

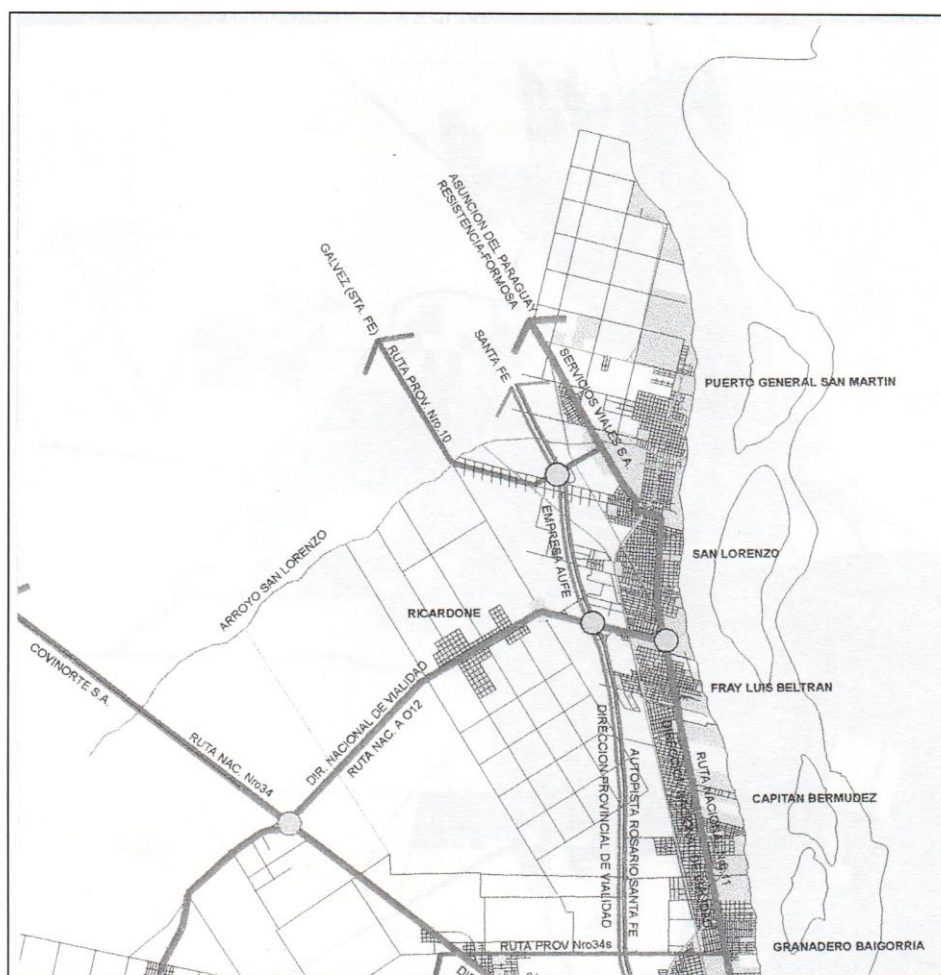
CUADERNO DEL CURDIUR

CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES

El transporte automotor de pasajeros en la Extensión Metropolitana de Rosario.

La ausencia de una planificación integradora y
promotora del desarrollo regional.

Silviña PONTONI



FACULTAD DE ARQUITECTURA PLANEAMIENTO Y DISEÑO U.N.R.

ABRIL 1999

64
NUMERO

CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES
CURDIUR
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO UNR

INDICE

INTRODUCCION	1
La planificación del transporte y su relación con el desarrollo territorial	1
El rol del transporte automotor dentro de un sistema integral de transporte	5
EL CASO ROSARIO	9
Particularidades locales relacionadas con la problemática del transporte	9
Intencionalidades de la investigación desarrollada y parámetros utilizados	11
Estado del servicio de media y larga distancia en relación con Rosario y con su extensión metropolitana	13
Estado del servicio urbano-metropolitano en el área de estudio	16
Algunas reflexiones	18
CONSIDERACIONES FINALES	21
ANEXO GRAFICO	23

El presente trabajo forma parte de una investigación personal en desarrollo dentro del Consejo de Investigaciones de la Universidad Nacional de Rosario y del Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño.

INTRODUCCIÓN

La planificación del transporte y el desarrollo territorial

El panorama mundial de fin de milenio se encuentra signado por fenómenos de creciente y acelerada urbanización territorial, y por ende, por la adquisición y generalización de pautas urbanas de comportamiento, todo ello como resultado del crecimiento demográfico y de los desplazamientos de población de las áreas rurales a los espacios del consumo, la producción y el empleo; proceso que se ve incrementado por la inexistencia de políticas públicas que incentiven la permanencia en dichas áreas rurales. Al mismo tiempo, se encuentra marcado por procesos económicos que ejercen enormes impactos sobre el territorio y que conllevan la conveniencia de integrar unidades espaciales diferentes -determinando una nueva configuración y conceptualización del territorio- con el fin de alcanzar ciertos niveles de desarrollo.

En este contexto, asistimos a una **revalorización de las ciudades** como ámbitos en donde se despliegan los distintos intereses de la sociedad y en donde se resuelven de una manera u otra los conflictos. Pero, sobre todo, observamos una resignificación de éstas como protagonistas del proceso de desarrollo social y económico, asumiendo que para ello resulta casi inevitable trascender sus respectivas jurisdicciones.

La ciudad así, es entendida como una ciudad-región, es decir, como un territorio que no se circunscribe a los límites del área urbanizada, sino que forma parte de un espacio más indefinido que puede integrar unidades territoriales diferentes aunque próximas, o muy alejadas y vinculadas por cuestiones que tienen que ver con flujos de intercambio y de complementariedad funcional.

El territorio es considerado como un espacio de lugares, pero además, como un espacio de flujos o redes, y es redefinido a partir de visiones más flexibles respecto a la idea de región. Es tanto una red de actividades

localizadas, como una red de actores sociales que se caracteriza por conformar un sistema de relaciones económicas, sociales, políticas, institucionales y legales. En este sentido, no es concebido sólo como soporte para las empresas, las instituciones y las personas, sino un ámbito donde se entreteje un sinnúmero de relaciones (MADOERY, 1999); relaciones entre los operadores públicos y privados que conducen o que crean y sostienen proyectos y emprendimientos.

Por lo tanto, independientemente de su escala, los centros urbanos son doblemente protagonistas del proceso de desarrollo territorial. *“... Por un lado, constituyen el espacio concreto donde se manifiestan los efectos de la crisis y la articulación de los procesos de ajuste junto con las presiones de la demanda social de bienes y servicios, mientras son el campo natural para la lucha competitiva entre todas las figuras de la oferta. A la vez, compiten entre sí para atraer inversiones de futuro, residentes cualificados y los flujos más adecuados de visitantes y turistas; es decir, las ciudades pugnan entre sí por mejorar su posición competitiva dentro del sistema productivo-territorial en el que se integran...”* (VAZQUEZ BARQUERO Y OTRO, 1995)

En consecuencia, deben resolver tanto los problemas inherentes a su propia urbanidad como los de su inserción en el territorio y, para ello, resulta importante optimizar su potencial de desarrollo y generar nuevas ventajas comparativas que permitan mejorar la calidad de vida general. El reposicionamiento regional es uno de los medios más relevantes para lograrlo, aunque no el único.

Como correlato a todo esto, existe una **recuperación del valor que la planificación local** tiene para promover, tanto cuestiones estrictamente urbanas o relacionadas con su centralidad e identidad, como cuestiones metropolitanas o regionales, es decir, para atender problemáticas comunes a distintos municipios y comunas y generar en ese sentido, acuerdos y asociaciones.

Podemos plantear varios motivos por los que se rescata en la actualidad a la planificación local. Al margen de las razones vinculadas con los efectos provocados por la globalización

económica, tecnológica y cultural internacional, como han sido principalmente, la reforma y achicamiento del Estado en sus distintos niveles -con el traspaso de competencias a los gobiernos locales y a las empresas-, y el necesario acercamiento producido entre la esfera pública y los distintos niveles de la privada -es decir, empresas y organizaciones comunitarias- para la gestión de propuestas e iniciativas, hay dos razones fundamentales para hablar de planificación local.

“... La primera se refiere a la pertinencia de la escala local o regional. En esta escala importa la construcción social cotidiana, el hombre concreto y su entorno inmediato, así como la permanente transformación de la naturaleza. Cada proceso se estudia en su perfil específico, en su forma particular de crear y destruir, en su manera de hacer fructificar un territorio cargado de historia, en sus mecanismos de convivencia y de organización. La segunda razón tiene que ver con la participación de los actores locales... La planificación exige un conocimiento de las distintas realidades que difícilmente se encuentra en oficinas técnicas centrales... La planificación local es entonces pertinente por la escala en que se generan y se tratan los datos y porque se estructura a partir de un sistema de actores capaz de integrar sus iniciativas en estrategias comunes al conjunto de la sociedad local, sin perder el potencial creativo de individuos y grupos...” (AROCENA, 1997)

Es cierto por otro lado, que existe un consenso generalizado en el marco de lo técnico o disciplinar, respecto de que la planificación estatal centralizada tampoco estaba dando respuestas efectivas a los problemas territoriales, al menos en nuestra realidad, y sobre todo, en las últimas décadas. Esto ha llevado a posturas extremas como la de desestimar su validez como instrumento para el control y la transformación de los comportamientos y modos de configuración urbano-metropolitana -lo que ha desacreditado de alguna manera, todo tipo de planificación pública- y como la de sobrestimar las iniciativas empresariales o las iniciativas autogestionarias o de gestión comunitaria.

