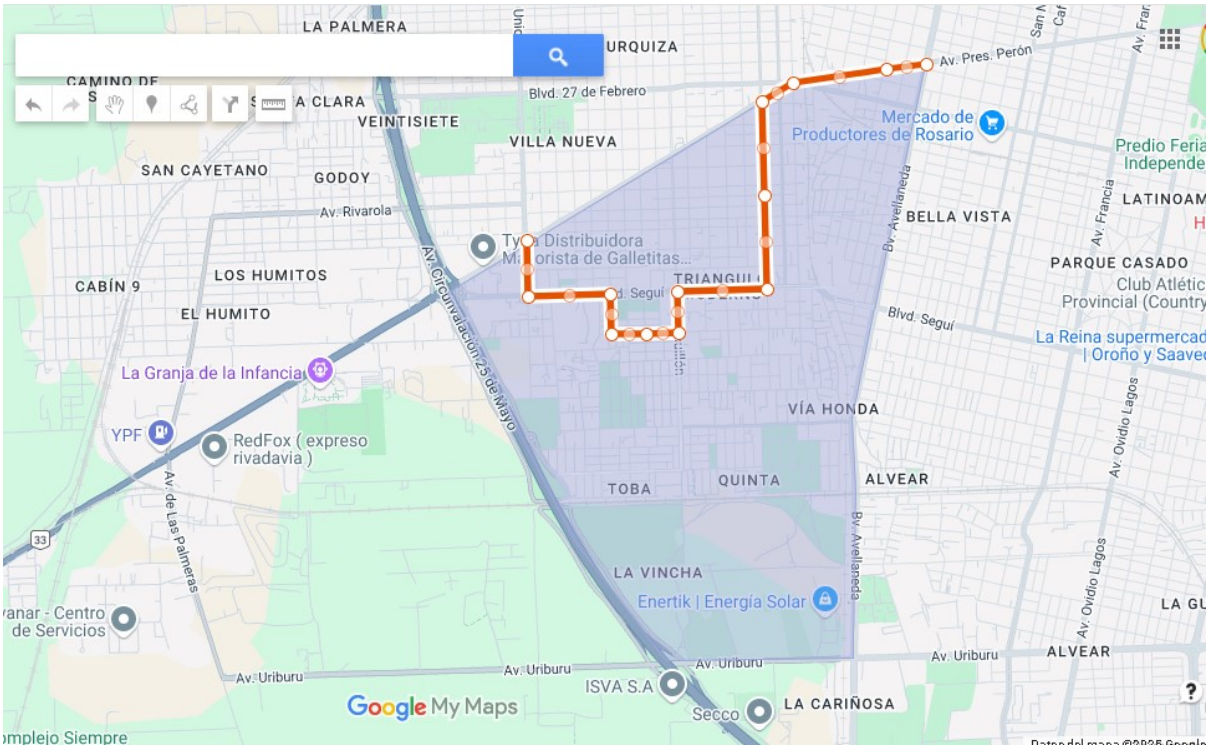
A continuación, se presentan los recorridos de las líneas que llegan al territorio bajo estudio.

Imagen 24.- Línea 110. Recorrido de ida y vuelta por Triángulo y Moderno.



Fuente: Google Maps

Imagen 25.- Línea 133-125. Recorrido de ida y vuelta por Triángulo y Moderno.



Fuente: Google Maps

Esta situación da cuenta de las dificultades en el acceso al servicio, ya que las empresas de colectivo suspenden la prestación durante la noche por falta de iluminación y, sobre todo, por la inseguridad, agravada fundamentalmente por alguna situación de violencia dentro de las unidades en la zona y reforzado por los últimos hechos vividos contra los choferes de servicios públicos como taxis y colectivos en marzo del 2024.

La accesibilidad al transporte y a la movilidad puede ser medida en la suma del tiempo y el dinero que se requiere para unir un origen con un destino, así como también se incluyen variables como el tiempo, comodidad, velocidad y confiabilidad.

Ante esta situación, los usuarios del servicio que deben movilizarse a zonas no centrales tienen dificultades dado a que requieren realizar combinaciones de líneas, aumentando el tiempo de viaje.

Sistema de pago

El traspaso a la tarjeta SUBE a logrado sumar comercios adheridos, ya que al momento de las visitas al territorio (2019) se relevó solo dos comercios para la carga del dispositivo.

Muchos habitantes del barrio al tener trabajos informales no están bancarizados, por lo cual no tiene acceso a la carga virtual a través de home banking o cajeros automáticos, pero con la aparición de las billeteras virtuales (que pueden abrirse con mínimos requisitos) esta barrera a la accesibilidad se encuentra medianamente superada ya que en su mayoría hay acceso a la telefonía celular.

IV. Capitulo IV. Relación entre movilidad urbana y cohesión social.

Para llevar adelante el análisis de la contribución e interrelación entre la movilidad urbana y cohesión social, se retoman los conceptos desarrollados en el marco conceptual de la presente investigación.

La cohesión social es "la dialéctica entre mecanismos instituidos de inclusión y exclusión sociales y las respuestas, percepciones y disposiciones de la ciudadanía frente al modo en que estos operan" (Comisión Económica para América Latina - CEPAL, 2007, p.13).

Se concibe que la cohesión social es un fenómeno multidimensional, en el que intervienen una multiplicidad de dimensiones. En base al relevamiento de bibliografía realizado y teniendo como base de inspiración el trabajo académico elaborado por el Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA) de la Subsecretaría de Transporte del Ministerio de transporte y Telecomunicaciones de Chile. (2017) y la matriz diseñada por la Dra. Patricia Nari en su tesis doctoral, se diseñan una serie de dimensiones, componentes y variables a partir de las cuales abordar en el caso de estudio.

A continuación, se presenta en una infografía las dimensiones, componentes y variables seleccionadas para analizar la interrelación entre la movilidad urbana y cohesión social en territorios vulnerables.

Contribución e interrelación conceptual entre la cohesión social y movilidad urbana en territorios vulnerables

Dimensiones

V.1.1 Dimensión Urbano- territorial
Condiciones físicas y soporte materiales que dotan al territorio para que se produzca la movilidad

Componentes y variables

V.1.1.1 Equidad en infraestructura
Distancias recorridas
Tiempos de viajes
Tiempo de espera en paradas
Comodidad- grado de satisfacción con el confort
Segurida y calidad de las infraestructuras
Seguridad y calidad del tup-bicis publicas
Opciones modales/ intermodalidad
Luminarias
Señalización

V.1.1.2 Equidad en la viabilidad económica
Recursos públicos destinados
Recursos privados-tarifa para usuario
Interdependencia e interrelaciones

V.1.2 Dimensión Socio- Económica. Productiva y ocupacional
Acceso real a los derechos sociales, productivos, ocupacionales que permiten condiciones de vida digna

Componentes y variables

V.1.2.1 Equidad de accesibilidad a derechos
Empleo
Vivienda
Educación
Salud
Recreación
Consumo
Servicios /oficinas de gestión servicios
Seguridad ciudadana

V.1.2.2 Reducción de brechas
Reducción de diferencias en infraestructura en los espacios
Reducción de las diferencias en los niveles de servicios
Densidad poblacional
Brecha digital

V.1.3 Dimensión institucional
Gestión de procesos en la formulación de políticas de movilidad

Componentes y variables

V.1.3.1 Equidad de gobernanza
Legalidad
Transparencia
Responsabilidad y Confianza
Integración de políticas

V.1.3.2 Sentido de pertenencia y cuidado
Reconocimiento y tolerancia de la diversidad
Pertenencia
Cuidado y uso de lo común

V.1.3.3 Participación ciudadano y consenso
Participación en politicas de movilidad
Modalidad de participación
Actores



Fuente: Elaboración propia en base a la MCCSU de la Dra. Patricia Nari (2015) y SECTRA (2017)

Los indicadores y variables propuestos en la presente tesis para analizar la relación entre de la movilidad urbana y la cohesión social en territorios vulnerables, conforman (3) dimensiones que se interrelacionan, a saber:

1. Dimensión Urbano-Territorial: son las infraestructuras, el soporte físico que conceden a los territorios de posibilidad de llevar adelante condiciones de vida digna, segura y una movilidad sostenible y accesible. Estos componentes permiten estudiar la movilidad desde el análisis de la oferta.
2. Dimensión socio económica, productivo y ocupacional: acceso o posibilidad de acceso a los derechos que le permiten a la persona llevar adelante una vida digna, la reproducción social y el disfrute de la ciudad, así como también la disminución de brechas. Permite el estudio de la movilidad desde el análisis de la demanda de la población.
3. Dimensión institucional: incluye aspectos que hacen a la gestión en el diseño de la política pública en materia de movilidad con la intención de reforzar y general el sentido de pertenencia, la confianza social, la conciencia ciudadana, la solidaridad y la participación social y política.

Las acciones, políticas y/o proyectos con objetivos en una o más de las dimensiones antes mencionadas, apuntan a producir avances en el sector de intervención correspondiente, y también a desarrollar y afianzar los componentes que caracterizan una sociedad cohesionada.

Se identifica e incluiyen componentes y variables que den cuenta de cada una de las Dimensiones planteadas en la relación entre ambos conceptos. Cada uno de estos componentes puede incluir una gran cantidad de variables, pero se ajusta las mismas a lo que se considera relevante saber en un territorio vulnerable. Parafraseando a Patricia Nari (2015), la presencia o ausencia de los compontes y dimensiones en el diseño de la política de movilidad, señala la mayor o menor contribución de esa política a la cohesión social.

IV.1. Dimensiones, componentes y variables

A continuación, se procede a conceptualizar cada dimensión propuesta con sus indicadores y variables.

IV.1.1. Dimensión urbano-territorial

Para esta dimensión se determinan componentes y variables relacionadas con la infraestructura, es decir, el soporte físico que permite el acceso de los bienes y servicios, así como la posibilidad de circulación.

Entre los principales componentes se encuentran:

IV.1.1.1. Equidad en infraestructura:

Componente vinculado a la experiencia de viajar y de la movilidad en el área o territorio analizado. Se incluyen las siguientes variables.

- Distancias recorridas: es el espacio transitado para satisfacer el motivo del desplazamiento.
- Tiempo de viaje:

> es el tiempo que transcurre entre la salida del origen y la llegada a destino. Cuando el traslado es a pie, corresponde a todo el tiempo que dure la caminata; para los otros modos se conforma a partir de la sumatoria de: el tiempo de caminata hasta alcanzar el modo a utilizar, el tiempo de espera en caso de que fuera necesario, el tiempo de desplazamiento en el modo escogido y el tiempo de caminata hasta alcanzar el destino. En los viajes con más de una etapa, es la sumatoria del tiempo empleado en cada una de ellas" (encuesta Origen- Destino; 2008: 67)

- Tiempo de espera en paradas: es el tiempo que transcurre entre la llegada a la parada y la llegada-abordaje de la unidad de transporte a utilizar.
- Comodidad y grado de satisfacción con el confort: la comodidad presupone satisfacción en la operativa y el confort, se asocia con la percepción de la persona que está movilizándose.
- Seguridad y calidad*:* la movilidad debe ser segura, no solo en la forma que las personas se desplazan y las condiciones en las que están dentro de los diversos modos utilizados, sino también en relación con la seguridad pública en el acceso a las mismas. Por otro lado, los servicios deben ser de calidad, y la misma está íntimamente relacionada con la percepción de los usuarios. La seguridad y calidad de las infraestructuras está orientada a proporcionar acceso seguro a todos los usuarios de todas las edades y capacidades.

- Opciones modales e intermodalidad: diversos medios y opciones que ofrece la ciudad al ciudadano para desplazarse en sus recorridos urbanos. Pone al usuario en el centro y facilita la movilidad en las ciudades.
- Luminarias: la iluminación urbana cumple con objetivos sociales, que imprime a los espacios públicos de dignidad y seguridad. No solo ilumina, sino que permite que la transitabilidad de la zona sea segura.
- Señalización: La señalización tiene como finalidad la intensión de organizar y brindar seguridad en caminos, calles, pistas o carreteras. La vida y la integridad de quienes transitan por dichas vías dependen de lo que la señalización indique, de la atención que se le preste y de la responsabilidad de asumir lo que ordenen. En ese sentido, el lenguaje vial guía tanto a transeúntes como a conductores por el camino de la seguridad y la prevención de cualquier tragedia. (Dextre, S/F)

IV.1.1.2. *Equidad en la viabilidad económica*:

Componente referido a la capacidad del Estado y de los usuarios para solventar y acceder a la movilidad. Se relaciona con la asequibilidad. Las variables definidas son:

- Recursos públicos destinados a generar infraestructura para la movilidad: refiere a la asignación de fondos para lograr mejoras en la cobertura, calidad y eficacia de la movilidad. Ella puede ser con recursos propios del Estado, financiamiento privado o internacional a través de organismos multilaterales de créditos.
- Tarifas para los usuarios. costo del viaje, realizado en un lapso y con un sistema de pago dispuesto por la Autoridad de Aplicación
- Interdependencia e interrelaciones: hace referencia a las relaciones entre los ciudadanos que deben desplazarse desde o hacia similares puntos de origen o destino y se organizan para dar lugar a la movilidad. Por ello se establece como movilidad organizada y compartida de los hogares.