Sin embargo, y asumiendo que ambas cuestiones deben estar presentes en cualquier proceso de racionalización y generación de recursos y de determinación de prioridades, destinado al mejoramiento de la calidad de vida de los distintos asentamientos humanos -porque de eso estamos hablando-, la planificación local constituye uno de los medios más adecuados para lograr este objetivo.

Por tanto, el logro de este objetivo que alude a la búsqueda de un desarrollo social, económico y espacial equilibrado, se da hoy a través de la **conformación de redes** de cooperación, complementación y comunicación, es decir, a través de la construcción de una trama de relaciones y conductas que se expresa en todos los órdenes, personales, físicos, funcionales, etc..

En este sentido es necesario, hacia el interior de la ciudad, reconocer lo que Arocena llama *sociedad a dos velocidades*, y que es nada más y nada menos que otro de los efectos del actual contexto internacional. En otras palabras, reconocer que en la sociedad producto de la globalización y el neoliberalismo, conviven sectores privilegiados con sectores excluidos -del sistema, del consumo, de los mercados, o como quiera llamarse-, sectores en constante y competitivo crecimiento y sectores retrasados o en involución. Y esto se evidencia incluso en las ciudades argentinas, en las que si bien espacialmente aún puede observarse cierta mixtura, también existen estos lamentables y difícilmente reversibles contrastes, que definen una dualidad en la composición de las problemáticas urbanas y, por tanto, en el modo de responder a ellas.

Pero por otra parte, es importante destacar que los procesos desencadenados por el marco económico internacional, en lugar de generar una redistribución armónica de actividades, población y riqueza, provoca una nueva jerarquización del territorio y una profundización de los desequilibrios territoriales, con disparidades entre grandes regiones, en el interior de un mismo espacio regional y hasta en un mismo espacio urbano; en síntesis, la noción de desequilibrio tiñe completamente la actual configuración del espacio y la sociedad (MADOERY, 1999), e implica que para atender a estas cuestiones, se deben considerar,

también, dimensiones muy diferenciadas al mismo tiempo y actuar en consecuencia.

Es precisamente, en la dinámica territorial donde se puede y se debe resolver, de manera eficaz, el triángulo conflictivo del desarrollo. Es decir, es en ella donde pueden conjugarse armónicamente los objetivos de eficiencia en la asignación de los recursos públicos y privados, de equidad en la distribución de la riqueza y el empleo generado y de mantenimiento a largo plazo del equilibrio medioambiental (VAZQUEZ BARQUERO Y OTRO, 1995).

Y en este sentido, la concreción de redes de colaboración permite nuevas formas de organización y vinculación territorial, dando lugar a un nuevo tipo de regionalización que articula centros urbanos diversos, que trasciende las fronteras y las zonas conformando una territorialidad reticular, en la que se ejerce otro tipo de poderes, más de acuerdo con la eficacia, al servicio de la colectividad urbana y de sus nuevos requerimientos (MADOERY, 1999).

Lograr un desarrollo equitativo o armónico implica asociar el desarrollo urbano con el desarrollo regional, asociar iniciativas locales y extralocales, asociar ambiciones e intenciones para lograr transformaciones positivas de nuestras realidades sociales y urbanas. Tiene que ver con potenciar la estructuración del territorio metropolitano para que éste funcione y se vivencie como un espacio integrado, para que éste incentive los rasgos de identidad colectiva, de pertenencia y de permanencia en el área. Tiene que ver con abordar ciertas problemáticas de servicios comunes a las distintas localidades de manera conjunta, atendiendo a su condición metropolitana.

Y tiene que ver, además, con lograr sintetizar y plantear un proyecto solidario -independientemente que éste sea una serie articulada de propuestas o acciones particularizadas- que considere a las ciudades involucradas como unidades ambivalentes, en las que resulta casi inseparable el territorio exterior, circundante y lejano -la ciudad entendida como ciudad-región-, en el que cobra sentido y debe encontrar su futuro, y su interior -el conjunto

de barrios y distritos-, en el que se reflejan a través de la división y segregación espacial las estructuras y relaciones que conforman su identidad (MENENDEZ, 1990).

Como vemos, las nociones de territorialidad y de comunicación e integración están hoy estrechamente vinculadas entre sí, y a su vez, con la idea de crecimiento y de cambio positivo. Es así como adquiere otra estatura **el tema del transporte y su relación con la forma urbana**, del transporte como factor de estructuración de esa forma y de las actividades desplegadas en ella, que la modifican y la tensionan; el tema del transporte **como instrumento de comunicación y articulación social, económica, espacial**.

Ya nadie duda de la decisiva incidencia que los medios de transporte han ejercido en el proceso de conformación y expansión de las ciudades, como elemento fundante o a través de la sucesiva incorporación de nuevos medios a causa del avance tecnológico. Por ello, hasta fines del siglo XVIII en las ciudades europeas y hasta fines del XIX en las ciudades americanas, el área urbana no se extendía más allá de la distancia máxima que sus habitantes podían recorrer a pie desde su casa a su lugar de trabajo; tengamos en cuenta, aparte, que puede hablarse de estos lugares -la residencia y el trabajo- como de dos usos escindidos espacialmente, sólo a partir de la Revolución Industrial y de la nueva división internacional del trabajo que se establece.

La aparición, la evolución y la extensión de las líneas del transporte de pasajeros -trenes, tranvías, ómnibus- posibilitaron y promovieron la expansión fuera de los límites de las concentraciones urbanas originales. Tanto el ferrocarril como el tranvía en sus dos modalidades -tirados por caballos, en un primer momento, y eléctricos, luego-, determinaron que el crecimiento fuera producido a lo largo de corredores claramente definidos, en especial en el entorno de sus estaciones y paradas. Los autobuses de motor dieron un nuevo impulso, hacia afuera y en el interior completando los intersticios, debido a la autonomía que estos

vehículos tenían respecto de las vías sobre las que circulaban (HASS-KLAU, 1990).¹

Existen diferentes tendencias de conformación territorial en la actualidad. Sin embargo, es un hecho reiterado que en un momento dado las ciudades han abandonado el crecimiento concéntrico para extenderse radialmente siguiendo los ejes de las líneas de transporte, como si se tratara de un haz de ciudades lineales que van engrosándose con el paso del tiempo, configurando una forma de mano abierta. Y, al menos en las ciudades latinoamericanas, ese desarrollo radial ha sido más dinámico que el concéntrico, señalando la potencia de ciertos elementos, como es el caso de los ferrocarriles² y en menor grado el de las vialidades rápidas, para determinar la forma del espacio urbano, para organizar la ocupación del territorio (GARAY, 1996).

No podemos dejar de mencionar que, aún en la ciudad norteamericana, que constituye un ejemplo diferente como patrón de asentamiento, casi opuesto, el transporte es determinante. La característica de este tipo de urbanización es la constitución de una malla en la cual se intercalan sectores urbanos y rurales conectados por un sistema de autopistas y carreteras, así como por un sistema de comunicación informática altamente desarrollado. La presencia de los mismos permite localizar ciertas funciones o actividades -comerciales, produc-

¹ Si bien la autora considerada habla de las grandes ciudades europeas, sus afirmaciones son perfectamente extrapolables a las argentinas.

² Garay dice además, que en el caso de Buenos Aires, las vías son anteriores al crecimiento y, por lo tanto, su electrificación abre un segundo proceso dinamizador en la expansión de la mancha urbana, ya que el entorno de las vías electrificadas ha resultado ser más valioso que el de las líneas con locomotora, definiendo la localización de las áreas residenciales, pero también la lógica de implantación del comercio y de la producción. Dice también, que la hipótesis de electrificar otras líneas, consolidando otros corredores, permitirá estructurar más sólidamente el territorio, definiendo en la organización espacial una jerarquía de centros articulados por un sistema de transportes eficiente y con un trazado correcto. La electrificación, en un segundo momento de ejes concéntricos, convertiría las líneas en una red, abriendo un sistema de combinaciones que agilizaría las relaciones entre las diversas zonas de la aglomeración, transformando una jerarquía de centros en un sistema de centros.

tivas, incluso residenciales con características ajardinadas- alejadas de las áreas de centralidad original, generando modos de desplazamiento poblacional y pautas culturales o conductas diferentes.

Las distintas infraestructuras de transporte revelan una apropiación diferenciada de **los sectores sociales** que las utilizan y todo el sistema se constituye en un factor estrechamente ligado con **el empleo**. En general, si hablamos del radio metropolitano, las líneas ferroviarias -sean terrestres o subterráneas- y las líneas de transporte colectivo -sean ómnibus, trolebuses o tranvías- canalizan los traslados masivos de los sectores populares; en cambio, los sistemas de autopistas, tienden a canalizar los desplazamientos individuales de los sectores medios (GARAY, 1996). Esto no quita que también en este radio, las autopistas sean utilizadas para la circulación de ómnibus de menor capacidad que transportan empleados de empresas específicas.

Dado que las funciones urbanas y los patrones de comportamiento espacial de la población, van modificándose permanentemente, es necesario adaptar las condiciones de transporte y circulación, a fin de evitar la progresiva degradación del sistema; tarea que no es sencilla para los gobiernos bajo cuya competencia se encuentra (TORRES Y OTROS, 1990). Sin embargo, y dado que el rol del transporte no sólo es adaptarse a la realidad, sino también, promover los cambios para que las pautas culturales o los comportamientos se modifiquen, esto es responsabilidad irrenunciable de ellos.

Lo es entonces, porque como ya vimos, esta problemática es determinante para cuestiones que deben pensarse conjuntamente: la vertebración y articulación de la forma urbano-metropolitana, la conexión de las actividades de la población y la regulación de su movilidad.

A su vez, las propuestas en materia de política de desplazamientos urbanos deben tender a garantizar la funcionalidad y competitividad de las ciudades, y para ello, es necesario realizar un pacto institucional entre el Estado, las regiones y las ciudades estratégicas, para abordar coordinadamente la problemática del

transporte urbano y sus soluciones. Esto significa consolidar una visión de carácter más regional, con un marcado acento hacia el problema de la articulación de redes interregionales y locales (TORRES Y OTROS, 1990).

Todo esto supone entender la planificación del transporte como **herramienta para el desarrollo económico y la planificación del uso del suelo**, en sus dos escalas: la urbano-metropolitana y la regional. Pensemos además, que para cada caso, existen delimitaciones o dimensiones de la temática superpuestas; en otras palabras, existen diferentes redes a las que asociarse. Por ejemplo, la ciudad de Rosario debe proyectarse en función de su inserción en el Mercosur, en la región Rosario-Córdoba, en la región sur de Santa Fe, en el área metropolitana, etc.. Esto implica diferenciar distintos alcances y tipos de transporte: el urbano, el urbano-metropolitano o de cercanías (según la terminología española, que es muy ilustrativa), el regional en sus diversas variantes.

Por otra parte, es necesario destacar que toda política de transporte está teñida por valores culturales, como cualquier otra política, por lo que las metas u objetivos varían en función de estas cuestiones. Así, algunas sociedades consideran las ciudades como sitios utilitarios en los que hacer negocios y marcharse, contando además, con gran disponibilidad de suelo, como es el caso de la norteamericana. Para otras sociedades como la europea, en cambio, el vivir en la ciudad es asociado con la civilización, y ésta, es visualizada como sitios en los que entretenerse después de hacer negocios (BENDIXON, 1990). La cultura urbana argentina se relaciona indudablemente más, con este último modelo o enfoque, en el que la noción de centralidad es asumida como la mezcla de funciones y de sectores sociales.

El rol del transporte automotor de pasajeros dentro de un sistema integral de transporte

De acuerdo con lo expuesto, vemos que aparece como necesario lograr un sistema de

transporte que integre los distintos modos o medios disponibles en función de las particularidades económicas, culturales y espaciales locales -atendiendo a la concepción desarrollada en las páginas precedentes, acerca de la localidad como ciudad central y como ciudad-región, al mismo tiempo-, dado que esta planificación es un desafío para la conformación de esas nuevas territorialidades. También, debe considerarse la pertinencia o aptitud de cada uno de ellos, respecto del tipo de carga a transportar -mercaderías o pasajeros-, de las distancias a cubrir y de los destinos a alcanzar, que son condiciones intrínsecas a cada medio de transporte y a cada tipo de infraestructura.

No es lo mismo que el servicio esté dirigido hacia un área cuyas actividades económicas predominantes son la explotación agropecuaria, la manufacturera ligada a ésta y la exportación, que una cuyo rol principal esté vinculado con la producción de alta tecnología o con la oferta de un gran atractivo turístico.

No es lo mismo que los usuarios pertenezcan a la sociedad norteamericana, para los cuales la vida en los suburbios y el uso del automóvil es fundamental, que los que integren aquellas comunidades en las que el andar sigue siendo una modalidad común y placentera. No lo es que pertenezca a uno o a otro de los estratos en que la sociedad actual -o como la denominan varios autores, *sociedad posindustrial*- se segmenta, es decir, al de los grupos tecnificados o al de los marginados o excluidos.

No es la misma situación la de una ciudad cuya área central es el lugar exclusivo de los negocios, que la de una en la que éste continúa siendo polifuncional y es utilizada durante todo el día; como no lo es la de una ciudad en la que sus espacios centrales han sido ocupados por sectores de menores ingresos, como consecuencia de lo cual sufren enorme deterioro. Tampoco tiene las mismas implicancias el modelo de hiperconcentración e hipercrecimiento de muchas de las grandes ciudades latinoamericanas o asiáticas, que el de las enormes extensiones urbano-rurales de ciertos sectores norteamericanos.

Nos interesa resaltar, antes de mencionar otras de las cuestiones diferenciadoras que deben tenerse en cuenta para la selección de los

medios que componen una propuesta de sistema integral, la importancia de dos aspectos esenciales, que son comunes a todos los esquemas que pueden diseñarse en este sentido.

El primero es la necesidad de configurar una verdadera **red de transporte**, en la que cada uno de los subsistemas (el urbano, el metropolitano y el regional) forma a su vez, una red; tengamos en cuenta, que lo óptimo es que todas ellas comuniquen entre sí, por lo cual deben definirse distintos puntos de transbordo o transferencia³. Esto vale, sobre todo, porque esta idea de trama, a pesar de ser contemplada en toda planificación de esta índole, en muchos casos se pone en funcionamiento parcialmente o va desapareciendo paulatinamente, por cuestiones de rentabilidad, y ante cambios de comportamiento, tales como los producidos por el traslado de ciertas funciones urbanas, el surgimiento de nuevas o la intensificación del uso del automóvil como alternativa del transporte público.

El segundo aspecto, tiene que ver con que toda planificación integral del transporte contiene un plan de **inversión en obra pública** considerable, aún cuando uno de los objetivos sea optimizar la infraestructura existente en la medida que sea posible. Esta inversión, por otra parte, tiene cierta complejidad por involucrar a distintas jurisdicciones gubernamentales⁴. Esto es así, debido a que su fin es consolidar, tanto la red vial primaria y ferroviaria de las ciudades, como la del territorio -que están constituidas en su mayor parte, por los ejes o corredores radiales dirigidos a las concentraciones principales o de mayor jerarquía-, así como crear las vías que completan

la trama y articulan concéntricamente a los distintos centros urbanos, el que es, en general, el mayor déficit de los sistemas en funcionamiento. A esto, se suman las **figuras de gerenciamiento** de la red que es necesario crear o promover para su mejoramiento y mantenimiento, las que juegan un rol muy importante dentro del proceso.

Por último entonces, para ilustrar algunas de las cuestiones que merecen un tratamiento diferenciado dentro de una planificación de transporte, dadas las particularidades de cada medio y de cada tipo de infraestructura, nos parece conveniente transcribir el siguiente texto:

*“... Las autopistas son un elemento determinante y alternativo para la extensión urbana, en tanto la **agilidad de desplazamientos siempre ha operado como un acortador de distancias**. Sin embargo, los **efectos que producen son diferentes a los que producen los trenes**. En primer lugar, son usadas principalmente por el transporte individual que, en términos de funcionamiento, tiene un origen y un destino sin paradas intermedias⁵. No existiendo puntos de combinación, las instancias de concentración de flujos se producen sólo en los accesos, es decir en los puntos donde el tránsito pasa a desplazarse por vialidades más lentas. Estos puntos de cambio (cruces, bajadas, etc.) tienden a concentrar actividades económicas como en el caso de las estaciones, incidiendo en la conformación de la trama circundante...*

Dado que el ferrocarril es un transporte masivo, genera en torno a él configuraciones urbanas características de los sectores populares⁶. Las autopistas en cambio, dan lugar a

³ Si bien teóricamente, cuanto mayor sea la cantidad de trasbordos, el sistema es más eficiente, debe considerarse que esto no es asumido gratuitamente por los usuarios, especialmente para las distancias menores; deben pensarse los sistemas de tal manera que para un mismo viaje no sea necesario más de un transbordo, aún a riesgo de perder cierta claridad en los recorridos.

⁴ La evaluación de las capacidades de inversión y endeudamiento de cada uno de los estamentos es decisiva en toda planificación, porque determina la elección de una u otra combinación de medios y las etapas que son necesarias para llegar a la propuesta de largo plazo.

⁵ No puede olvidarse, aunque el autor no lo menciona ya que circunscribe el tema a las autopistas urbanas bonaerenses, que también constituyen la vía de circulación del transporte de tránsito pesado -es decir, el de carga de mercaderías a través de camiones o el de pasajeros de media y larga distancia-; no obstante esto, en algunos casos como el de nuestra realidad urbana, las autopistas internas también canalizan parte del tránsito pesado, tal como sucede con la Avda. de Circunvalación de Rosario.

⁶ Especialmente en las ciudades latinoamericanas, aún se advierte esto en muchos de los citados puntos de transferencia o transbordo. Las actividades no residenciales que surgen

otras configuraciones que responden a las pautas de asentamiento de los sectores que se desplazan en automóvil...

La extensión de la cabecera de una línea ferroviaria induce inmediatamente el estiramiento de ese eje de urbanización (tentáculo). De manera semejante, la apertura de una nueva autopista induce un entorno urbanizable...