IV.1.2. Dimensión socio-económico, productivo y ocupacional

Hace referencia a las estrategias e intervenciones que permiten o generan el acceso de la población a bienes y servicios.

Para poder operacionalizarlo se establecen los siguientes componentes y variables, a saber:

IV.1.2.1. Equidad de accesibilidad a derechos

Las políticas implementadas deben generar y promover el acceso real de las personas a los siguientes derechos que le permitirán tener mejores condiciones de vida. Se relaciona con el uso del suelo en el área estudiada.

Entre las variables incorporadas se encuentra:

- Empleo: refiere a una ocupación u oficio que una persona realiza, con una retribución como contraparte. (Real Academia Española, en adelante RAE)
- Vivienda: espacio donde viven personas, éste se halla separado por paredes u otros elementos cubiertos por un techo, y sus ocupantes pueden entrar o salir sin pasar por el interior de otras viviendas (INDEC)
- Educación: enseñanza y doctrina que se da a los niños y a los jóvenes por medio de la instrucción docente. (RAE)
- Salud: estado de completo bienestar físico, mental y social. (Organización Mundial de la Salud). Protección que la sociedad debe proporcionar a los individuos y los hogares para asegurar el acceso a la asistencia médica.
- Recreación: conjunto de actividades con el que se llenan los espacios de ocio o tiempo libre.
- Consumo: El derecho del consumo comprende un aspecto fundamental de la vida por ello se lo considera un derecho humano. Al consumir se satisface necesidades elementales y se intenta alcanzar una adecuada calidad de vida. (Tambussi, Carlos, 2014)
- disfrute del espacio público: El espacio público expresa la democracia en su dimensión territorial. Es el espacio de uso colectivo. Es el ámbito en el que los ciudadanos pueden (o debieran) sentirse como tales, libres e iguales. La ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad (Borja, 2011)
- Servicios /oficinas de gestión servicios. Refiere a la posibilidad de los ciudadanos de poder realizar diversos trámites en las dependencias públicas o en las oficinas

de servicios, ya sean estos públicos o privados, con la finalidad de satisfacer una necesidad. Este acceso puede ser presencial o virtual.

- Seguridad ciudadana: es el proceso de establecer, fortalecer y proteger el orden civil democrático, eliminando las amenazas de violencia en la población y permitiendo una coexistencia segura y pacífica. (Programa de Naciones Unidas para el desarrollo-PNUD)

IV.1.2.2. Reducción de brechas territoriales:

Describe la posibilidad de disminuir las diferencias en infraestructura con la finalidad de reducir las diferencias sociales, sobre todo en barrios periféricos vulnerables. Se incluyen las siguientes variables:

- Reducción de las diferencias en la infraestructuras del espacio público:

> el espacio público entendido como espacio de uso colectivo es donde se manifiestan los conflictos, emergen las demandas y las aspiraciones y se contrastan con las políticas públicas y las iniciativas privadas. Y es en el espacio público en el que se hacen visibles, por presencia o por ausencia, los efectos disolutorios o excluyentes de las dinámicas urbanas actuales. (Borja, 201. p 44)

- Densidad poblacional. Tener en cuenta la cantidad de individuos que habitan por unidad de superficie, “permite conocer las zonas con mayor generación de viajes y evaluar cuál será su impacto en el sistema de movilidad” (Encuesta O-D Rosario, 2008. P.123)

- Brecha digital: diferencias en las oportunidades de desarrollo de las poblaciones; distancia entre aquellas que tienen o no tienen acceso a las mismas. Se considera que la diferencia en el acceso a las tecnologías incrementará las diferencias sociales ya existentes. En esta variable se incluye el acceso a la información dinámica al usuario, pantallas dinámicas, terminales de auto consulta, acceso al servicio web o aplicación de telefonía celular.

IV.1.3. Dimensión componente Institucional

Refiere a la forma en que se lleva adelante la formulación de las políticas de movilidad, en este componente se establecen tres dimensiones fundamentales, a saber:

IV.1.3.1. Equidad de gobernanza

Se adopta el concepto de Urb-all III,

> las decisiones que se adoptan buscan el consenso a través de la implicación de la ciudadanía en la discusión y valoración del problema, en la revisión y estudio de las posibles alternativas de su solución, e incluso en la elección de la solución más adecuada. […] La participación ciudadana es clave desde el mismo momento de la formulación del problema que lleva a la concepción de la política. (Orduna Allegrini, María Gabriela, 2012, p. 66).

Esta requiere como variables:

- Legalidad, es decir que la normativa se aplica imparcialmente y de forma justa, lo que protege los derechos humanos de todos los ciudadanos.
- Transparencia: "claridad en el modo que se adoptan y materializan las decisiones […] disponibilidad de la información (accesible, comprensible y concreta) para cualquier persona" (Orduna Allegrini, María Gabriela, 2012, p. 67)
- Responsabilidad y confianza: es un valor que el gobernante debe resguardar para reflexionar, administrar, orientar y valorar los resultados de sus políticas. A su vez representa un compromiso social que lo lleva a evaluar el impacto de sus acciones. La confianza es fundamental en la cohesión de las sociedades, las personas creen que el resto cumplen con la ley y se tienen respeto
- Integración de políticas: refiere al logro de metas comunes donde la participación ciudadana es fundamental como espacio de construcción de comunidad. A su vez requiere de la confianza de la sociedad civil, así como de la visibilidad y la transparencia en las acciones realizadas.

IV.1.3.2. Sentido de pertenencia y cuidado:

> La comunidad es capaz de que sus miembros se sientan parte de ella y no se sientan excluidos, sino que da lugar al empoderamiento propio e involucramiento. Esto hace referencia directa a la posibilidad de actuar y moverse, de decidir cómo y cuándo se realizar su propia movilidad. "El fortalecimiento de lo común puede concretarse en el uso y cuidado de espacios comunes como la ciudad y el medioambiente; el acuerdo de ciertos valores de convivencia; la participación más amplia en instancias de deliberación, etc." (CEPAL, 2007, p. 23).

Dentro de esta dimensión se incorporan:

- Reconocimiento y la tolerancia de la diversidad: la tolerancia es un valor fundamental para la integración en sociedades diversas, el reconocimiento de las diferencias permite la convivencia social pacífica. Es el respeto y la aceptación de la pluralidad, es reconocer que los seres humanos tenemos el derecho de tener diversas opiniones, creencias, culturas o mundos de vida.
- Pertenencia: un componente subjetivo compuesto por percepciones, valoraciones y disposiciones de quienes integran la sociedad.
- Cuidado y uso de lo común. refiere al uso y cuidado, (o no) de espacios comunes del territorio, del patrimonio público y el medio ambiente; el acuerdo respecto de ciertos valores de convivencia y solidaridad.

IV.1.3.3. Participación ciudadano y consenso:

Hace referencia al involucramiento de la ciudadanía en las políticas de transporte y movilidad del área en el que habita. La población para participar debe estar informada, tener libertad de expresión y debe lograr un amplio consenso no solo sobre los mecanismos de la política, sino también sobre los fines y medios a instrumentarse. Las variables incluidas son:

- Participación en políticas de movilidad, se lo define como la forma de intervención de los ciudadanos En la instancia en la que se produce la definición y en el diseño de la política.
- Modalidad de participación: refiere a los dispositivos participativos que se utilizaron. Annunziata plantea que estos constituyen

> instancias abiertas por los gobiernos locales para la resolución de problemas cotidianos del territorio. Con mayor o menor incidencia de la participación en los resultados, su propósito es el tratamiento de los problemas territoriales y su justificación se apoya en el "saber de la experiencia" de los ciudadanos con respecto a su habitar cotidiano de ese territorio; es decir, en la idea de que "nadie conoce mejor los problemas de un barrio que los vecinos que viven en él (2011).

También se incluyen cuestiones como alcance, modo de comunicación, e incidencia en la decisión.

- Actores: considera a las personas o instituciones que llevan adelante las instancias participativas relacionadas a las políticas en el territorio. Se clasifican en actores colectivos, organizados e individuales.

IV.2. Contribución e interrelación entre la cohesión social y movilidad urbana, analisis de politica de movilidad en territorios vulnerables.

A continuación, se analiza la relación entre la cohesión social y las políticas de movilidad implementadas en Triángulo y Moderno, poniendo en discusión cada una de las dimensiones propuestas con sus respectivos componentes y variables.

Para este análisis se utilizan los resultados de las entrevistas realizadas a los residentes del área, así como también el relevamiento realizado durante las jornadas de observación no participante.

La realización de las entrevista me permitió tener un dialogo y conocer la percepción de los vecinos, no solo sobre las políticas de movilidad y sus impactos en el territorio, sino también sobre las necesidades y expectativas en torno a los desplazamientos cotidianos.

En el barrio se realizaron 14 entrevistas a distintos grupos etarios, en su mayoría jóvenes y adultos entre 15 y 60 años, consultando similar cantidad por género. La mitad de las entrevistas se realizaron personalmente en el mes de mayo del 2019 en dos instituciones de la zona, una el Centro de Convivencia Barrial N° 8 y otro en el Dispositivo Integral de Abordaje Territorial (DIAT).

Las personas consultadas son vecinos del área que asisten a estas instituciones a talleres de formación, o actividades de cuidado y algunos que desempeñaban tareas laborales ahí mismo.

A partir de la dificultad que presentó la Pandemia de COVID 19 para realizar trabajo de campo, se decide continuar realizando entrevistas vía formato digital, se elabora un formulario de Google con una serie de preguntas y el mismo se envía telefónicamente. El acceso a los vecinos se realiza por medios de conocidos que facilitaron el contacto.

Por otro lado, se realizaron cuatro jornadas de observación no participante, las mismas por recomendación de los vecinos, solo se efectuaron por la mañana. La situación de inseguridad que vive el territorio hace riesgoso transitar las calles de la zona por la tarde-noche. También por sugerencia de los entrevistados y personal de las instituciones, la zonas para realizar la observación a pie fueron sobre las arterias principales (Bv. Seguí, Rouillón), para el resto del barrio se realizó un recorrido con vehículo y se utilizó la herramienta informática Google Maps.

Las visitas al barrio se realizaron también en el mes de mayo de 2019, para el relevamiento se utiliza una planilla diseñada para el análisis de este caso.

V.1.1 Dimensión Urbano- territorial (condiciones físicas y soporte materiales que dotan al territorio para que se produzca la movilidad)

- **V.1.1.1 Equidad en infraestructura**

Distancias recorridas: no existe complejidad en los desplazamientos dentro del barrio ya que los mismos pueden darse por modos no motorizados. A la consulta ¿Cuál es el medio de transporte utilizado dentro de Triángulo y Moderno?, la mayoría de los entrevistados mencionaron a pie, es decir, caminando, y en una proporción mucho menor, mencionaron el uso de la bicicleta. Las distancias de cercanía son una fuente de accesibilidad y cohesión para los sectores sociales vulnerables que habitan las periferias, ya que le permiten acceder a servicios y derechos sin necesidad de uso de medios motorizados.

En similar cantidad se mencionó a la moto como modo creciente en el territorio analizado. En las entrevistas apareció en muchas oportunidades la idea de que la moto está tomando un lugar predominante en la mayoría de los traslados, tanto dentro como fuera del barrio, por su agilidad en los desplazamiento, como por ser una opción relativamente económica.

Ante esta situación no se identificaron, durante el período bajo estudio, políticas concretas de movilidad para los motovehículos, más allá del control de documentación y uso del casco.

Otro grupo relevante manifestó utilizar transporte urbano de pasajeros y en menor medida automóvil particular. Existe una minoría marginal que plantea el uso de taxi y remises ilegales para moverse dentro del mismo barrio y fuera de este, sobre todo en horario nocturno que se quedan sin transporte público.

"me muevo en moto o caminando, utilizo muy poco el colectivo"

"dentro del barrio voy caminando a todos lados"

"En el barrio voy caminando o en bici"

"utilizó moto para moverme, o llevo a mi hija en el auto"

"utilizo la bicicleta para andar por el barrio"

Ahora bien, ante la consulta del modo utilizado para para salir del barrio y realizar viajes más extensos, las proporciones se invierten, ya que hay una preponderancia del uso de transporte urbano de pasajeros para este tipo de traslados. Puede decirse que existe una gran dependencia de la mayoría de la población respecto del transporte público para los viajes que conectan los barrios de Triángulo y Moderno con el resto de la ciudad, por motivos obligados (trabajo, educación) o por cuestiones de recreación u ocio.

Hay otra porción de la población que manifiestan utilizar medios particulares para desplazarse fuera de Triángulo y Moderno, destacándose la moto en primer lugar y el automóvil posteriormente.

A la inversa de lo que sucede en la movilidad intra-barrio, para salir de este la movilidad no motorizada (caminata y bicicleta) no aparece mencionada entre las respuesta brindada por los vecinos consultados.

En base a lo expresado, el transporte público se convierte en un conector eficiente de la comunidad con el exterior y facilita la satisfacción de las necesidades que dieron origen a la movilidad y la interacción ciudadana. Factor clave para que se fomenta la cohesión social.

Cuadras caminadas: cuando los vecinos tienen que recurrir a medios motorizados, que en la mayoría de las personas consultadas es el transporte público de pasajeros, hay una primera distancia a recorrer que son las cuadras caminadas hasta la parada. Según el EMR hay un promedio de 3 o 4 cuadras, datos que en su mayoría confirman las personas consultadas.