*En menor escala, la traza de las rutas (nacionales y provinciales) como grandes ejes de conexión, y como punto de concentración de medios de transporte colectivo, aunque menos ágiles, también inducen la expansión de la ciudad...*⁷

*La conformación de corredores en los que se combina una ruta y una línea de tren dan origen a los elementos más potentes de la estructuración interna de la ciudad...*⁸” (GARAY, 1996)

El texto anterior expone los efectos que, especialmente en la ciudad latinoamericana, ejerce cada medio con su correspondiente infraestructura soporte sobre el proceso de expansión de la urbanización, así como la potencia de los mismos; también se expresa sobre la connotación social que entrañan.

Cabría agregar a esto, una referencia en cuanto a la capacidad que los medios de transporte masivo (trenes en todas sus variantes, tranvías,

manifiestan, en general, calidades asimilables a las del tejido paralelo a las trazas ferroviarias.

⁷ Su potencia varía según los flujos que se producen en ellas, por la relación que se establece con los centros urbanos próximos, por la importancia de las ciudades que se ubican a mediana distancia, o por ciertos tipos de uso que se instalan sobre ella otorgándole alguna vocación particular que puede incluso llegar a generar nuevas radicaciones, sean complementarias o no.

⁸ Lo haría más extensivo a la estructuración del espacio metropolitano de un sistema de ciudades y pueblos. Ejemplos de esto, podemos encontrar en nuestra realidad territorial, ya que los ejes sobre los que se ha expandido la urbanización de manera más notoria, coinciden con los corredores de este tipo que llegan al centro urbano de mayor jerarquía de todo el conjunto, Rosario. Por otra parte, no es casual que esto sea así, ya que entre ambas cubren todo el espectro de demandas: el tren para las distancias mayores y las altas velocidades, los medios viales para las distancias cortas, que implican muchas paradas y posibilidades de transbordo.

ómnibus y trolebuses) tienen respecto de los individuales. Si bien es obvio que en el mismo espacio uno puede trasladar mayor cantidad de personas, la siguiente relación resulta muy clarificadora. Un carril de automóviles atiende a flujos de no más de 2000 vehículos por hora y por sentido, lo que representa un total aproximado de 3000 pasajeros, mientras los tranvías, sobre un carril del mismo ancho, puede atender 8000 pasajeros por hora y por sentido, con la ventaja además, de no necesitar espacio para el estacionamiento (SYSTRA-ATEC, 1998).

Los comentarios precedentes, no contemplan las particularidades de otros medios como son el aéreo y el fluvial, que son muy importantes e incluso, a veces, imprescindibles para algunos tipos de desplazamiento, sobre todo los de larga distancia. Nos interesa considerarlos, además, porque son importantes para nuestro tipo de ciudad, por su escala y por su particular ubicación geográfica.

Así, debemos entender que un Aeropuerto es tanto un nudo de transporte (ya sea de pasajeros, carga no a granel o servicios) como un nudo de comunicación, si cuenta con la infraestructura y servicios adecuados. Con cierto acondicionamiento, permite viabilizar algunas transacciones comerciales regionales, complementariamente al transporte fluvial y su sistema portuario, pudiendo además, trasladar cierto tipo de carga, como es la de alta tecnología. Sólo que debe equiparse como puente aéreo de las ciudades que formen parte de sus redes, a fin de garantizar cierto flujo y cierta calidad de servicio, dado los altos costos que involucra su funcionamiento (PONTONI, 1996).

El medio fluvial, por su parte, canaliza la exportación e importación de las grandes empresas del área en la que actúa, a través de un conjunto de puertos o unidades de embarque de carácter estatal o privado, articuladas con los lugares de producción a través de accesos viales y ferroviarios. Actualmente, como resultado del avance tecnológico ocurrido en la materia, los grandes puertos son multimodales y de mercadería general. Para acondicionarlos son necesarias obras importantes en infraestructura y equipamiento y un gerenciamiento eficiente, a fin de presentar

costos operativos competitivos y de posibilitar el ingreso de los grandes buques y la salida con carga completa, lo cual disminuye los fletes. A su vez, las vías navegables admiten proyectos e inversiones que pueden transformarlas en elementos canalizadores de la importación y exportación de grandes territorios -incluso, constituidos por países diferentes-, permitiendo un aprovechamiento conjunto de los grandes sistemas fluviales y promoviendo la integración económica de las comunidades ribereñas, a través de la compensación de factores poblacionales, de la producción diferenciada de materias primas entre ellos y de factores industriales (PONTONI, 1996).

¿Cómo caracterizar al transporte automotor de pasajeros, en este marco?. Al hablar de éste, estamos dejando de lado, obviamente, a los medios de transporte individual en general, ya sean vehículos de carga o automóviles, y a los masivos de carga. Dentro de ese conjunto disponible, **el ómnibus o autobus** es uno de los medios de uso colectivo y de transporte de personas que mayor flexibilidad tiene en relación con las posibles combinaciones que pueden realizarse, a la diversidad de destinos que pueden alcanzar, a las cortas distancias que pueden vincular sin perder la rentabilidad, a la variada capacidad que pueden tener los vehículos, a la facilidad con que pueden modificarse sus recorridos porque la trama vial por la que circula puede ser la existente, etc.

Además, esta adaptabilidad le permite satisfacer eficazmente todo tipo de demanda, desde las nuevas como son las relacionadas con el incremento del empleo terciario y el cuaternario de alta calificación, a las de siempre como las necesidades de las zonas periféricas (TORRES Y OTROS, 1990), actuando como acortador de distancias y como promotor de nuevos sectores urbanos y metropolitanos, y exigiendo menos inversión inmediata.

Por otra parte, y dada la historia⁹, idiosincracia¹⁰ y escala¹¹ de nuestro medio urbano -nos

referimos a Rosario y su extensión metropolitana-, este tipo de transporte es quizás el más pertinente y, de hecho, es el único utilizado en los últimos años para el transporte colectivo de pasajeros.

el único medio para viajar de una localidad a otra, que no sea el vehículo propio).

¹⁰ No ha existido una diferenciación tal en las pautas culturales, que permita asociar en forma excluyente medios de transporte y sectores sociales.

Existe a su vez, un criterio generalizado respecto de que el transporte debe vincular directamente el origen del viaje con el destino, quizá acentuado por la tradición de utilización del ómnibus.

Por otro lado, la inversión de magnitud en la ciudad -tanto pública como privada-, ha sido una conducta muy irregular que sólo ha alcanzado cierta continuidad e intensidad en las últimas dos décadas, por lo que la concreción de ciertas obras de infraestructura -viales, ferroviarias, etc.- siempre se han demorado enormemente o nunca se realizaron; de allí que resulte casi impensable la materialización de una red de soterráneos, de tranvías o de trenes urbanos.

⁹ Se hace referencia fundamentalmente, a la eliminación del sistema tranviario municipal ocurrida varias décadas atrás (1963) y, más recientemente, del sistema ferroviario de pasajeros (que nunca tuvo servicios urbanos), y a lo costoso que fue siempre el servicio de taxis (a excepción de los últimos años en los que éstos se han constituido en

¹¹ La escala de la ciudad principal del sistema, medida en distancia temporal de transporte urbano de pasajeros, es manejable, ya que los viajes duran un máximo de 45 minutos entre el centro y los límites del municipio y un máximo de poco más de una hora, de éste al punto más alejado de las estribaciones metropolitanas consideradas por este trabajo.

EL CASO ROSARIO

Particularidades locales relacionadas con la problemática del transporte

Del total poblacional que existe entre el área urbana de la ciudad de Rosario y su extensión metropolitana, aproximadamente un 80% se concentra en el municipio principal. A su vez, la densidad del área central de mayor jerarquía supera en 12 veces el promedio de toda el área, mientras en la periferia esta relación se invierte hasta alcanzar la mitad de dicho promedio; esto indica que existe un mayor porcentaje de sectores escasamente habitados, es decir, grandes extensiones de suelo urbanizado en proceso de densificación, con población que necesita movilizarse hacia los centros de empleo o de equipamiento que se encuentran distantes del lugar de residencia.

Desde una perspectiva regional ampliada, este gran asentamiento humano, resulta atractivo para la inmigración poblacional de otras zonas urbanas con menores expectativas de bienestar -de la provincia o de otras provincias- y para la circulación y/o salida de productos destinados al consumo propio o para el mercado internacional -léase el del Mercosur o el mundial-, con lo que se convierte en un centro receptor de población y un centro de intercambio importante de personas y de capitales, que se encuentra embarcado, aparentemente, en un proceso de mejoramiento de su oferta actual.

En ambos escenarios, el transporte automotor colectivo para pasajeros tiene preeminencia como medio de transporte¹². Según el informe SYSTRA-ATEC (1998), el medio más utilizado para los desplazamientos de sus habi-

¹² Dejamos de lado la cuantificación de la movilidad extrametropolitana porque los parámetros de medición con que contamos son parciales y no son los mismos que tenemos para evaluar lo metropolitano, y porque el análisis es más complejo dada la variedad de escala de las delimitaciones regionales que deben considerarse. Asimismo, esta afirmación es generalizable para casi todas, a excepción de ciertos destinos lejanos (países vecinos), que priorizan el medio aéreo, y teniendo en cuenta la escasa o nula oferta del sistema ferroviario en los últimos años.

tantes, al menos los que tienen algún motivo diferente del consumo diario, es el transporte urbano de pasajeros que representa el 48 % del total de viajes; es decir, el doble de los que se realizan con vehículos particulares y el cuádruple de los traslados a pie¹³. Los motivos principales de los mismos son los obligados, es decir, trabajo o negocios y educación; siguen en orden decreciente los viajes por compras, esparcimiento y atención sanitaria.