En las entrevistas la mayoría de los consultados refirieron caminar entre 2 y 3 cuadras hasta la parada de colectivo.

Tiempo de viaje: Retomado lo planteado en el capítulo anterior, según la Encuesta Origen- Destino del 2008, la mayoría de los viajes de las personas que habitan el barrio Triángulo y Moderno y que utilizan el TUP, tienen una duración inferiores a media hora, tiempo que se considera razonable para un traslado en una ciudad como Rosario.

Frecuencia: Respecto de la frecuencia, la mayor parte de los entrevistados mencionó que es buena y constante, pero que los servicios no llegan a dar a basto con la demanda y remarcaron la falta de servicios en horarios nocturnos. A partir de las entrevistas se pudo conocer que durante la noche estas líneas dejan de prestar el servicio en el barrio ya que no entran más al mismo después de determinada hora. El tiempo de espera en las paradas aumenta el tiempo de viaje general.

Retomando algunos de los planteos realizados en la entrevista;

> "el 122 llega hasta las 22;30, el 110 llega con policía y se corta después de las 00. Y el 125 hasta las 00:30, el servicio se retoma nuevamente después de las 04:30 de la mañana, y los taxistas en su mayoría se niegan a entrar por considerarlos peligrosos sobre todo a la zona donde viven los Qom".
>
> "Más líneas de colectivos porque una sola línea entra al barrio con poca frecuencia. (110)"
>
> "Poner más coches en el horario de salida de las escuelas"
>
> "Que el colectivo pase más seguido"
>
> "Que cumplan con el recorrido que corresponden (cambian recorrido sin previo aviso)"
>
> "Insisto en colectivo de línea de 24 hs"

La percepción de las personas consultadas es que no se realizaron reformas en el sistema de transporte urbano de pasajeros, a excepción de la línea que se sacó durante la pandemia, generando mayor dificultad que en la situación anterior.

Comodidad, seguridad y grado de satisfacción con el confort:

Ante la consulta sobre el puntaje qué le pondrían al sistema de movilidad en el barrio, (donde 1 es muy malo y 5 muy bueno), la mayoría calificó entre 2 y 3 puntos, considerando la situación actual de la movilidad como regular y que debería mejorarse.

Algo a destacar es que en ningún caso se planteó el extremo negativo, es decir la opción muy malo, pero sí, se detecta una repetida crítica sobre el amontonamiento en las

horas pico. Las unidades se encuentran colmadas en su capacidad, circulan repletos de pasajeros, con mucho de ellos parados y apretados entre sí, donde los más perjudicados son los ancianos o niños, que, si bien tienen asientos reservados en la parte delantera del colectivo, en muchos casos no pueden acceder porque ya está ocupado por otro usuario similar, teniendo que viajar, generalmente, de pie. También remarcan que cuando las unidades se llenan los colectivos no frenan en las paradas lo que los obliga a esperar la unidad siguiente.

Seguridad y calidad de las infraestructuras:

En relación con las calles y veredas, los entrevistados destacaron en su mayoría, que se han realizado obras de mejoras en el marco de la apertura de las calles Bv. Seguí y Av. Rouillón. Pero también han evidenciado que en otras zonas del barrio no se realizaron mejoras, manteniéndose deficientes las condiciones para transitar a pie. Esta deficiencia se presenta por la falta o la baja calidad de las veredas y la infraestructura en general (aceras rotas, sin cordones, con zanjas).

Llama la atención la disparidad de percepción de los entrevistados, ya que, frente a la consulta sobre la dificultad de desplazamiento en el barrio, la mayoría de los vecinos plantean no tener dificultades para realizarlo. Esta respuesta puede estar relacionada con la costumbre de los vecinos de transitar esas áreas cotidianamente, sorteando los obstáculos o deficiencias que se presentan en el desplazamiento o porque estos elijen transitar por otras vías (ya sean veredas o calles) que presentan mejores condiciones infraestructurales.

Seguridad y calidad de bicicletas públicas

En este punto se destaca la creación de nuevas bicisendas en el área, pero también se plantea la falta de continuidad en las mismas, no solo para los viajes internos del barrio (ya que estos carriles están ubicados sobre las arterias principales), sino también para recorridos fuera del mismo. Esta situación lleva a que los ciclistas tengan que circular junto a otros modos de transportes, lo que hace a una menor seguridad vial.

En cuanto a la calidad de estas, al diseñarse y ejecutarse con las obras viales realizadas se encontraban, al momento de la observación no participante, en condiciones óptimas, sobre todo las implementadas sobre AV. Rouillón que se encuentran sobre el cantero central.

Iluminación:

Esta variable es de gran importancia para la movilidad, según las políticas públicas relevadas en el barrio, se destaca el cambio de luminarias a led lo que redundaría en mejoras en materia de seguridad vial y pública. Ahora bien, en este punto puede verse una contradicción entre los hechos y las percepciones de los entrevistados; ya que esta mejora casi no es percibida por los habitantes del barrio. Sobre esta situación, una minoría es la que pudo reconocer el cambio de iluminación.

Según las respuestas obtenidas en las consultas, puede concluirse que las medidas implementadas durante el período bajo estudio en el barrio hasta el momento no han modificado las condiciones de movilidad imperante en el área, ya que, si bien se han implementado mejoras en la infraestructura, no hay mejoras en la accesibilidad y asequibilidad al servicio de transporte urbano de pasajeros. Los planes y programas analizados solo esbozan el tema como una intención y las medidas adoptadas no logran concretar beneficios en relación con el transporte público de pasajero para el área bajo estudio.

"Se realizaron mejoras en el barrio, se arreglo Bv. Seguí, calles y cloacas, pero el colectivo aumenta y la gente es humilde"

"Sí, se hicieron mejoras, en el transporte hay coches nuevos, pero deben poner mas coches, sobre todo a la salida de la escuela"

"Aumentan muy seguido el colectivo y no hay mejoras"

"en el colectivo hubo algunos cambios, en el 122 de horarios, limpieza y trato. En el 110-125 no"

"Hubo mejoras en el trato de los choferes"

Es decir que por el momento no se ha logrado gestionar condiciones de equidad en materia de movilidad a los habitantes del barrio, ni dentro del mismo ni en relación con lo que sucede en el resto de la ciudad.

- **V.1.1.2 Equidad en la viabilidad económica**

La relación entre la movilidad y la equidad es fundamental para lograr la cohesión social, ya que una movilidad equitativa para todas las personas garantiza el acceso a bienes, servicios, derechos y oportunidades.

La equidad puede ser dada desde el Estado con la creación de infraestructura y mejoras a la movilidad, así como también, en la asignación de recursos para subsidios al costo de la movilidad. Se identificado dos variables.

Recursos públicos destinados

En relación con el primer punto, existe un gran aporte de recursos en materia de infraestructura vial por parte del Estado, con la concreción de las obras de apertura de las calles Bv. Seguí y Rouillón, permitiendo la conexión e integración vial de las zonas este y oeste. Estas obras representan una mejora a nivel local y sobre todo barrial ya que permite una mejor movilidad interna, cualquiera sea el medio utilizado.

Acompañando esta obra, también se destaca la inversión en bicisendas e instalación de las estaciones de bicicletas públicas, así como mejoras a la infraestructura peatonal, entre ellos arreglos en las veredas, rampas, colocación de luminarias y señalización. Cabe destacar que todas las acciones implementadas se dieron sobre las avenidas donde se emplazan la mayoría de los locales comerciales y servicios.

Si bien se realizaron estas obras e intervenciones en infraestructura y servicios que pueden ser consideradas beneficiosas, estas no les brindan a los habitantes del barrio las condiciones óptimas para el uso del modo público de transporte, ya que no le ofrece al usuario comodidades asociadas a la accesibilidad con el mismo.

Recursos privados. Asequibilidad.

Desde el punto de vista del usuario, la población del barrio menciona la dificultad de asequibilidad y, en muchos casos una incapacidad para abonar el transporte urbano de pasajero por el alto costo del pasaje.

En las conversaciones con los vecinos del barrio se planteó que en algunas oportunidades al no tener dinero para cubrir el gasto que el desplazarse implica, deciden que miembro de la familia viaja tomándose como criterio principal los motivos laborales. Esta situación evidencia y afirma que en algunos hogares las limitaciones en torno a la movilidad se expresan a través de la realización exclusiva de los viajes imprescindibles

Los viajes relacionados a la recreación o esparcimiento, que no sean de proximidad, quedan relegados por no tener medios económicos para cubrirlos.

Se considera que, en el último tiempo, no se ha tenido presente en el debate político de la ciudad la cuestión de la asequibilidad, ya que el costo del transporte urbano de pasajeros en Rosario ha aumentado considerablemente, (para el año 2011 el costo del boleto

era de $2.75 y en diciembre de 2023 era de $240). Si bien con la tarjeta SUBE existen la denominada tarifa social[9] para diversos sectores sociales, el valor por viaje sigue siendo elevado lo que ocasiona restricciones a muchas personas asentadas en las periferias de la ciudad, empujándolos a utilizar otros medios como la caminata, bicicleta y principalmente, el motovehículo.

En palabras de los propios entrevistados:

"El colectivo está mal, la gente es humilde y aumenta mucho".

"Algunas veces tuve que faltar al trabajo porque no tenia para pagar el boleto"

"Para viajar la prioridad es el trabajo"

"Alguna vez no tenía para viajar, pero viaje igual porque el chofer me lo permitió".

En síntesis, los indicadores cruzados en este análisis muestran la existencia de una movilidad dual o contrapuesta para los habitantes del territorio estudiado. Por un lado, una movilidad eficiente y de cercanía como la movilidad interna, donde los desplazamientos a pie y en bicicleta se destacan, sumándose a esto el incremento del uso de la moto. En este tipo de movilidad se presentan deficiencias en el estado de las infraestructuras, sobre todo peatonal, pero que el usuario de la vía no identifica como tal, posiblemente por estar acostumbrado a transitarla diariamente.

Y por el otro, una movilidad externa al barrio, considerada como deficiente y totalmente dependiente del transporte urbano de pasajeros. Este último, si bien se presenta como esencial para el desplazamiento de los habitantes fuera de Triángulo y Moderno, aparecen marcadas deficiencias, así como críticas de los usuarios respecto a la calidad del servicio, la frecuencia y a la falta de políticas que mejoren la accesibilidad al mismo.

La relación entre los indicadores propuestos evidencia que, a pesar de las mejoras y de la inversión realizada en el barrio, por parte del Estado, en infraestructura, estas no se traducen en una mayor comodidad o accesibilidad para los usuarios del transporte público.

[9] La tarifa social de la tarjeta SUBE es un beneficio que da el Estado nacional, en el cual aquel que lo goza abona el 55% del valor del boleto. Tienen acceso a dicho beneficio jubilados y pensionados, estudiantes del programa PROGRESAR, personal del servicio doméstico, veteranos de guerra de Malvinas, Asignación Universal por hijo, asignación por embarazo, seguro por desempleo, seguro por capacitación y empleo, pensiones no contributivas, monotributistas sociales inscriptos en REDLES y el programa de jóvenes con más y mejora trabajo.

V.1.2 Dimensión Socio- Económica. Productiva y ocupacional. *(Acceso a los derechos sociales, productivos, ocupacionales que permiten condiciones de vida digna)*

- **V.1.2.1 Equidad de acceso a derechos** (empleo, vivienda, educación, salud, recreación, consumo, servicios/oficinas de gestión)

. Puede mencionarse, a partir de las respuestas obtenidas durante las entrevistas y de la observación no participante, que:

Empleo:

En materia de empleo hay una proporción de individuos que realizan esta actividad dentro de Triángulo y Moderno, pero en su mayoría este motivo de viajes lleva a las personas del área a salir de la misma. Las oportunidades laborales se dan principalmente en otras áreas de la urbe. En este último caso, existe una inequidad importante con relación a la accesibilidad, ya que las personas para realizar desplazamientos obligados, en la mayoría de los casos, requiere algún tipo de transporte motorizado, destacándose el transporte público de pasajeros.

Educación:

El área analizada ofrece una variedad de entidades educativas que permiten el acceso a este derecho. Aunque en las entrevistas que se realizaron pudo apreciarse que el mayor nivel educativo alcanzado es la primaria completa o secundaria, teniendo esta situación una repercusión directa con la posibilidades de acceso al mercado laboral y mejoras en la calidad de este.

Salud

La salud es un derecho fundamental, la existencia de dispensarios de atención primaria permite cubrir esta necesidad a todas aquellas personas del barrio que no cuentan con obra social o acceso a la salud de gestión privada. La mayoría de las personas entrevistadas argumentaron atenderse en el centro de salud barrial, solo realizando viajes fuera de la zona, en aquellas situaciones que requieran realizar estudios o tratamientos específicos.

El derecho de acceso a la salud básica o primaria lo resuelven en las inmediaciones de Triángulo y Moderno. Ahora cuando el cuadro de salud es mas complejo o se requieren

de estudios específicos se evidencia que la infraestructura médica es insuficiente y se requiere desplazamientos sanatorios u hospitales con mayor capacidad.

"No tengo obra social, me atiendo en el dispensario del barrio"

"voy al centro de salud"

"mi papá que tiene parálisis se atiende en el Centenario y mi mamá con problemas del corazón también. Vamos en remise trucho, cuando no tenemos para pagar llamamos a la ambulancia"

Recreación y ocio

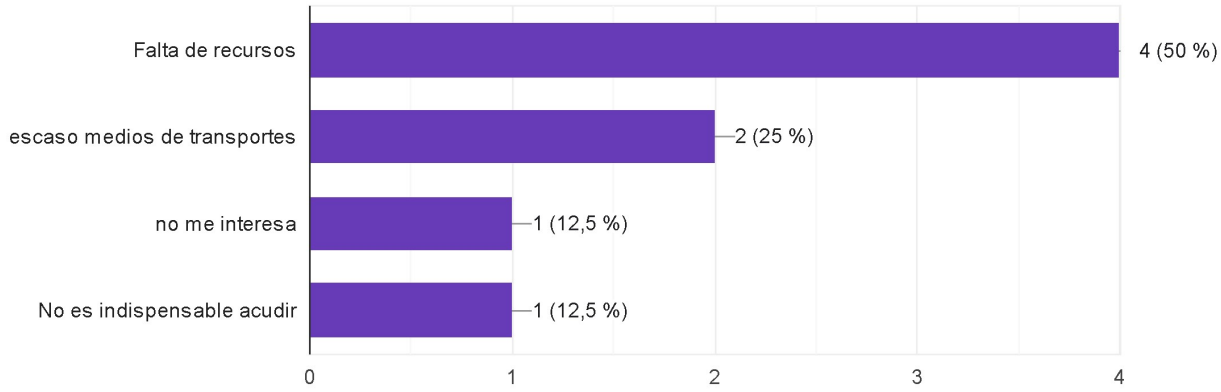
Existe una gran oferta en materia recreativa, ya que disponen de polideportivos y clubs donde realizar no solo actividades deportivas sino también culturales. Este tipo de traslado no requiere, generalmente del uso de medios motorizados, destacándose la bicicleta y caminata como principal medio, ya que en su mayoría estas actividades también se realizan en las proximidades del hogar.

Consumo:

Como se evaluó en la descripción del territorio bajo estudio, en materia de consumo y locales comerciales, existe una gran variedad y accesibilidad a adquirir, en las inmediaciones de este, todo tipo de producto y servicios. Esta realidad lleva a dos situaciones, por un lado, permite satisfacer las necesidades básicas y cotidianas de la población sin necesidad de desplazamientos costosos en términos monetarios y de tiempo, y el uso de una movilidad más sustentable (caminata, bicicleta).

Pero, por otro lado, esta situación genera barrios cerrados, donde la población casi no tiene la experiencia de movilizarse a una escala mayor, no teniendo que frecuentar otras zonas de la ciudad.

Gráfico 14.- Motivos por los cuales no se desplaza a otras áreas de la ciudad.



Fuente: elaboración propia según entrevistas habitantes Triángulo y Moderno.

La falta de recursos para costear viajes en transporte público y escases de estos para ir a otras zonas de la ciudad (que no sea el área central), son los principales argumentos esgrimidos en las entrevistas ante la consulta del disfrute del espacio público a nivel local. Esta pregunta evidenció que la mayoría de los consultados considera que las políticas de movilidad implementadas no le permiten satisfacer estas necesidades de desplazamiento, buscando resolver las mismas en la proximidad.

La existencia de plazas, polideportivos y del Parque Oeste en el área, lleva a que los vecinos pasen tiempo de recreación en estos espacios, trasladándose muy poco a otras áreas de la ciudad como el Monumento a la Bandera, el parque Urquiza, Alem, etc.

Servicios y oficinas de gestión

La existencia de los Centros Municipales de Distritos, en este caso el CMD Oeste, permite que los vecinos realicen, también, en las inmediaciones al barrio todos aquellos trámites municipales que requieran la asistencia a las oficinas de gestión administrativas, así como denuncias y reclamos, también realizar actividades culturales, recreativas y sociales.

Inseguridad

Triángulo y Moderno es un barrio que, como se mencionaba anteriormente, está marcado por la inseguridad y los hechos de violencia, ello repercute de forma directa en la movilidad. La elección del medio de desplazamiento utilizado tiene en cuenta la sensación

de inseguridad. En todas las entrevistas realizadas surgió el hecho que el transporte público se corta en horarios nocturnos, dejando aparte del barrio sin servicios y excluidos. La necesidad de desplazamiento durante esos horarios, sumada a la falta de transporte y la inseguridad para hacer el viaje con medios como la bicicleta o caminata, lleva a que se utilicen medios ilegales como remises o aplicaciones. Uno de los entrevistados manifestó hacer tiempo para volver a su hogar hasta que se reanuda el servicio.

"Que el colectivo funcione mejor, es lento, de noche no pasa"

"Que pase el colectivo de noche ya que después de las 00 se corta"

"Los taxistas no te traen hasta el barrio, cuando deja de entrar el colectivo tengo que esperar hasta que vuelva a entrar"

"Más seguridad arriba del colectivo"

En resumen, como se planteó en el marco conceptual de la presente tesis, cuando un barrio ofrece satisfacer las necesidad cotidianas y los servicios en la proximidad a sus domicilios, sus habitantes no necesitan desplazarse a otras zonas. Eso lleva a una interacción frecuente entre vecinos en el espacio público y en los negocios locales que crea lazos de confianza y solidaridad, que se traduce en un sentido de pertenencia más fuerte y un mayor arraigo al territorio habitado. El barrio se plantea como una unidad de cohesión social.

Ahora bien, la cohesión social y territorial a mayora escala requiere de medios de desplazamiento eficientes que conecten los diversos barrios periféricos con el área central y entre ellos. Esto permitiría que las personas puedan acceder a oportunidades que se presenten en cualquier zona urbana, teniendo similares posibilidades de accesibilidad que otros sectores sociales. Así la cohesión social local se relaciona con la cohesión territorial que esta dada por un sistema de transporte urbano eficiente y seguro.

V.1.2.2 Reducción de brechas

Este componente refiere a la disminución de las diferencias y desigualdades en las infraestructuras del espacio público. Al momento de diseñar políticas públicas de movilidad debe contemplarse las diversas formas que tiene la población de moverse. Las medidas implementadas y analizadas implicaron obras de redistribución de la infraestructura entre la movilidad motorizada y aquella que no requiere de un motor para los desplazamientos.

Como se mencionó al interior de la tesis, las medidas implementadas en el barrio Triángulo y Moderno buscaron crear infraestructura, por un lado, se generó infraestructura

vial con la apertura del Bv. Seguí y de calle Rouillón, así como también se generó condiciones para otro tipo de movilidad mejorando las veredas, instalando rampas, emplazando bicisendas y estaciones de bicicletas públicas, pero todas estas intervenciones se realizaron sobre las arterias principales del barrio, siendo menor en otras áreas de este.

En esta dimensión cobra fuerza para la movilidad la variable densidad poblacional. Si se tiene en cuenta la cantidad de personas que viven según distrito, el Oeste es uno de los que menor proporción presenta. En términos comparativos, “en el Centro habitan el 25,7% del total de la población de Rosario. Le siguen el distrito Noroeste con 18,1%, el Sur con 15,4%, el Norte con 14,5%, el Oeste con 14,1% y el Sudoeste con 12,2%.” (Rosario Noticias, 15/10/2024.)

Cabe recordar que en Triángulo y Moderno pueden identificarse tres realidades diversas, una es el área de las avenidas, (consideradas las arterias principales), donde están emplazados los comercios y servicios, otra las calles internas del barrio y por último la zona habitada por los Quon, donde es menor la densidad poblacional, ya que esa área tiene más cantidad de descampados. está zona es donde se produce mayor exclusión, no solo socio económica, sino también en materia de movilidad, ya que al tener pocos residentes llega solo una línea de transporte.

En términos de movilidad, el territorio estudiado no es atractor ni gran generador de viajes de otras zonas de la ciudad hacia el mismo, situación que se tiene en cuenta por el EMR al momento de diseñar políticas o de replantear cambios en el sistema de transporte, evaluando cuál será su impacto en el sistema de movilidad general.

En las entrevistas pudo apreciarse que, en el barrio sí se producen una gran cantidad de viajes internos, pero al momento de realizar desplazamientos fuera de sus límites, casi todos los encuestados manifestaron la necesidad de viajar al centro de la urbe, y en algunos casos, se mencionaron diversos áreas urbanas, pero ninguna con relevancia.

Teniendo en cuenta que todos los recorridos de las líneas que pasan y transitan el territorio estudiado, son radio céntricos y que ésta es la zonas de la ciudad a la que los entrevistados manifestaron trasladarse, podría concluirse que la población de Triángulo y Moderno tendría la accesibilidad territorial deseada para cubrir la necesidad de desplazamientos; pero si se plantea en términos de cohesión, podría esgrimirse que ésta no es una zona cohesionada con el resto de la urbe.

Como se planteaba anteriormente, la cohesión, tanto social como territorial, requiere de territorios vinculados transversalmente, es decir, entre sí y no solo con el área central. Ya

que los viajes a otras áreas se tornan complejos y largos, porque para llegar a un destino es necesario pasar por el centro o realizar trasbordo. Con referencia a este último punto, una gran proporción de los entrevistado mencionan realizar trasbordos y combinación de líneas para llegar al destino deseado.

En palabras de un vecino: “Falta colectivo de línea 24 h, por qué tenemos un transbordo para ir a tomar otros coles, pero trabaja de 6/22hs y luego no funciona más”

- Brecha digital:

Actualmente la mayoría de las personas tiene acceso a teléfonos celulares y con ello a internet, por lo cual existiría una disminución en las diferencias de acceso a la información del sistema. Como se mencionaba anteriormente, con la aparición de las billeteras virtuales se da accesibilidad a la carga del dispositivo de pago SUBE, así como también a información relevante del servicio como ser recorrido de las líneas y la llegada estimada a la parada. Si bien existe esta posibilidad, también depende de la capacidad económica de las personas que habitan la zona en tener datos móviles. No existe en el área bajo estudio acceso público a internet que garantice este servicio.

Por otro lado, la instalación de la parada Cabecera Segura instalada en Bv. Seguí y Rouillón, con tecnología aplicada a la información al usuario y a la seguridad pública representa una equidad en materia de acceso a la digitalización y disminución de esta brecha.

En síntesis, la relación entre los indicadores propuestos para esta dimensión evidencias que la movilidad en el barrio Triángulo y Moderno está vinculada directamente con las oportunidades socioeconómicas de sus residentes. A pesar de que el barrio satisface muchas necesidades básicas, la falta de una conexión eficiente y segura con el resto de la ciudad genera una brecha que limita el acceso a derechos sociales y oportunidades laborales, afectando la cohesión territorial y profundizando la inequidad.

Por otro lado, se puede concluir que no se ha abordado de manera efectiva la cuestión económica del transporte, ya que la percepción de los vecinos es que los constantes aumentos en el costo del boleto, sumados a la falta de mejoras en el servicio, profundizan la inequidad y lleva a que se prioricen los viajes considerados esenciales. Esto restringe su acceso a oportunidades y servicios en el resto de la ciudad, limitando la cohesión social o, mejor dicho, esta aparece fortalecida entre los límites barriales, pero con una fuerte desconexión a escala local.

V.1.3 Dimensión institucional (gestión de procesos en la formulación de políticas de movilidad)

- **V.1.3.1 Equidad de gobernanza**

Transparencia- Responsabilidad y confianza

Teniendo en cuenta las arenas de la cohesión social planteadas en el marco conceptual de la presente tesis, se realizaron consultas a los habitantes del territorio bajo estudio sobre la confianza que le representa algunas instituciones.

El criterio de cohesión social en la arena de lazo social: que refiere al reconocimiento e inclusión que ocurren a nivel personal, donde los niveles de confianza se dan fundamentalmente en el entorno cercano y de encuentro entre las personas. En este criterio se distinguen tres dimensiones específicas: Familia, Sociabilidad y Confianza en el otro generalizado.)

En esta arena, las personas consultada destacaron positivamente a la familia y amigos, en su mayoría mencionado altos niveles de confianza y sentimiento de seguridad frente a lazos sociales más íntimos; Situación que cambia, ya que la percepción de confianza y reconocimiento va decreciendo al mencionar a los vecinos.

La débil confianza o cercanía entre los habitantes de barrio puede estar dada por varias cuestiones: la poca participación de las personas en ambientes compartidos donde relacionarse con los vecinos; la inseguridad publica y la situación de violencia que vive el barrio constantemente, y la ausencia de lazos y sentimientos para con el otro que no es del círculo íntimo. Esta situación da lugar a una cohesión social a nivel barrial débil y fragmentada

Por otro lado, hay una percepción positiva en instituciones sociales y educativas tradicionales como la iglesia, escuela, universidad y los hospitales. Percepción ligada al rol social que estas instituciones cumplen, a la antigüedad de estas y a la experiencia que cada persona consultada tiene.

El criterio de cohesión social en la arena de ciudadanía tiene que ver con la existencia en el Estado de autoridades legítimas que son producto de elecciones.