Con respecto al grado de atracción que ejercen ciertos sectores dentro del espacio metropolitano y la importancia relativa de Rosario, en una perspectiva regional de mediano y largo alcance, como Terminal de transporte -y no mera estación-, podrían afirmarse algunas cuestiones.

En el primer caso, se observa la enorme importancia de los viajes con origen y destino en el interior de Rosario, que representan prácticamente el 80% de los viajes totales realizados en un día, que resulta obvio dada la concentración poblacional existente. Siguen en importancia los viajes entre el área metropolitana y Rosario y los viajes en el interior del área metropolitana, con valores algo inferiores al 10 % para cada uno de ellos (SYSTRA-ATEC, 1998), lo que puede señalar que no existe una concepción de red o una buena implementación de la misma, ya que los residentes se ven obligados a movilizarse por sus propios medios¹⁴. En el segundo caso, existe un mayor porcentaje de viajes desde y hacia Rosario, que el de los que toman a ésta como punto de paso (4%), siendo estas líneas las que conectan Buenos Aires con otros destinos (Córdoba, en primer término).¹⁵

¹³ Los realizados con otros medios (bicicletas, taxis y motos) constituyen el mismo porcentaje que el de los traslados a pie. Aclaremos que los desplazamientos considerados por el Informe citado, son los que superan las ocho cuadras.

¹⁴ Lo contrario sería asumir que existe poco flujo de relaciones entre la ciudad de Rosario y su entorno, y entre los diferentes centros urbanos que lo constituyen. Sabemos que no es así, pero también que la falta de una comunicación económica, regular y cómoda, no sólo no promueve sino que además, inhibe las potenciales relaciones.

¹⁵ Esto será retomado luego, pero debe considerarse que esta afirmación surge de considerar la cantidad de viajes diarios (y

Los puntos de concentración de las diferentes líneas son la Terminal de Ómnibus Mariano Moreno y la Plaza Sarmiento, ambas en el interior de la ciudad de Rosario. En la primera convergen las de media y larga distancia, así como algunas metropolitanas¹⁶; en la segunda, las urbano-metropolitanas y las urbanas que llegan hasta las localidades adyacentes a Rosario.

Las diferentes líneas constituyen una trama que se superpone a la formada por el transporte urbano de pasajeros, pero no existe ningún estamento gubernamental que relacione las diferentes jurisdicciones involucradas, mucho menos, que planifique a las diferentes problemáticas como parte de un todo. Para la mayoría de ellas la responsabilidad de su fiscalización está a cargo de la Dirección de Transporte de la Provincia de Santa Fe, incluso para las urbano-metropolitanas, e involucran a numerosas comunidades; pero, para las urbanas rosarinas que se extienden hasta las localidades inmediatas, el organismo de competencia es la Dirección de Transporte de la Municipalidad de Rosario.

En ninguno de los casos, además y como consecuencia de esta falta de coordinación, los recorridos forman una verdadera red de transporte; mas bien, estamos ante una sumatoria de ellas. Como bien dice el informe de SYSTRA-ATEC (1998) para el transporte urbano¹⁷, estos recorridos siguen trayectorias radiales, respondiendo a que el área central es la zona de mayor importancia como atractora de viajes; siendo su diseño inadecuado respecto de las necesidades del crecimiento urbano y de las cambiantes situaciones de la demanda. Si esto es así para la escala de transporte más abordable y la que con mayor claridad reconocería a los responsables de su planificación y control, poco puede esperarse de las escalas interjurisdiccionales e interurbanas.

semanales promediados) relevados a fines de 1998. Elaboración propia.

¹⁶ No tienen paradas en el interior de Rosario para recoger pasajeros.

¹⁷ Lo que puede hacerse perfectamente extensivo a las interurbanas, según los planos que acompañan esta publicación.

El panorama general del transporte en el área, no estaría completo si no hiciéramos referencia a una serie de propuestas en debate respecto de los otros medios o modos que complementan o complementarían el sistema actual, ya sean ferroviarias, viales, fluviales o aéreas, muchas de las cuales ya están incluso en proceso de concreción (PONTONI, 1996), así como al proyecto de ciudad que Rosario está tendiendo. Decimos proyecto de ciudad, porque proyecto metropolitano aún no hay, a pesar de los intentos que hicieron el pasado año los municipios del área, ante la posibilidad de financiamiento externo para los conurbanos.

En este sentido, puede sintetizarse que Rosario se piensa como una ciudad en continuidad con la ciudad histórica, donde la trama se consolida, completa y densifica, donde los bordes más o menos duros, anexas nuevas actividades o zonas productivas y de servicios. Una ciudad en la que el centro también conserva su jerarquía histórica, es decir, conserva su capacidad mixta de vivienda y de servicios, y reclama mejoras en el espacio público. A su vez, una ciudad en donde la costa cobra valor paisajístico-recreativo, la infraestructura vial se amplía y moderniza, la vieja trama del ferrocarril cede terrenos estratégicos (SYSTRA-ATEC, 1998)¹⁸.

En cuanto a lo ferroviario, merecen destacarse dos aspectos; uno es el conjunto de proyectos metropolitanos que están en discusión (el Plan Circunvalar del ENABIEF y las ideas del Plan Director de la Municipalidad de Rosario, fundamentalmente¹⁹) y la actual disponibilidad de tierras pertenecientes a los ferrocarriles como consecuencia de la reconversión de las empresas estatales del ramo, dentro del radio urbano de Rosario, que habilita terrenos e instalaciones para su

¹⁸ El análisis de la dinámica urbana del área sobre la que la consultora construye este diagnóstico, se basa en las propuestas de Plan Director, en la normativa para nuevos loteos y urbanizaciones, en el resultado de su modelización, a partir de proyecciones de población y empleo propios, etc..

¹⁹ No es el objetivo del trabajo analizar estas propuestas, pero para ello pueden mencionarse un trabajo de PENNESI, A. de 1998 y los artículos publicados en diarios locales, tales como los de La Capital de fechas 6-6-98, 17-6-98, 21-6-98, 5-7-98, 7-7-98.

reutilización; posibilidad existente también en las localidades vecinas (PLANOS 1 Y 2).

Con relación a lo vial, existen obras de infraestructura esenciales en marcha, aunque con distintos grados de avance (el Puente Rosario-Victoria, la Autopista Rosario-Córdoba, algunos puentes sobre Avda. Circunvalación), y algunos proyectos en discusión (el mejoramiento de los accesos viales, con sus distintas variantes, la ampliación de la Avda. Circunvalación, la apertura de vías alternativas a ésta entre Rosario y Granadero Baigorria, etc.). Sin embargo, también existe un Plan para el Transporte Urbano de Rosario, que se encuentra en debate, el que constituye el primer proyecto integral y de largo plazo pensado para la ciudad.

A nivel fluvial, se destacan dos cuestiones: la puesta en marcha de un proceso de modernización del Puerto de Rosario, a través de la conformación de un ente administrador (el E.N.A.P.R.O.) y del concesionamiento privado para su mejoramiento y explotación, por un lado, y la concreción de la Hidrovía Paraná-Paraguay, como optimización de un elemento natural existente, por otro lado.

Tanto la Hidrovía como el Puente Rosario-Victoria son obras emblemáticas, ya que deben ser entendidas como los ejes de comunicación que vincularían a Rosario -en tanto fenómeno metropolitano y epicentro de una región- con las economías de la Mesopotamia central y sur, pero además, con las de los países del Cono Sur; y esta vinculación debe ser pensada tanto en el orden de lo productivo como en el de lo turístico.

El tema de la navegación aérea es lo más soslayado, y para nuestra región, sería muy importante como complemento de la actividad portuaria. No obstante esto, los servicios de pasajeros se han incrementado en los últimos años, pudiendo prescindir en este momento, de dirigirse a Buenos Aires para alcanzar ciertos destinos, como Brasil, por ejemplo (PONTONI, 1996).

Como vemos, la problemática del transporte metropolitano y regional, se encuentran en proceso de transformación, como no lo estuvo en años. Sin embargo, hay iniciativas aún

descoordinadas, ya que no existe ningún ámbito institucional en donde se evalúen.

Intenciones de la investigación realizada y parámetros considerados

La investigación que a continuación se detalla, además de permitir que la información construida pueda constituirse en una base de datos a analizar en función de intenciones o perspectivas diferentes, apunta a complementar otros trabajos realizados (PONTONI, 1998).

En este sentido, contribuye a dos objetivos, por un lado, el de precisar algunas de las características de uno de los **medios de transporte masivos** que prestan servicios en el área -en este caso, el vial, que es el más desarrollado en nuestra realidad urbana y territorial-, y por otro, el de contribuir a la caracterización de una de las componentes fundamentales de la estructura espacial metropolitana, como es el **sistema vial primario**, sobre el que se produce la mayor parte de los desplazamientos poblacionales en la actualidad y el que más ha contribuido a tensionar el crecimiento urbano de Rosario en las últimas décadas.

El interés por realizar un relevamiento de las **empresas de transporte automotor de pasajeros** que operan en lo que podemos denominar como **Rosario y su entorno metropolitano**²⁰, responde a la necesidad de cuantificar la oferta actual de este servicio público, como punto de partida para una posterior cualificación.