A diferencia de lo que pasa en las relaciones micro o a nivel personal, en esta arena se destaca la desconfianza en la mayoría de las instituciones como la policía, los sindicatos, la justicia, y los partidos políticos, mejorando la proporción cuando se menciona al distrito municipal o la vecinal. La distancia con las instituciones dificulta el grado de confianza

hacia las mismas. La mejor percepción que los entrevistados tienen del Distrito Municipal es por su rol y cercanía de los vecinos, las acciones implementadas tienen un impacto directo en la población, así como estos tienen la posibilidad de resolver ahí cuestiones administrativas cotidianas, realizar reclamos e incluso participar de las actividades que este brinda.

A nivel ejecutivo, la mayoría de las personas consultadas planteó una desconfianza total hacia el gobierno nacional, mejorando levemente la opinión con relación a los gobiernos municipales y provinciales, nuevamente estos últimos, más cercanos y con incidencia directa sobre la calidad de vida de las personas.

Integración de políticas

El EMR es quien coordina y concentra la planificación y gestión de las políticas de movilidad, trabaja de forma integrada y transversal con otras áreas de gobierno (nacional, provincial o municipal) cuyas políticas involucran cuestiones de movilidad o transporte, en cualquiera de sus modos, así como también la redistribución del espacio público en beneficio de los ciudadanos para que puedan desplazarse de forma más saludable y segura, aunque cabe remarcar que las políticas están pensadas para áreas centrales con una visión de conectividad metropolitana. En base a esta afirmación es que se plantea que no hay a nivel diseño o planificación medidas puntuales para territorios vulnerables, todas las medidas fueron pensadas a una escala local.

- **V.1.3.2 Sentido de pertenencia y cuidado**

Ante la consulta ¿se siente parte del barrio?, la mayoría respondió afirmativamente, siendo solamente dos personas las que manifestaron no sentirse parte de este.

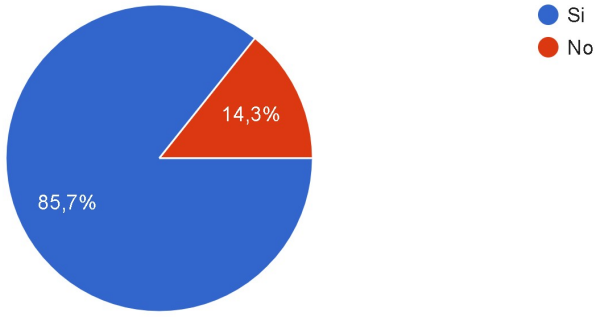
Aquí aparece una contradicción, anteriormente los entrevistados planteaban una desconfianza en los vecinos o en aquella persona que no forme parte del círculo social íntimo, pero al momento de identificar el sentido de pertenecía al entorno urbano en el que habita aparece una identificación positiva. Esto puede deberse a que existen otras variables que generarían pertenencia o identificación como, por ejemplo:

- Arraigo territorial y emocional: las personas se sienten parte por el solo hecho de vivir ahí, los recuerdos y las experiencias que le brinda el territorio, más allá de relacionarse, o no, con el resto de los habitantes.

- Espacios públicos y de encuentro: la existencia de instituciones como el CC8, el DIAT, los polideportivos, ferias y plazas públicas en el mismo barrio dan lugar a la recreación y generación de lazos sociales.

- Movilidad de cercanía: el barrio da lugar a la satisfacción de las necesidades cotidianas en las inmediaciones de éste, facilitando la vida y el bienestar de las personas que lo habitan. El encuentro cotidiano de los vecinos en los locales comerciales del área permite fortalecer la conexión con otros habitantes.

Gráfico 15.- Sentido de pertenencia al Barrio.



Fuente: Elaboración propia según entrevistas a los habitantes de Triángulo y Moderno.

Similares percepciones tienen los entrevistados sobre la pertenencia a una escala territorial mayor: la ciudad. Aquí aparece un sentimiento emocional mas profundo relacionado con cuestiones culturales y de identidad de esta, ejemplo: el compartir la pasión por algún equipo de futbol local, la identidad de la ciudad como cuna de la bandera, el reconocimiento de la sociedad rosarina como solidaria, etc.

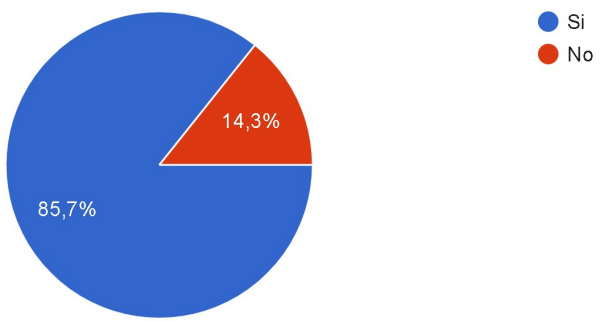
Por otro lado, vivir la ciudad, circular por ella y disfrutar de los espacios públicos que ésta ofrece es fundamental para la cohesión social. Ahora bien, aquí también se presenta una contradicción, ya que la mayoría de los entrevistados plantea moverse muy poco por Rosario, siendo principalmente el centro el punto de mayor atracción de viajes por diferentes motivos.

Independientemente de esta situación, en la cual los vecinos resuelven sus necesidades, incluso las recreativas, en las inmediaciones a su domicilio, el sentido de

pertenencia a escala local se mantiene fuerte, evidenciando que las cuestiones de identidad con la urbe son robustas e integradoras.

Analizando esta variable desde las políticas de movilidad local, se puede decir que el PIM no refería de forma explícita a la generación de sentido de pertenencia, ni en el documento base, ni en la concreción de la mayoría de las obras, que en sus inicios fueron plasmadas para las zonas centrales de Rosario, sin embargo, esta, como puede apreciarse en los gráficos precedentes no afecto el sentimiento de pertenencia de los vecinos del área ni al barrio, ni a escala local.

Gráfico 16.- Sentido de pertenencia a la Ciudad.



Fuente: Elaboración propia según entrevistas a los habitantes de Triángulo y Moderno

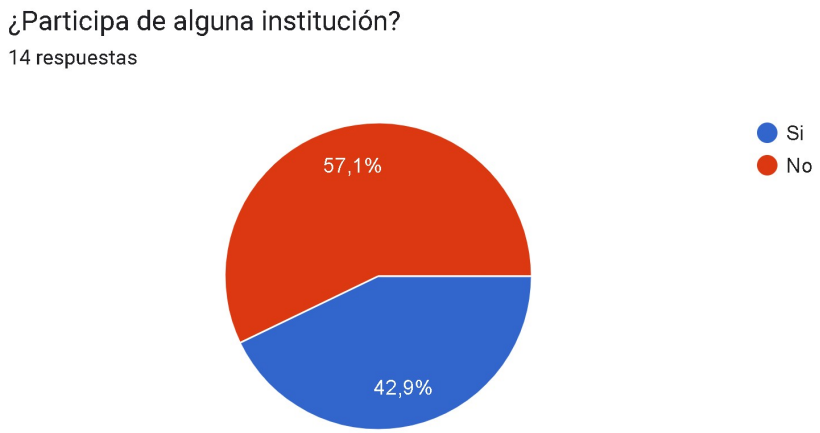
- **V.1.3.3 Participación ciudadano y consenso**

Todos los planes y programas analizados contemplan la participación ciudadana y firma de acuerdos o pactos como relevante para el éxito de las medidas.

Si bien Rosario tiene una tradición de participación en los diferentes planes estratégicos y sectoriales diseñados, en la mayoría de las mesas de trabajos o firmas de acuerdos, no hubo una participación de los habitantes del barrio, sino más bien que la intervención fue de instituciones relacionadas con la temática.

Durante las entrevistas realizadas se consultó sobre la participación ciudadana y aparece fuertemente marcada la falta de participación en instituciones, ya que, la mitad de las personas no participó o participa de ninguna instancia.

Gráfico 17.- Participación ciudadana.



Fuente: Elaboración propia según entrevistas a los habitantes de Triángulo y Moderno

En síntesis, la relación entre los indicadores incluidos en la dimensión institucional evidencia que existe una ruptura entre la gestión de la movilidad en los territorios vulnerables y la necesidad de sus habitantes. Aunque existe un fuerte sentido de pertenencia barrial y a la ciudad, la falta de confianza en las instituciones y la escasa participación ciudadana demuestran que las políticas de movilidad no están conectadas con las necesidades reales de la población, ni han fomentado la participación ciudadana en la toma de decisiones trascendentes para su día a día.

IV.2.1. Discusión sobre los resultados.

Teniendo en cuenta el análisis realizado en el apartado anterior se puede confirmar que el transporte público no es solo un medio de desplazamiento, sino que este se convierte en un elemento fundamental de cohesión social. La posibilidad de tomar un colectivo permite tener acceso a diversas oportunidades dentro de la ciudad y posibilita a la población satisfacer las necesidades cotidianas que se presenten fuera de su zona de proximidad.

El transporte público, más allá de algunas falencias, resuelve las necesidades de desplazamiento de los sectores sociales vulnerables que, por su situación económica o lugar

de residencia, se considerarían excluidos. Por otro lado, les brinda la posibilidad de realizar actividades tanto productivas como reproductivas, en cualquier lugar de la ciudad incrementando el sentido de pertenencia y oportunidades de inclusión social.

De las políticas principales planteadas por el PIM en el barrio Triángulo y Moderno se han implementado exitosamente aquellas que se relacionan con la mejora del tipo de movilidad que predomina en el barrio (no motorizada) y que permite a los ciudadanos satisfacer en las cercanías de sus hogares sus necesidades cotidianas y ejercer sus derechos básicos (salud, educación), lo cual se considera un beneficio y una mejora en su calidad de vida.

Pero, por otro lado, este tipo de movilidad da lugar a la conformación de guetos ya que los habitantes prácticamente no salen del barrio (ya sea porque no tienen los medios económicos o de movilidad para hacerlo), no pudiendo ejercer su derecho de vivir y transitar la ciudad. Situación que es más evidente en los adultos mayores.

Los habitantes de los barrios periféricos han quedado, generalmente, relegados al momento de diseñar políticas de movilidad urbana para la ciudad, ya que las mismas se piensan en relación con los grandes centros urbanos y con una visión más metropolitana, pero sin embargo esta situación no ha influido de forma negativa en el sentido de pertenencia.

En el caso objeto de estudio puede observarse la existencia de problemáticas relacionadas a la movilidad, ya identificadas por SECTRA e invocadas en el marco conceptual de la presente tesis. Las siguientes situaciones problemáticas erosionan el sentido de pertenencia a la comunidad, ya sea a escala barrial o local. Mejorar la interacción entre los conceptos movilidad urbana y cohesión social requiere progresos en este sentido.

- Inseguridad de accesibilidad: sobre todo con lo relacionado a inseguridad pública, como ya se menciono en la tesis, la situación de agresión e inseguridad que vive Triángulo y Moderno repercute en las decisiones de movilidad de sus habitantes y en el acceso a los diversos modos, sobre todo en horarios nocturnos donde quedan aislados por no llegar el transporte público. Sentirse inseguros en el entorno urbano en el que se habita genera aislamiento de la vida comunitaria, de los comercios locales y de los espacios públicos, limitando su capacidad para interactuar con otras personas.
- Inequidades en las condiciones de viaje y uso, es decir, realizar mejoras en lo relacionado a la experiencia del viaje en transporte público. Brindar mayor confort, mejorar las frecuencias y fundamentalmente, brindar equidad en materia de asequibilidad para los

sectores sociales vulnerables, ya que el costo del viaje se convierte en un limitante de la movilidad y de acceso a oportunidades.

- Inequidades de accesibilidad micro: los diseñadores de política de movilidad generan soluciones o proponen medidas que, en muchas oportunidades, no se condicen con la realidad o necesidad del territorio, y esto se debe fundamentalmente al desconocimiento de los hábitos de movilidad en el área. Realizar estudios y relevamiento de los patrones de movilidad y necesidades antes de diseñar y ejecutar políticas, permitiría el involucramiento y participación de los ciudadanos en mejoras que beneficiarían directamente su calidad de vida.
- Falencias en participación ciudadana, es decir, mejorar los niveles de participación de los sectores sociales beneficiarios de las medidas a implementarse, que participen activamente, se sientan escuchados, problematicen poniendo temas en agenda pública, debatan estos temas y se apropien de las políticas.
- Malas convivencias entre actores: relacionada con el descuido y vandalismo de las infraestructuras, de los espacios públicos. En muchas oportunidades estas acciones de no cuidado se relacionan con que las personas no se sienten parte o no se han apropiado del mismo, generando una sensación de abandono y desconfianza. A esto también se le suma la violencia vial y el descuido de hábitos saludables de movilidad.

Como se mencionó en el marco conceptual, la cohesión social puede ser entendida como fin ya que ésta es objeto de políticas públicas, en la medida que apuntan a incrementar los niveles de bienestar y a que todos los integrantes de la sociedad aporten y se beneficien del desarrollo. Teniendo en cuanta esta definición, puede decirse que las políticas implementadas en el territorio analizado lograron mejoras en la calidad de vida de sus habitantes y la forma que estos se desplazan, principalmente en la cercanía durante las horas diurnas, ya que durante la noche este sector de la ciudad queda excluido por no tener medios públicos de transporte y tener que recurrir a diversas estrategias de movilidad.