Esta cualificación sin embargo, es una operación compleja, ya que debe contemplar numerosas variables como son el acondicionamiento

²⁰ El relevamiento de información, así como la base del presente trabajo fueron realizados entre los meses de diciembre de 1997 y febrero de 1998, como parte del proyecto de investigación que estamos desarrollando, denominado "La dimensión urbanística del fenómeno metropolitano Rosario. Los instrumentos para su lectura, interpretación y actuación", en general, y "Formulación de un diagnóstico urbanístico de las localidades de la Extensión Metropolitana de Rosario", en particular.

de los coches, la frecuencia de los viajes, la duración de los mismos, la cantidad de paradas y la posibilidad de combinaciones con otras líneas, la cantidad de pasajeros de pie transportados, la variedad de destinos de los servicios, etc., diferenciando lo reglamentario de lo real, cuando sea pertinente.

Como veremos en párrafos siguientes, el presente trabajo aborda algunas de estas cuestiones, priorizando los aspectos que se prestan a menor especulación por parte de las empresas prestadoras; nos referimos a la reticencia de estas en brindar cierta información, como es la relativa a la cantidad de pasajeros que transportan.

En términos generales, un análisis de esta problemática **-el transporte público de pasajeros-** puede estar orientado hacia dos direcciones: el estudio y la evaluación de cuestiones referidas a la calidad del servicio **-la oferta-** o a la movilidad de los usuarios **-la demanda**. La cantidad y frecuencia de viajes y la diversidad de destinos finales e intermedios, permiten encarar ambas cuestiones al mismo tiempo.

Somos concientes del valor que esta investigación asume también, en el sentido de avanzar en la **medición del intercambio** que se produce entre las distintas localidades y poblaciones involucradas, ya sea por cuestiones de empleo o de servicios, tomados estos últimos en sentido amplio.²¹

A continuación, entonces, se exponen los resultados de dos relevamientos, uno correspondiente a **las empresas de media y larga distancia** que operan en la región Rosario, y otro, a **las urbanas y metropolitanas**. En el primer caso, se trata de firmas que tienen como común denominador su instalación en la Terminal de Ómnibus Mariano Moreno, y en el segundo, la Plaza Sarmiento, ambas de la ciudad de Rosario.²²

²¹ Para tener una idea más ajustada del flujo o la movilidad que se establece entre ellas, podría considerarse la cantidad de pasajeros que se desplazan, además de la cantidad de viajes que se producen desde y hacia Rosario. Para evaluar el intercambio, deberían indagarse los motivos que los originan.

²² Para su concreción, se realizaron encuestas a informantes de las diferentes empresas y de las

Los parámetros considerados para el **transporte de media y larga distancia** fueron:

- Destinos finales e intermedios importantes (indicándose la ciudad o ciudades de la Extensión Metropolitana de Rosario en las que tiene parada, y luego, los destinos finales de cada línea, así como algunas paradas importantes **-dentro de la Provincia de Santa Fe-**, o las ciudades capitales **-fuera de esta Provincia-**);
- Rutas por las que transitan las líneas dentro de los límites de la provincia de Santa Fe;
- Frecuencia de viajes a dichos destinos (registrándose los totales por la dificultad de aunar criterios para todas las empresas respecto de la diferenciación entre servicios de intermedias y servicios expresos, especialmente porque muchos son expresos hasta ciertos destinos y luego se transforman en servicios de intermedias).

El primer ítem, permite reconocer las demandas de la población e inferir las regiones con las que Rosario y su extensión metropolitana guarda más relación, así como visualizar el valor de posición que ésta posee. El segundo, permite jerarquizar la intensidad del flujo de tránsito respecto de las vías de acceso al área de estudio, sobre las que circula. Y por último, el tercero complementa, aunque no agota, el reconocimiento de las demandas de la población, a la vez que da indicios respecto del grado de interacción que existe con los demás centros urbanos de la Provincia o regiones del país²³. Estos ítems posibilitan reconstruir las redes urbanas de las que forma parte Rosario.

En cambio, los parámetros considerados para analizar al **transporte urbano-metropolitano** fueron:

- Destino metropolitano alcanzado y cordón metropolitano en el que presta servicio;

reparticiones públicas que controlan la cuestión del transporte, las que posibilitaron la construcción de varios Cuadros.

²³ Una lectura interesante de carácter diacrónico, podría ser comparar estos datos con la situación anterior a la desaparición o disminución de la frecuencia del servicio ferroviario.

- Situación y frecuencia diaria (diferenciando dos momentos: el estado actual y el existente en 1992²⁴);
- Punto o lugar de contacto entre las empresas.

El primer ítem, permite evaluar el alcance de las empresas, localidad a localidad y en el conjunto, y el segundo, medir el flujo que se produce entre los centros urbanos entre sí y los sectores más servidos en la actualidad, reconociendo los cambios producidos en este sentido en los últimos años. El tercero, por su parte, permite visualizar las posibles combinaciones que puede realizarse entre las diferentes líneas, intentando una primera clasificación de las mismas. Todos contribuyen a definir si existe una concepción de red de transporte.

Además, dentro del conjunto de líneas de transporte automotor de pasajeros **de media y larga distancia**, existe un grupo que **actúa como líneas metropolitanas**, es decir, que tienen parada en alguna de las localidades del conglomerado. A diferencia de los servicios urbano-metropolitanos que luego analizaremos en particular, el origen de estos servicios es la Terminal de Ómnibus de Rosario.²⁵

Para analizarlas, se consignaron los destinos alcanzados dentro del área de estudio y las provincias hacia las que se dirigen finalmente, así como la frecuencia de los servicios respectivos, registrando también, los valores totales o subtotales de viajes a cada localidad metropolitana.

²⁴ Es la fecha del único relevamiento que existe en este sentido, el que se desarrolló en el marco de una investigación colectiva. Ver en Fuentes Documentales EQUIPO E.M.R./CABALLERO, 1992.

²⁵ Ellas son: Casilda S.A., Los Ranqueles SRL, Monticas SA y Santafesina (hacia Pérez y Soldini), El Norte SA, Galvense SCC, Tata Rápido SRL (hacia Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo, Puerto San Martín), Tírsa SA (hacia Villa Gdor. Gálvez, Pueblo Esther, Gral. Lagos, Arroyo Seco), Victoria (recorre todo el Cordón Norte-Sur, dejando de lado a la localidad de Alvear) y nuevamente Monticas SA, pero en este caso, las líneas que se dirigen hacia Funes y Roldán.

Los servicios de media y larga distancia en relación con Rosario y con su extensión metropolitana

Las primeras lecturas que pueden plantearse tienen que ver con los diferentes destinos que alcanzan las líneas de transporte actuales; estamos hablando de principios de 1998. Estas consideraciones permiten una aproximación al problema y el ordenamiento del análisis.

Vemos así, una amplia gama de destinos finales²⁶ (PONTONI, 1998), siendo Rosario lugar de paso en algunas líneas (las que comunican a la Provincia de Buenos Aires con el norte y centro del país) o punto de partida en otras.

Podemos clasificar los destinos como:

- países limítrofes,
- regiones vecinas y capitales de provincia,
- regiones santafesinas y
- localidades metropolitanas.

En relación con los países limítrofes, debemos decir que, si bien existen conexiones con todos ellos, éstas se establecen a través de pocos centros urbanos; sólo uno o dos y en general, próximos a la frontera, a excepción de Brasil, o más bien, del sur de Brasil.

Respecto de las regiones del país, en función de los destinos observados, se delimitan seis bloques: a) Nordeste argentino / Mesopotamia, Formosa y Chaco; b) Noroeste argentino / Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy; c) Centro y Oeste / Córdoba y San Luis, Córdoba, Catamarca y La Rioja; d) Cuyo / Mendoza y San Juan; e) Provincia de Buenos Aires; f) Sur argentino / Bariloche-Río Negro o Comodoro Rivadavia-Chubut.

En el caso de las localidades de la Provincia de Santa Fe, en función de los destinos finales y de los recorridos, se pueden delinear tres grandes zonas. Estas son difusas en cuanto a sus límites físicos, pero comprenden al entorno de ciertas ciudades por las que pasan o hacia

²⁶ Los destinos intermedios, si bien resultan indicativos del recorrido, distraerían nuestra atención. De todas formas, fueron relevados también.

las que se dirigen la mayor parte de las líneas:
a) Zona Sur / Cañada de Gómez, Firmat, Venado Tuerto; b) Zona Centro / Santa Fe, Rafaela, Galvez, San Jorge; c) Zona Norte / Vera-Reconquista, Tostado-Ceres.

La cuarta y última clasificación referencia a las líneas de media y larga distancia que operan como metropolitanas, por lo cual, es importante tener en cuenta que las localidades consignadas no son destinos finales, sino intermedios.

A partir de esto, pueden abordarse dos cuestiones. Una es la relación que se establece con **la cantidad de empresas** que se dirigen a los diferentes destinos o que utilizan las diferentes vías de acceso o salida a Rosario, y otra, con **la cantidad de viajes diarios**²⁷ que se producen entre Rosario y los destinos respectivos.

Dentro del total de empresas²⁸, existe mayor cantidad que se dirigen hacia regiones vecinas y capitales de provincia, cuarenta y tres (43), y le siguen diecisiete (17) hacia regiones santafesinas, once (11) hacia países limítrofes, y nueve (9) hacia localidades metropolitanas (PONTONI, 1998). A su vez, si analizamos a cada uno de estos valores parciales, tenemos que:

- Si bien se dirigen a todos los países limítrofes (Paraguay, Brasil, Chile, Uruguay y Bolivia), hay más empresas que alcanzan a estos dos últimos;
- Dentro de las regiones del país hacia las que se dirigen podemos afirmar que hay más diversidad de empresas que vinculan al área con el Noreste y Noroeste, princi-

²⁷ Para esto debemos realizar una operación simple que nos permite asimilar las frecuencias de viajes semanales con las que cuentan algunas líneas, a viajes diarios, dividiendo por siete; por esto tenemos: 157,50 viajes en total (Autop. BsAs) - 87,50 viajes en total (Ruta Nº 9) - 63 (Autop. StaFe) - 29,50 (Ruta Nº 34) - 24,50 (Ruta Nº 11) - 19,50 (Ruta Nº 33) - 8,50 (Ruta Nº 18) - 6 (Ruta Nº 21) - 1,50 (Ruta Nº 14).

²⁸ Tengamos en cuenta que estas empresas cubren recorridos diferentes y alcanzan destinos finales diferentes; por tanto, dentro del total de 62 razones sociales, 17 pueden clasificarse de más de una manera.

palmente, luego con el Centro/Oeste y con la Provincia de Buenos Aires, y en menor medida con Cuyo; existen muy pocas que la comunican con las provincias del sur, y éstas lo hacen sólo con dos ciudades.

- Dentro de la Provincia de Santa Fe, y teniendo en cuenta la zonificación explicitada anteriormente, se verifica una enorme diferencia entre la cantidad de empresas que sirven al sur y al centro, por sobre las que alcanzan el norte santafesino.
- Dentro del conjunto de localidades metropolitanas, las direcciones que cuentan con mayor cantidad de empresas son las del Corredor Norte y las del Suroeste (Pérez), luego las del Corredor Sur y finalmente las del Corredor Oeste (Funes, Roldán), habiendo una sola empresa que une dos sectores, en sentido norte y sur; sin embargo, esto es relativizado al contemplar a las empresas de transporte urbano-metropolitano, como veremos en párrafos siguientes.

Si tomamos en consideración, en cambio, la cantidad de servicios brindados, podemos hacer varias lecturas. Por un lado, del mismo modo que procedimos anteriormente, podemos vincularlos con los destinos, a fin de reconocer las diferentes intensidades de las interacciones.

Por otro lado, si los vinculamos con los **accesos viales** por los que se circula (PLANO 3), obtenemos una serie de conclusiones en el mismo sentido, pero también, orientadas a la identificación del grado de utilización de la infraestructura vial existente. Tengamos en cuenta, que el sistema formado por éstos²⁹, incluye:

- Dos autopistas, la Rosario-Buenos Aires y la Rosario-Santa Fe;
- Dos rutas que se extienden paralelas a éstas, la Ruta Nac. Nº 11 (hasta Asunción del Paraguay) y la Ruta Prov. Nº 21 (hasta San Nicolás);
- Una ruta de alcance internacional (Bolivia), la Ruta Nº 9 a Córdoba, que se transformará

²⁹ Este sistema se completa con rutas secundarias y con la Ruta A012, de carácter metropolitano porque circunvala el área, pero no son utilizadas por el transporte público de pasajeros en la actualidad.

en el futuro mediano en alternativa de una nueva autopista;

- Otras dos rutas nacionales como son las Rutas N° 33 (que llega hasta Bahía Blanca y sobre la que también se prevé la construcción de un tramo de autopista) y N° 34 (hasta Bolivia);
- Y dos rutas provinciales, como son las Rutas N° 14 (hasta San Gregorio/Prov. Santa Fe y cruce con Ruta Nac. N° 7) y N° 18 (hasta Pergamino/Prov. Buenos Aires).

Vemos en primer lugar, entonces, que existe mayor intercambio con regiones vecinas y capitales de provincia, trescientos veintiseis (326) viajes, y le siguen ochenta y seis (86) con regiones santafesinas³⁰, veintiseis (26) con países limítrofes. El mayor flujo se establece, en realidad, con las localidades metropolitanas, ciento quince (115) viajes, pero no las consideramos en primer término, por tratarse de destinos intermedios, como advertimos anteriormente (PONTONI, 1998). Si analizamos a cada uno en particular, tenemos que:

- Si bien se dirigen como ya dijimos a todos los países limítrofes, hay mayor vinculación con Paraguay y Bolivia (PLANO 4);
- Dentro de las regiones del país hacia las que se dirigen, encontramos mayor cantidad de viajes hacia la Provincia de Buenos Aires, luego hacia el Centro/Oeste y, finalmente, en similar proporción, hacia ambas zonas del norte (PLANO 5);
- Dentro de la Provincia de Santa Fe, se verifica mayor porcentaje de viajes hacia la zona sur y la zona centro (PLANO 6);
- Dentro del conjunto de localidades metropolitanas, los sectores que cuentan con mayor frecuencia son el Corredor suroeste (Pérez) y el Sur, luego el Corredor Norte y, finalmente, el Corredor Oeste (Funes, Roldán) y Soldini, distinguiéndose además, pocos viajes diarios -sólo cuatro- que conectan dos de los sectores, y ningún caso, sobre el Corredor noroeste, es decir, el que corresponde a Ibarlucea (PLANO 7).

³⁰ Tengamos en cuenta que muchas de las localidades de estos sectores santafesinos, son destinos intermedios de las líneas que alcanzan otras regiones del país, por lo que esta enorme diferencia disminuye en términos relativos.

En segundo lugar, al relacionar la cantidad de viajes o servicios diarios con cada una de las vialidades que transitan, observamos (PLANO 8) que en las dos Autopistas existentes se produce diferente flujo de tránsito, siendo mayor en la que une Buenos Aires con Rosario. Resulta inclusive superior el de la Ruta N° 9 a Córdoba (futura Autopista) que el de la Autopista Santa Fe-Rosario, lo que denota la conveniencia de la concreción de la Autopista Rosario-Córdoba.

Si contemplamos las Rutas paralelas -y alternativas- a las dos Autopistas, la situación es opuesta, es decir, la que cuenta con mayor flujo es la N° 11. Esto continúa siendo así, aunque suavizado, si sumamos los servicios de las líneas urbano-metropolitanas que circulan por ellas.³¹

El resto de las rutas del sistema, tiene un comportamiento acorde a su jerarquía, es decir, que las rutas nacionales tienen mayor flujo de transporte público de pasajeros que las provinciales.

Sólo debemos destacar al respecto, que en la actualidad, no es la Ruta Nac. N° 33 la que soporta mayor tránsito del tipo del analizado, por lo que contradeciría la decisión de transformarla en Autopista en el tramo A012-Rufino, según está proyectado; habría que considerar otras variables para comprender el por qué de esta propuesta.

Si analizamos el comportamiento del conjunto de vías de penetración a la región, registramos una tensión mayor hacia el norte y noroeste, es decir, una primacía o mayor jerarquía cuantitativa de los Cordones Norte y Oeste y del Corredor Noroeste, a pesar del peso relativo del Cordón sur, por lo cual podría concluirse que existe gran demanda hacia esas regiones del país, a pesar de la estrecha relación que tenemos con Buenos Aires y Córdoba.

³¹ Debemos tener en cuenta que, si sumamos a las líneas urbano-metropolitanas, la situación planteada para los distintos viales no se modifica. Pero en lo que se refiere a la Ruta Prov. N° 21 sí, ya que si bien es la ruta que cuenta con menor cantidad de servicios de media y larga distancia, al agregar éstos, pasa a ser una de las vías de ingreso importantes al área.

A su vez, podemos contemplar la cantidad de empresas prestadoras y sus efectos sobre el sistema vial, para evaluar si existe mayor monopolización del servicio de media y larga distancia en algunos de los accesos. Observamos entonces, que efectivamente ocurre esto en las Rutas Nac. N° 9 y en la Prov. N° 21 -a las que podemos considerar como principales- y en la Ruta Prov. N° 14.

De la misma manera, podemos comparar los resultados obtenidos -y mencionados con anterioridad- en cuanto a la cantidad de viajes que se producen en los corredores metropolitanos con la evaluación realizada precedentemente referida a la cantidad de empresas, se modifica sólo en cuanto a que se invierte la situación de los Corredores Norte y Sur, pero llamando en ambos casos la atención la superioridad del Corredor Suroeste (Ruta N° 33) por sobre el Oeste (Ruta N° 9), precisamente por ser, este último, uno de los que mayor flujo de media y larga distancia posee, como también ya dijimos.

Por último, restaría observar qué sucede al sumar la frecuencia de las líneas de transporte automotor de pasajeros **de media y larga distancia** que actúan como **metropolitanas**, a la que prestan las **urbano-metropolitanas** y las **interurbanas** que parten de Plaza Sarmiento (PONTONI, 1998). Pero, lo veremos en el siguiente punto, luego de analizar a estas últimas.

Los servicios urbano-metropolitanos en el área de estudio

En primer término, debemos aclarar que se amplía el área de estudio original, debido a que los destinos finales de algunas de las empresas superan la delimitación de partida.

De esta manera, a las dieciseis localidades iniciales (incluyendo a Rosario), se suman Ricardone, por un lado, y Aldao, Andino y Serodino, por otro lado, todas hacia el norte; Fighiera, Pavón, Empalme y Villa Constitución, al sur; Zavalla, al suroeste, y San Jerónimo Sud, Carcarañá y Correa, al oeste (PLANO 9).