En las sociedades actuales la políticas de movilidad deben estar integradas con la planificación urbana, y tener como finalidad garantizar la accesibilidad a los servicios esenciales a todos los grupos etarios, independientemente de sus capacidades físicas o características socioeconómicas. En otras palabras, que todas las personas tengan acceso a determinados derechos por el solo hecho de ser miembros de una sociedad, y la movilidad urbana es uno de ellos.

Hablar de accesibilidad no refiere solo a una cuestión de distancia y tiempo, que en términos de movilidad se ve resuelta por los viajes de proximidad; sino también de accesibilidad en la materia económica, a la disponibilidad de servicios y a la seguridad, tanto pública como vial.

La relación entre movilidad urbana y cohesión social es de interdependencia. No puede decirse que uno de los dos conceptos es el dependiente y el otro el independiente, ya que esa relación va variando. Puede ser que la movilidad urbana genere cohesión social, o que esta última forje movilidad. Ahora bien, la existencia de dificultades en ejercer la movilidad puede generar que la cohesión social se convierta en una variable dependiente.

Una restricción o una dificultad en la movilidad cotidiana puede suponer serios problemas para desarrollar plenamente dicho proceso de cohesión social lo que, a su vez, puede dificultar aún más las posibilidades de acceder a derechos y mantiene vigentes situaciones de vulnerabilidad.

.

V. Conclusiones

Llegar a la instancia final de la tesis doctoral requiere poder dar respuesta a las preguntas iniciales que dieron forma a la investigación y que ayudaron a la formulación del diseño metodológico propuesto, por ello, en las siguientes líneas se procede a retomar los objetivos planteados de forma individual y llenarlos de contenido.

El interrogante inicial, la columna vertebral del trabajo de investigación es explicar la relación existente entre la cohesión social y las políticas de movilidad urbana implementadas en los territorios vulnerables, a partir de las necesidades y expectativas de la población Caso de estudio el barrio Triangulo y Moderno de la ciudad de Rosario, años 2008-2021.

La elección del área de estudio estuvo determinada por dos factores importantes, la primera, Triángulo y Moderno es un barrio del distrito Oeste de la ciudad, que como se mencionara al interior de la tesis, es el distrito con mayor porcentaje de pobreza y vulnerabilidad (40%), y, por otro lado, en ese momento contaba con acceso a dos instituciones del barrio lo que, consideraba me permitiría mayor facilidad para concretar las entrevista.

El recorte temporal analizado abarca desde el año 2008 al 2021. Se toma como año de inicio de la investigación el 2008 ya que en ese año se redacta y diseña el Plan Integral de Movilidad, considerado (para esta tesis) un año de cambio en el paradigma de la gestión de la movilidad y el transporte en la ciudad. En un primer momento, el período abarcaba hasta el 2020, pero en ese mismo año se sucedió la Pandemia de Covid-19, que afecto a la población mundial, y me pareció interesante poder abordar que sucedería con la movilidad en el área estudiada frente a este hecho mundial, por lo cual se modificó el período de estudio al año 2021.

La propuesta metodológica planteada, fue un abordaje cualitativo con una combinación de técnicas de recolección de la información. Se utilizan datos secundarios aportados por instituciones y publicaciones realizadas por organismos relacionados a la temática abordada.

Para complementar esta información, se elaboran datos primarios con la realización de entrevistas estructuradas a habitantes del barrio y cuatro jornadas de observación no participante en el mismo, para relevar información relacionada principalmente al territorio, como ser: tipo de uso del suelo, infraestructura vial, luminarias, señalización, equipamiento vial, espacios públicos, condiciones de la infraestructura, aceras, calzadas, etc.

Las principales dificultad en la investigación estuvieron en el trabajo de campo, ya que la pandemia de Covid 19 dificultó el relevamiento de datos y la realización de entrevistas. Se debió buscar alternativas viables y confiables para poder acceder a la opinión de la población y así dar respuestas a la principales preguntas planteadas.

A continuación, se plantean los principales conclusiones relacionándolas con los objetivos específicos formulados, a saber:

- **Objetivo 1. Políticas de movilidad urbana implementadas desde el 2008 al 2021 en la ciudad de Rosario, profundizando en las ejecutadas en territorio bajo estudio y reconocer brechas entre las políticas planteadas y ejecutadas.**

El PIM se formula en el año 2010 como un plan sectorial para la ciudad y la región, este se da en el marco de un proceso de planificación estratégica sustentada en conceptos de integración territorial y desarrollo sustentable acordadas desde los distintos niveles estatales: Nacional, Provincial y Municipal.

Habiendo realizado un análisis del PIM, se considera que en los proyectos propuestos no se tuvo en cuenta a la pobreza y los sectores vulnerables, ya que no aparecen mencionados en ninguna parte del documento base, por ello no se identificaron medidas específicas con relación a la movilidad para las zonas periféricas de la ciudad, sino que estas se plantean fundamentalmente para el área central, con una visión de la movilidad más local o metropolitana.

Se reconoce además que otro tema poco desarrollado dentro del documento son la temática de la bicisenda y el peatón, así como el incremento del parque de motovehículos. En el caso de estudio de la presente tesis, los tres modos de desplazamiento son importantes para los sectores vulnerables, porque le permiten realizar los traslados de cercanías a sus domicilios y satisfacer las necesidades cotidianas que se presentan.

En el año 2017 se desarrolló un nuevo plan estratégico (PER 2030), el entonces gobierno de Mónica Fein convoca a la planificación participativa y se elabora el Plan Estratégico Rosario Metropolitana +2030 (PERM +2030). Si bien no se ha encontrado información sobre avances de este plan estratégico, puede esgrimirse que la ciudad de Rosario adopta, en diversas carteras de gobierno, medidas que responden a los lineamientos generales de este, aunque de forma desarticulada.

Si se tiene en cuenta las medidas diseñadas e implementadas en Triángulo y Moderno en base a las perspectivas planteadas en el PIM, puede decirse que existe una brecha significativa entre la planificación y la ejecución. Las medidas adoptadas no cumplen con todos los criterios esgrimidos (integral, escalar, dinámica y participativa). Las acciones ejecutadas pueden considerarse integrales ya que piensan a la movilidad en el área como compuesta por diversos modos, haciendo especial énfasis en los desplazamientos no motorizados.

Si embargo, en su mayoría las obras implementadas no son consideradas escalares, ya que las medidas adoptadas no logran generan, en la práctica, conexión a escala local o metropolitana, sino que mantienen el desequilibrio y la segregación territorial de los barrios vulnerables frente al área central. Las propuestas planteadas por el ejecutivo local y aprobadas en el Concejo Deliberante de Rosario tienden a fortalecer el área central de la ciudad, ya que tanto en el documento base del PIM como en las medidas finalmente aprobadas, no se plantea como objetivo directo beneficiar a los barrios periféricos.

Además, estas medidas mantienen e incentivan el tipo de movilidad de proximidad, lo que hace que la población se mueva en su territorio y no se desplace o lo haga con muy poca frecuencia, fuera del mismo, debilitando los lazos sociales y la cohesión territorial con el resto de la ciudad. Situación que se agrava durante la noche donde los habitantes de Triángulo y Modernos quedan desprovistos de servicios de transporte público y, por ende, excluidos, obligándolos a recurrir, en el caso de no contar con movilidad propia, al uso de la movilidad ilegal (remises ilegales o aplicaciones) o a la solidaridad de sus vecinos y familiares.

Con referencia a lo dinámico, las transformaciones territoriales, sobre todo el uso del suelo, tienen una dinámica más cambiantes que las modificaciones en materia de movilidad, es decir, estas últimas no acompañan temporalmente la idiosincrasia del barrio, ni de sus habitantes. Esto se debe fundamentalmente a la inexistencia o escases de datos cuantificables a partir de los cuales basar las decisiones de movilidad en la zona. La Municipalidad de Rosario no cuenta con información puntual del área, puede filtrar algunos datos de la Encuesta Origen- Destino del 2008 y tener información sobre el transporte público por las encuestas que se realizan en las unidades periódicamente.

En referencia al período de pandemia por el Covid-19, se puede afirmar que, las medidas adoptadas no repercuten significativamente en la forma de movilidad que ya tenían, previamente, los sectores pobres o vulnerables. Para marzo del 2020 los sectores periféricos

venían movilizándose en áreas consideradas de proximidad, es decir los vecinos satisfacen sus necesidades cotidianas de desplazamiento (compras, salud, educación y en algunos casos trabajo) en las inmediaciones a su domicilio o en distancias que le permite trasladarse a pie o en bicicleta, reservando el uso del TUP para distancias más largas.

- **Objetivo II. Necesidades, expectativas, y transformaciones de los patrones de movilidad de los habitantes de territorios vulnerables en relación con las políticas de movilidad implementadas**

La urbanización y las políticas de suelo han llevado a una segregación y fragmentación socio-territorial de la ciudad, gran parte de la población pobre y vulnerable se ha asentado en los territorios más alejados y mal servidos, por ser estos también más asequibles, generando para muchas actividades, una dependencia con respecto al centro de la urbe. Esta dependencia podría ser cubierta por el transporte público de pasajeros en aquellos casos en los que no se dispone de un vehículo particular, pero la disparidad e inequidad de ofertas de servicio en las distintas áreas de la ciudad genera desigualdad de oportunidades.

El distrito Oeste presenta una gran variedad de problemáticas que lo atraviesas, desde cuestiones de infraestructura, pasando por cuestiones graves de inseguridad. En referencia a la movilidad con relación al territorio de Triángulo y Moderno, podría identificarse dos tipos de áreas, una semi excluyente: (la más cercana a el Bv. Seguí o Pte. Perón) donde se caracteriza por la existencia de transporte público, pero con limitaciones en la diversidad de líneas y frecuencia. Por otro lado, una zona menos compacta, es decir, que cuenta con una gran diversidad de locales comerciales o instituciones públicas, pero donde alguna necesidad debe ser satisfecha fuera del área de proximidad, dificultándose el traslado a pie y requiriéndose el uso de algún modo motorizado, y por último, el área más al sur del barrio, donde está asentado el barrio Quon, podría decirse que un área urbana excluyente, ya que presenta un déficit marcado de oferta de transporte público, llegando solo una (1) de las líneas de transporte (y solo durante horas diurnas).

Aquellos que no cuentan con vehículo motorizado (auto o motovehículo) ven limitadas sus posibilidades de desplazamiento por motivo esparcimiento a las inmediaciones de su domicilio. Es decir que este motivo de viajes también se resuelve, para los sectores vulnerables, en las proximidades. Se puede concluir que disfrute de recorrer la ciudad y poder salir del barrio, está condicionado a una situación de necesidad más que de elección.

En relación con los usos del suelo y el acceso a bienes y servicios dentro del barrio, a través de la observación no participante, pudo apreciarse la existencia de una variedad de locales considerados puntos generadores de viajes no solo para los habitantes del barrio, sino para otras personas que puedan ir a estos centros comerciales. La existencia de la variedad de rubros es por un lado beneficioso, ya que permite a los ciudadanos del barrio adquirir o satisfacer sus necesidades en la proximidad a su domicilio, sin necesidad de emprender viajes largos y costoso, en medios motorizados.

Esta proximidad beneficia sobre todo a las mujeres que son las que más desplazamientos realizan en el barrio por motivos asociados a tareas del hogar o cuidado de hijos menores.

La existencia de territorios que ofrecen satisfacer necesidades en la proximidad puede, por un lado, generar cohesión a nivel barrial, pero también exclusión y segregación, denominada esta exclusión por multifuncionalidad. Cada área urbana facilitará o dificultará el uso y disfrute de la ciudad de sus residentes.

Existe una preponderancia de los viajes considerados obligados, entre ellos se destacan el trabajo y el estudio para ambos sexos. Sin embargo, las mujeres realizan otro tipos de viajes, considerados no obligados, que se relacionan fundamentalmente con necesidades de cuidado y reproducción del hogar, como ser compras y gastronomía (5.87%), salud (6.10%) y social (7.85%).

A la hora de evaluar la movilidad según los grupos etarios de los habitantes de Triángulo y Moderno, se resalta el motivo estudio entre jóvenes de 4 a 18 años (33%), mientras que el motivo trabajo, representa un 35% de los desplazamientos entre las personas de 19 a 65 años, (o sea la población económicamente activa) disminuyendo sensiblemente en el rango de 66 años o más.

Los medios no motorizados son una opción de desplazamiento para todas las edades, destacándose fundamentalmente, la bicicleta entre los 31 y 50 años (5%), mientras que la caminata aparece con más fuerza entre los extremos, es decir en el sector más joven de la población (de 4 a 18 años) y adultos (de los 51 años en adelante).

La infraestructura para los viajes no motorizados es de baja calidad ya que carecen de una red peatonal adecuada, como aceras, islas medianeras, zanjas, no tienen cordones, los cruces peatonales no están demarcados, tienen poca iluminación durante horas nocturnas.

El barrio Triángulo y Moderno contaba, (antes de la pandemia de Covid 19) solo con tres líneas del transporte urbano de pasajeros para conectarse con el resto de la ciudad (122,

125 y 110). Con la crisis del sistema de transporte durante la pandemia se modificaron recorridos y se unificaron líneas, por ello ahora las líneas que llegan y recorren el barrio son la 133-125 negro o verde y el 110. Cabe destacar que al área de los pueblos originarios Qom, solo llega la línea 110. Esta situación da cuenta de las dificultades en el acceso, ya que las empresas de colectivo suspenden el servicio durante la noche por falta de iluminación y, sobre todo, por la inseguridad.

. Estas líneas tienen recorridos radio céntrico, es decir que conectan el barrio con el centro de la ciudad, pero se requiere de medios de desplazamiento eficientes que conecten los diversos barrios periféricos entre ellos. Esto permitiría que las personas puedan acceder a oportunidades que se presenten en cualquier zona urbana, teniendo similares posibilidades de accesibilidad que otros sectores sociales.

- **Objetivo III. Impacto sobre la cohesión social de las políticas de movilidad implementadas en los territorio vulnerables según la expectativa de los habitantes**

De la investigación se desprende que la cohesión social no es un objetivo directo de las políticas de movilidad en Rosario, sino que se manifiesta como un resultado indirecto de la planificación urbanística. La ciudad es el lugar donde se producen y reproducen las relaciones sociales, por lo que las obras de infraestructuras y las políticas relacionadas con el territorio y el espacio público van a permitir, o no, a la población satisfacer sus necesidades cotidianas, así como también facilitar o habilitar mejores oportunidades de acceso a bienes y servicios, o producir la situación contraria, es decir, dificultar y obstaculizar la movilidad.

La movilidad y la accesibilidad no está

relacionada con una elección personal, por el contrario, sino que la misma ya está predefinida por la forma en que están diseñadas e implementadas, por ello pueden generar, o no, dificultades estructurales para los sectores sociales más vulnerables. No todos los ciudadanos tienen la misma capacidad de movilidad o accesibilidad, y en la mayoría de los casos la movilidad no es la deseada sino la posible.

En esta instancia se puede confirmar la hipótesis de investigación planteada inicialmente, La movilidad en los barrios periféricos y vulnerables de Rosario es principalmente de proximidad, esto permite a los ciudadanos del barrio adquirir o satisfaces sus necesidades cotidianas en la cercanía de su domicilio, sin necesidad de emprender viajes

largos, costoso y en medios motorizados. Si bien esto puede ser tomado como algo positivos, por otro lado, este tipo de movilidad representa un perjuicio ya les impide el disfrute y el acceso a otras zonas urbanas de la ciudad. Se considera que existe una contribución a la cohesión social a nivel barrial, pero no favorece a la cohesión territorial a escala municipal, manteniéndose la segregación territorial.

Al inicio de la investigación se consideraba que, teóricamente la relación entre el concepto cohesión social y movilidad urbana no es solo multidimensional, sino que la relación entre ambos conceptos también es de interdependencia.

Aunque se observa una intención de coordinación entre los organismos gubernamentales, la falta de participación genuina de los habitantes en el diseño de las políticas de movilidad es una deficiencia crítica. Si se observa las rubricas del Pacto de movilidad y del PER 2030 son instituciones educativas, universidades, colegios profesionales, organismos públicos, intuiciones religiosas, asociaciones vecinales, bibliotecas, etc. El ciudadano a pie, en su mayoría, no participó ni dio su punto de vista en las reformas planteadas, ello conlleva a que la infraestructura no este acorde y los servicios no respondan a las necesidades o expectativas de la población beneficiaria, por un desconocimiento de los hábitos de movilidad en el área.

Se recomienda que, para una mayor objetividad en la evaluación de los indicadores de movilidad, la misma sea externa, es decir que sea otro organismo (universidad, centro de investigación, etc.) el encargado de realizarla; ello evitaría conflictos de intereses y sesgos en la valoración final, de igual manera obtener el grado de satisfacción de la totalidad de la población y no solo del usuario del TUP, que de por sí ya tiene algún percepción por poder acceder al servicio.

Uno de los principales hallazgos es la dualidad de desplazamiento que se produce en los territorios vulnerables, predominando la que se conoce como movilidad interna, marcada por la proximidad o cercanía. El barrio se presenta como un centro autónomo que le facilita la vida a sus vecinos, gracias a la multifuncionalidad del territorio, es decir, al acceso de los bienes y servicios básicos. Esto lleva a que este tipo de movilidad no se produzca por elección, sino por imposición de las infraestructuras y las políticas de movilidad.

Por otro lado, existe una movilidad más amplia por fuera de los límites del barrio, la cual debe ser garantizada por el transporte urbano de pasajeros, y donde éste se convierta en un elemento clave que les permita a estos ciudadanos tener acceso equitativo a la ciudad y a

todas las oportunidades que se presentan en ella, independientemente del lugar en donde viva, de lo contrario esta cohesión barrial lograda se convertiría en un elemento de segregación.

También se ha identificado que las políticas planteadas y ejecutadas en el territorio bajo estudio profundizan este tipo de movilidad de proximidad, y que aquellas que se relacionan con el transporte urbano de pasajeros no han logrado generar mejoras ni en materia de accesibilidad ni de asequibilidad para estos sectores sociales, limitando estos viajes solo a cuestiones obligadas, lo que trae aparejado un debilitamiento en los lazos con el resto de la ciudad.

Por lo expuesto, se considera que el verdadero objetivo que deben seguir las políticas de movilidad no es solo permitir el desplazamiento masivo de personas, sino que debe ser un punto de partida para la construcción de una ciudad más habitable y cohesionada tanto social, como territorialmente.

Por lo anteriormente planteado, se cree que futuras investigaciones podrían estar orientadas a un conocimiento más acabado sobre la movilidad de proximidad predominante en los barrios vulnerables, ver el impacto que la misma tiene en la vida cotidiana, sobre todo en niños, mujeres y adultos que son los usuarios de la vía que se mueven en la cercanía de sus domicilios y quienes mayores dificultades de desplazamiento presentan.

Relacionado a este tema, también podría analizarse el impacto que tiene la inseguridad, tanto pública como vial, en este tipo de la movilidad , ya que las elecciones de desplazamiento están altamente influenciadas por este sentimiento.

VI. Referencias

- Acosta, A., Lozano Aguilera, E., Muñoz Pichardo , J., Parras Guijosa, L., Rodriguez Avis, j., Gómez Gómez, M., . . . Copete Peña, S. (2012). *Indicadores para la medición de la cohesión social en Europa. Aplicación al caso de Andalucía.* Documento de trabajo, Centro de Estudios Andaluces. Obtenido de https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5735367
- Alcantara de Vasconcellos, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad.* Bogota: CAF. Obtenido de https://scioteca.caf.com/handle/123456789/414
- Alexandri, G., González , S., & Hodkinson, S. (2016). Geografías del desplazamiento en el urbanismo de América Latina. *Revista INVI, 31*(88). Obtenido de https://www.redalyc.org/pdf/258/25848509001.pdf
- Álvarez Picco, M. F. (2012). *Evaluación del diseño del Plan Integral de Movilidad de la ciudad de Rosario y su área metropoitana, Argentina.* Tesina IV Máster Latinoamericano en Evaluación de Políticas Públicas, Andalucía.
- Avellaneda, P. G. (2008). Movilidad Cotidiana, Pobreza y Exclusión Social en la Ciudad de Lima. *Anales de Geografía , 28*(2). Obtenido de Anales de Geografía: file:///C:/Users/mariu/Downloads/ecob,+AGUC0808220009A.PDF%20(1).pdf
- Avellaneda, P., & Lazos , A. (2011). "Aproximaciones a la Movilidad Cotidiana en la Periferia Pobre de Dos Ciudades Latinoamericanas. Los Casos de Lima y Santiago de Chile. *Universidad y Transporte*(4). Obtenido de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027082004
- Avellaneda, Pau, & Lazos, Alejandra. (2011). Aproximaciones a la Movilidad Cotidiana en la Periferia Pobre de Dos Ciudades Latinoamericanas. Los Casos de Lima y Santiago de Chile. *Universidad y Transporte*(4). Obtenido de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027082004
- Baldiviezo, J. E. (2018). *¿QUE ES EL DERECHO A LA CIUDAD?* Obtenido de Observatorio del Derecho a la Ciudad: https://observatoriociudad.org/que-es-el-derecho-a-la-ciudad/
- Barenboim, C. (2022). *La transformación urbana de la ciudad de Rosario (Argentina) a partir de la pandemia Covid-19*. Obtenido de Dynamiques urbaines et résilience dans un contexte épidémique: https://www.cahiers-espi2r.fr/820

- Barenboin, C. (2011). *El mercado del suelo y su ordenamiento en las periferias de las ciudades. El caso de Rosario, Argentina.* Obtenido de Colección UAI investigaciones.: https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/barenboim-el-mercado-de-suelo-y-su-ordenamiento-en-la-periferia-de-las-ciudades-el-caso-de-rosario-argentina.pdf
- Bifarello, M. (2009). Sin calidad institucional no hay cohesión social. En A.-E. d. Ciudades, *Cohesión social y gobernanza democrática.* Junta de Andalucía. Consejería de Gobernación. Obtenido de https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/publicacion/19/04/libro_cohesion_social.pdf
- Borja, J. (2012). *Espacio público y derecho a la ciudad.* Obtenido de https://debatstreballsocial.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/03/espacio_publico_derecho_ciudad_jordiborja.pdf
- Bragos, O. (2015). *Procesos de fragmentación socio-espacial y políticas públicas en el distrito oeste de la ciudad de Rosario.* Obtenido de http://www.augm-cadr.org.ar/archivos/9na-bienal/mesas/MESA%201/Subtema%20A/43%20b.%20Oscar%20Bragos.pdf
- Canal Albán , F., Nájera, M., Quiroz Martinez, R., Rodríguez Aldabe, Y., & Stockins, P. (2010). Tendiendo puentes entre el desarrollo sostenible y la cohesión social. En CEPAL (Ed.), *Cohesión social en América Latina: una revisión de concepto, marcos de referencia e índicadores.* América Latina y El Caribe. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/entities/publication/c1e59152-fe2f-4f6b-ac14-b984ba0182bc
- Carta Mundial por el Derecho a la ciudad. (2012). *Paz y Conflictos*(5), 184-196. Obtenido de https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf
- Cebollada I Frontera, Á. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documento de análisis geográfico. Departamento de Geografía.*, 105-121. Obtenido de https://www.google.com/search?q=Aproximaci%C3%B3n+a+los+Procesos+de+Exclusi%C3%B3n+Social+a+Partir+de+la+Relaci%C3%B3n+entre+el+Territorio+y+la+Movilidad+Cotidiana+%2C+Doc.+Anal.+Geograf.+48.+Barcelona.&sca_esv=d7fda70d376aac72&biw=1366&bih=599&sxsrf=AHTn

- Cejudo, G., & Michel, Cynthia. (2016). Coherencia y políticas públicas. Metas, instrumentos y población objetivo. *Gestión y Política pública., XXV*(1), 3-31. Recuperado el 13 de 02 de 2025, de https://www.scielo.org.mx/pdf/gpp/v25n1/v25n1a1.pdf
- Cohen , N., & Barba Solano, C. (2011). Introducción: Hacia una visión crítica de la cohesión social en América Latina. En Clacso, & Clacso (Ed.), *Perspectivas críticas sobre la cohesión social : Desigualdad y tentativas fallidas de.* Buenos Aires. Obtenido de Red de Bibliotecas virtuales Clacso: http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/clacso-crop/20120326031228/1.Intro_Barb
- Comisión Económica para América Latina - CEPAL. (2007). *Sistema de indicadores para el seguimiento de la cohesión social en América Latina y el Caribe.* Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2862/S2007004_es.pdf?sequence=1
- Comisión Económica para América Latina - CEPAL. (2010). *Cohesión social en América Latina y el Caribe: una revisión de conceptos, marcos de referencia e indicadores Revisión de conceptos, marcos de referencia e indicadores.* Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2978/1/S2010800_es.pdf >
- Desrosières, A. (2007). Las palabras y los números. Para una sociología de la argumentación estadística. *For whom de Bell Curves? Statistics as a boundary object between science and the State.* Noruega. Obtenido de file:///C:/Users/mariu/Downloads/Dialnet-WordsAndNumbers-4509300.pdf
- Dino Ferme, N., Oniszczuk, Geraldine , Tavella, Gabriela , Capelli, Lucila , Miguens, Luna, & Timerman, Jordana. (2013). *El derecho a la movilidad en la villa 21-24 : un estudio sobre integración urbana y derechos sociales en la Ciudad de Buenos Aires.* Buenos Aires: Generación Política Sur.
- Durkheim, É. (2004). *El Suicidio.* Buenos Aires: Ediciones Libertador.
- Ente de la Movilidad de Rosario. (2014). Plan Integral de Movilidad. Avances de obras y proyectos. Rosario: Municipalidad de Rosario.
- Ente del Transporte de Rosario- Municipalidad de Rosario. (2011). *Plan Integral de Movilidad.* Rosario. Obtenido de https://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/plan_integral_movilidad.pdf

- García-Schilardi, M. (2014). *Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social.* Obtenido de Bitacora 24: https://www.researchgate.net/publication/343570781_Transporte_publico_colectivo_SU_ROL_EN_LOS_PROCESOS_DE_INCLUSION_SOCIAL/fulltext/640b7b7a92cfd54f84eeeb17/Transporte-publico-colectivo-SU-ROL-EN-LOS-PROCESOS-DE-INCLUSION-SOCIAL.pdf?origin=publication_det
- Gímenez Puente, M. P. (2016). El transporte público de pasajeros en la ciudad de Santa Fe: un análisis de accesibilidad y vulnerabilidad social sobre el territorio. *tesis de post grado. Maestria en Administración Pública.* Santa Fe, Argentina.
- Gobierno Provincia de Santa Fe. (Noviembre de 2018). Plan ABRE. Política social integral en barrios. Rosario, Santa Fe. Obtenido de https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/251241/1319911/file/Libro_PlanAbre2018-1.pdf
- Guillermo Tella. (2014). *Qué hacer con las villas: estratégias de intervención*. Obtenido de Guillermo Tella.: https://guillermotella.com/articulos/que-hacer-con-las-villas-estrategias-de-intervencion/
- Gutiérrez, A. (2009). La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires. Recuperado el 25 de 10 de 2019, de Conicet-: http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/85.pdf
- Gutiérrez, A. (2011). *Movilidad y salud materna de adolescentes en el periurbano bonaerense. Un caso modelo para estudiar problemas de acceso en forma intersectorial.* Obtenido de www.comunidad.uba/grupomovida
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la Movilidad? Elementos para (re) Construir las Definiciones Básicas del Campo del Transporte. *Bitacora 21*.
- Gutiérrez, Andrea, & Rearte, Julio. (2007). *SEGREGACIÓN Y ACCESIBILIDAD A SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES* . Obtenido de Realidad Económica N° 228: https://www.researchgate.net/publication/267805477_Segregacion_y_accesibilidad_a_servicios_publicos_de_transporte_en_la_Ciudad_de_Buenos_Aires
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano.* Barcelona: Estudios Universitarios de Arquitectura Nº 18.

- Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Eure, 38*(115), 117-135. Obtenido de https://www.scielo.cl/pdf/eure/v38n115/art06.pdf
- Honorable Concejo Deliberante de Rosario. (2011). Ordenanza Municipal N° 8740.
- Honorable Concejo Deliberante Rosario. (2011). Ordenanza Municipal N.º 8864.
- Instituto de Estudios de Transporte. (2010). *Análisis y Discusión del Plan Integral de Movilidad.* UNR Editora.
- Isabel, R. (2004). *ROSARIO Y EL DESAFIO DE LIDERAR LAS TRANSFORMACIONES URBANAS.* Obtenido de Mundo Urbano. Universidad Nacional de Quilmes: http://mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=42&catid=82
- Jaraiz Arroyo, G. (2004). Desarrollo local, barrios desfavorecidos y cohesión urbana. La necesidad de un nuevo marco de actuaciones en línea inclusiva. *Documentación Social N° 133.*
- Jenson, j. (2010). *Defining and measuring social cohesion.* Recuperado el 12 de 04 de 2021, de https://www.files.ethz.ch/isn/151856/Jenson%20ebook.pdf .
- La Capital. (30 de 04 de 2017). *La capital*.
- Lanciotti, N. S. (2002). Política municipal y mercado inmobiliario: la producción del espacio urbano. Rosario 1880-1910. (UNL, Ed.) *Estudios Sociales- Revista Universitaria semestral, Año XII*(23).
- Lanciotti, N. S. (2004). Territorio, memoria y relato en la constitución de identidades colectivas. *II*, 72-82. Rosario: UNR Editora.
- Lanciotti, Norma, Barenboim, Cintia, Abraham, Lavih, Brizuela, Florencia, Brizuela, Gonzalo, García, Gustavo, . . . Villaggi, Agustina. (2015). Políticas urbanas, habitacionales y mercado inmobiliario en Argentina. Análisis de caso y perspectiva de investigación. *Vigésimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística.*
- Márquez, R. (2010). Revisión crítica del enfoque de cohesión social de la CEPAL y desafios para su operacionalización. En *Cohesión Social en América Latína. Una revisión de conceptos, marcos de referencia e índicadores.* CEPAL. Obtenido de

https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/49893a4d-3868-4f9f-98a7-39f44b24b333/content

- Martínez Carrazzo, P. C. (2006). El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento & Gestión*. Obtenido de https://www.redalyc.org/pdf/646/64602005.pdf
- Mirador Provincial. (31 de 10 de 2017).
- Miralles Guasch, C. (1998). *La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la ecología urbana.* Obtenido de Dialnet. Ecología Política: dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=153360
- Miralles-Guasch,Carme, & Cebollada i Frontera, Àngel . (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad.* Fundación Alternativas. Obtenido de file:///C:/Users/mariu/OneDrive/Escritorio/xmlimport-GVOoD4.pdf
- Molero Melgarejo, E. (2008). Diagnostico General del Sistema de movilidad urbana. *Educación para la movilidad sostenible.* Motril. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Emilio-Molero/publication/236731122_Diagnostico_General_del_Sistema_de_Movilidad_Urbana/links/00b4951922f7aa2680000000/Diagnostico-General-del-Sistema-de-Movilidad-Urbana.pdf?origin=publication_detail&_tp=eyJjb250ZXh0I
- Municipalidad de Rosario. (2017). Plan Estratégico Rosario Metropolitana 2030. Rosario.
- Municipalidad de Rosario. (2018). *Plan Estratégico Rosario Metropolitana.* Rosario. Obtenido de https://www.rosario.gob.ar/web/sites/default/files/perm.pdf
- Municipalidad de Rosario y otros. (1998). *Plan Estratégico Rosario.* Rosario. Obtenido de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/plan_estrategico_rosario_1998.pdf
- Municipalidad de Rosario. Secretaria General de Estadística. (2022). *Anuario de población y estadísticas vitales. Rosario 2020.* Rosario. Obtenido de https://datosabiertos.rosario.gob.ar/sites/default/files/uploaded_resources/anuario_de_poblacion_y_estadisticas_vitales_2020.pdf
- Naciones Unidas. (2017). *La nueva agenda urbana. Habitat III.* Obtenido de https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf
- Nari, P. (diciembre de 2015). Ciudades des-tramadas: Políticas locales de Cohesión Social Urbana. Un estudio comparado de políticas públicas locales en territorios

excluidos y aportes de diseño. *Tesis Doctoral*. Valencia. Obtenido de https://riunet.upv.es/handle/10251/62206

- Oficina de Coordinación y Orientación. Programa URB-AL III. (s.f.). *Informe final: Alcances y aprendisajes del Programa URB-AL III.* Programa URB-AL III. Obtenido de https://www.observ-ocd.org/sites/default/files/2018-04/informe-final-alcances-y-aprendizajes-del-programa-urb-al-iii.pdf
- Ordenanza Municipal N.º 8864. (2011). Rosario. Obtenido de https://www.rosario.gob.ar/mr/normativa/otras-normas/ordenanzas/ordenanza-8864-2011
- Orduna Allegrini, María Gabriela. (2012). *Identidad e identidades: potencialidades para la cohesión social y territorial.* Barcelona: Programa URB-AL III. Obtenido de https://www.observ-ocd.org/sites/observ-ocd.org/files/2018-04/identidad-e-identidades-potencialidades-para-la-cohesion-social-y-territorial.pdf
- Oslak, O. (1983). *LOS SECTORES POPULARES Y EL DERECHO AL ESPACIO URBANO*. Obtenido de http://oscaroszlak.org.ar/gallery/los%20sectores%20populares%20y%20el%20derecho%20al%20espacio%20urbano.pdf
- Parussini, A. (2012). El proceso de suburbanización del cordón oeste Metropolitano de Rosario. Ideas de ciudad. En C. S. Cuaderno Urbano. Espacio.
- Perona, Nélida, & Rochi, Graciela. (2001). Vulnerabilidad y Exclusión social. Una propuesta metodológica para el estudio de las condiciones de vida de los hogares. *Revista de Temas Sociales*(8). Obtenido de https://revistakairos.org/vulnerabilidad-y-exclusion-social-una-propuesta-metodologica-para-el-estudio-de-las-condiciones-de-vida-de-los-hogares/
- Picco, Alicia (2004); La ciudad de rosario y su movilidad urbana: investigación y desarrollo de una metodología para evaluar el comportamiento de los usuarios del sistema de transporte. UNR, Tomo 2.
- Plataforma Global por el Derecho a la ciudad. (2019). *¿Qué es la Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad?* Obtenido de https://www.right2city.org/es/la-plataforma/
- Provincia de Santa Fe. Antonio Bonfatti: Ruben Galassi. (2012). *Plan estratégico provincial Santa Fe. Visión 2030.* Obtenido de https://www.santafe.gov.ar/archivos/PEP.pdf

- Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PETUBA). (2011). *Encuesta Origen y Destino 2008. Movilidad en el área metropolitana de Rosario.*
- Raposo, I. (2016). Problemática metropolitana y nueva institucionalidad en Rosario. *8*. Obtenido de SaberEs: https://doi.org/10.35305/s.v8i2.134
- Raposo, I., Brun, C., & Cafarell, S. (2013). El papel de las infraestructuras para atender el desarrollo regional. *Decimoctavas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística.* Rosario. Obtenido de https://rephip.unr.edu.ar/server/api/core/bitstreams/7fbc3d8d-9af6-415c-8b54-17ac332b27ab/content
- Raposo, I., Castagna, A., & Woelflin, M. (2010). *Evolución de los asentamientos irregulares en rosario. análisis de una problemática compleja de revertir en el ámbito local.* Obtenido de Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales.: https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-81.htm
- Rittatore, Maria Eugenia. (2008), Transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Rosario: usuarios y empresarios frente a las políticas públicas del sector. Tesina de grado.Universidad Nacional de Rosario.
- Rittatore, Maria Eugenia . (2015), Analisis socio-tecnico del sistema de cancelación de viajes del transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Rosario desde 1970 hasta el año 2014. Tesis de maestria. Universidad Nacional de Quilmes.
- Rodríguez Alzueta, E., Passarelli, A., Corbalán, D., Castro, D., Kaler, F., Beriain, L., . . . López, S. (2016). *Hacer Bardo. Provocaciones, resistencias y derivas de jóvenes urbanos.* Quilmes: La Plata.
- Sáes Reale, A. (2022). *Espacio público, Covid 19 y reactivación urbana. Una mirada a dos años del inicio de la pandemia*. Obtenido de Cippec: https://www.cippec.org/publicacion/espacio-publico-covid-19-y-reactivacion-urbana-una-mirada-a-dos-anos-de-inicio-de-la-pandemia/
- Saéz Reale, A. (2022). *Espacio público, COVID-19 y reactivación urbana. Una mirada a dos años del inicio de la pandemia.* (CIPPEC, Ed.) Obtenido de https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2022/11/DT-214-CIU-Espacio-publico-COVID-19-y-reactivacion-urbana-11.22.pdf
- Salerno, B. (2012). Una aproximación a la oferta de transporte público en las urbanizaciones informales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. *Transporte y Territorio*. Obtenido de https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/195399

- Salvia, A. (2015). Diagnóstico de los barrios del Plan ABRE 2014: Santa Fe, Rosario y Villa Gobernador Gálvez. Obtenido de https://www.aacademica.org/agustin.salvia/274
- Sarthou, N. (2014). Entendiendo la política pública a traves de sus instrumentos: el programa de incentivos a docentes investigadores de universidades nacionales. Obtenido de https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/33287/CONICET_Digital_Nro.bd41c144-cc7d-414e-9e26-3084643baaf2_B.pdf?sequence=5
- Somma, N., & Valenzuela, E. (2015). Las paradojas de la cohesión social en América Latina. *Revista del CLAD. Reforma y Democracia*(61). Obtenido de file:///C:/Users/mariu/Downloads/SommaandValenzuela2015CLAD.compressed.pdf
- Sorj, Bernardo, & Tironi, E. (2008). *Cohesión Social en América Latina: un marco de investigación.* Obtenido de file:///C:/Users/mariu/Downloads/dcfichero_articulo.pdf
- Suma Política. (19 de 09 de 2020).
- Tassara, C. (2014). *Políticas públicas, cohesión social y desarrollo local: La experiencia europea y los aportes de la cooperación euro–latinoamericana.* doi:ISSN 1657-4214
- Tonón de Toscano, G. (2008). La entrevista semi-estructurada como técnica de investigación. En G. Tonón de Toscano, S. Alvarado , H. Ospina, P. Lucero , P. Botero , M. Luna, & F. Fabris, *Reflexiones latinoaméricana sobre investigación cualitativa.* Obtenido de https://colombofrances.edu.co/wp-content/uploads/2013/07/libro_reflexiones_latinoamericanas_sobre_investigacin_cu.pdf
- Vanni, C. (2018). *El derecho a la movilidad y al transporte publico como un derecho humano.* Obtenido de http://www.sasju.org.ar/interfaz/blog_nivel_3/153/archivos/gallardo-y-otros.pdf
- Vasconcellos, E. (2015). *Transporte urbano y movilidad. Reflexiones y propuestas para países en desarrollo.* UNSAM.
- Velasco, M. (s.f.). *Distintos instrumentos para un mismo fin. Los instrumentos de las políticas.* Obtenido de https://docta.ucm.es/rest/api/core/bitstreams/0423632b-a1ce-40fb-a076-14464f2f2cfe/content
- Vía Rosario. (14 de 12 de 2018).

- Zeller, N. (2007). *Políticas públicas : marco conceptual metodológico para el estudio de las políticas.* INAP. Recuperado el 02 de 01 de 2025, de https://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/inap/20171117033554/pdf_319.pdf