Debemos resaltar, en segundo lugar, que llegaron a operar en la ciudad de Rosario para vincularla con las localidades de su extensión metropolitana (PONTONI, 1998), un total de dieciocho (18) líneas, de las cuales quedan catorce (14)³², entre **urbanas estrictamente** (son 8 y son habilitadas y fiscalizadas por reparticiones de la Municipalidad de Rosario) **e interurbanas** (son 6 y son habilitadas y fiscalizadas por reparticiones de la Provincia de Santa Fe)³³.

De la totalidad, 6 se dirigen hacia el corredor norte, llegando hasta Puerto San Martín y Ricardone o sólo hasta Capitán Bermúdez (3 urbanas y 3 interurbanas), también 6 hacia el sur, llegando a las localidades más próximas, (3 y 3, respectivamente), 2 a Funes-Roldán (interurbana), 1 a Ibarlucea (urbana) y 1 a Pérez (interurbana), lo cual indica que aunque existe servicio en todas las direcciones, indudablemente los ejes de mayor interés o rentabilidad y en donde se produce la mayor competencia, son el norte y el sur, en donde se localizan la mayor parte de las grandes industrias y los puertos (PLANO 10).

Podemos intentar una clasificación de las diferentes líneas, relacionando el modo de vinculación entre ellas -nos referimos al punto de encuentro-, el destino y la escala o alcance de la empresa (PONTONI, 1998). Se definen tres tipos:

- El tipo A registra a aquellas líneas interurbanas cuyo punto de partida es la Plaza Sarmiento de Rosario (las que utilizan sus plataformas y boleterías, convirtiéndola en una Terminal de carácter urbano y metropolitano) y cuyo destino trasciende al área que llamamos Extensión Metropolitana (salvo la Empresa Villa Diego);
- El tipo B registra a aquellas líneas urbanas que tienen en la Plaza Sarmiento una parada (pero no en las plataformas, por lo que no se diferencia de las paradas de transporte urbano, si bien tienen la misma facilidad

³² Es el resultado de la quiebra de una de las firmas y de la desaparición de otra por motivos que desconocemos.

³³ Aunque algunas de ellas son del mismo propietario, cambia su razón social para un ámbito y otro.

para combinar con otra línea) y cuyo destino alcanza a las primeras localidades vecinas a Rosario (salvo las Empresas Coordinadas 35/9 y 35);

- Y el tipo C, registra a aquéllas líneas urbanas que llegan hasta algún punto de las localidades metropolitanas adyacentes, pero no se vincula necesariamente con otra línea metropolitana, por no acceder a la Plaza Sarmiento.

Cabe advertir que los dos primeros tipos, están constituidos por líneas que permiten conexiones entre sí, lo que les da mayor flexibilidad para satisfacer las necesidades de sus usuarios, y son los mayoritarios (cinco empresas de tipo A, cinco de tipo B y cuatro de tipo C).

Si agregamos a este esquema las variables de cantidad de empresas prestadoras y de frecuencia de viajes, podemos tener una medida de la calidad del servicio, la más significativa a efectos de una planificación del mismo.³⁴

- Vemos entonces, que las líneas de tipo A, son las que cuentan con mayor variedad en las direcciones hacia las que se dirigen y brindan un servicio de frecuencia inferior al resto, pero que no se diferencia de muchas urbanas, ya que no bajan de los 13 o 15 min. entre coche y coche (a excepción de la línea a Pérez, que es de 8 min., seguramente porque existe una única empresa prestadora de estas características³⁵, y a pesar del caso de una de las dos que se dirigen a Funes y Roldán, que tiene servicios cada 60 min., lo cual no es grave porque existe una alternativa).
- Las de tipo B, tienen sólo tres direcciones: Granadero Baigorria, Villa Gdor. Gálvez e Ibarlucea (que es uno de los destinos que no cubre ninguna otra empresa, aunque con servicios espaciados), pero ofrecen una frecuencia superior a la de las líneas urbanas, ya que tienen coches cada 5 min. hacia los Corredores Norte y Sur.

- Las de tipo C, por su parte, se dirigen hacia el norte hasta Granadero Baigorria y hacia el sur hasta Villa Gobernador Gálvez (ingresando sólo hasta el Frigorífico Swift). Su frecuencia es la de las líneas urbanas normales, contando con 8 ó 10 min. entre coche y coche.

Si atendemos a las tres variables consideradas, podemos determinar cuáles son los sectores -o las localidades- más servidos e inferir cuál podría ser el de mayor demanda.³⁶

En el área se reconocen cuatro grandes sectores (tres de los cuales se alejan considerablemente de la ciudad central: el norte, el sur y el oeste) y otro pequeño y próximo, constituido por una localidad, Ibarlucea (PLANOS 10 Y 11).

Las prestaciones difieren según cada localidad, por lo que no puede hablarse de los corredores, a menos que promediamos los viajes. Tengamos en cuenta, que existen en cada uno de los más comunicados, centros urbanos que tienen muy pocos servicios (Zaballa y Ricardone) o ninguno (Gral. Lagos, que se encuentra a dos kilómetros de la ruta por la que éstos circulan, quedando prácticamente aislado).

Indudablemente, las localidades que conforman el Corredor Norte y, en segundo lugar, el Corredor Sur, son las que concentran la mayor cantidad de líneas, servicios y conexiones, teniendo mayor variedad en cuanto al tipo de empresas prestadoras, resultando notoria la oferta brindada a los centros urbanos más próximos a la ciudad central del sistema, como son Villa Gdor. Gálvez, Granadero Baigorria, e incluso, Capitán Bermúdez (PLANOS 10 Y 11).

Tanto el Corredor Suroeste, como el Oeste, cuentan con flujo similar, mientras el Noroeste, es decir, Ibarlucea, presenta la menor cantidad de servicios. Además, existen entre

³⁴ Faltarían otros indicadores como por ejemplo, el acondicionamiento y la cantidad de coches, etc.. La cantidad en horas pico o en horarios especiales, está relevada pero, promediada con el resto.

³⁵ No olvidemos las empresas que actúan también como metropolitanas, las que fueran mencionadas entre las de media y larga distancia.

³⁶ Esto podría complementarse con otras cuestiones, como la cantidad de pasajeros y los otros medios de transporte masivo disponibles, a fin de ajustar los resultados. Tengamos en claro que en nuestra zona sólo es válido el primer aspecto, ya que no hay otro medio que cumpla esta función alternativamente, como puede ser el ferrocarril; esto no quita que pueda existir algún transporte sostenido por empresas.

una y dos empresas prestadoras, solamente (PLANOS 10 Y 11).

Es notable, que en el Corredor Suroeste, no exista ninguna línea que vincule a dos de sus localidades: Pérez y Soldini. Esto también sucede, como ya dijimos, con una de las poblaciones del sur, General Lagos. En esos casos, sus habitantes utilizan vehículos propios o el sistema de remises.

Dada la vastedad del área y analizando la variedad de empresas que prestan los servicios, que fueron precedentemente tipificadas, encontramos que existen en la actualidad tanto **líneas urbanas** que se extienden hasta las localidades metropolitanas adyacentes, como **líneas metropolitanas** que se comportan dentro del Municipio de Rosario, como líneas urbanas, principalmente, por su frecuencia y cantidad de paradas.

Dentro de este conjunto, son muy pocas las que unen dos sectores (sólo tres de ellas y son quince en total), y en este caso, se trata de conectar el Corredor Norte con el Sur, aunque no todas van de un extremo a otro (PONTONI, 1998).

Además, vemos que ha existido una dinámica de crecimiento en el sistema de transporte urbano-metropolitano de pasajeros que éstas conforman, en los pasados 6 ó 7 años. Así, podemos hablar de una mejoría sustancial³⁷ en cuanto a la frecuencia de los servicios y en cuanto a la extensión y alcance de las líneas, sin olvidarnos que hay mayor posibilidad de combinación entre éstas. A su vez, tenemos que algunas de estas líneas metropolitanas han ido creando servicios coordinados con el tiempo, como es el caso de la 35/9.

Finalmente, para completar los resultados de este análisis realizado, debemos contemplar lo expuesto anteriormente en referencia a las **líneas de transporte de media y larga distancia** que operan en las localidades de la **extensión metropolitana de Rosario**.

³⁷ Esto puede ser una respuesta al crecimiento de la demanda, y no un simple mejoramiento del servicio.

En este sentido, vemos que mejora de manera considerable el servicio a algunas de las localidades vecinas (como Ibarlucea, Funes y Roldán) y se confirma la tendencia de mayor frecuencia-oferta a los Corredores Norte y Sur y al Corredor Suroeste (Pérez). De todas formas, la preeminencia del servicio brindado a las localidades del norte es notoria por sobre los demás (casi el doble que el flujo hacia el sur y cuatro veces más que el flujo hacia Pérez).

Algunas reflexiones

Nos gustaría reiterar y resaltar algunas cuestiones ya enunciadas, tanto para el transporte de pasajeros de media y larga distancia como para el urbano-metropolitano, a fin de formular una serie de conclusiones. Estas nos permiten construir hipótesis, las que no quisimos y no podíamos definir **a priori**, porque se hubieran basado en presunciones superficiales.

Dichas hipótesis permiten ser utilizadas para su actualización, o bien, para su verificación en caso de contarse con información ampliada; nos referimos a la consideración de otras variables, tales como la cantidad de pasajeros que utiliza el transporte automotor colectivo o la cantidad de pasajeros que se movilizan por otros medios, en este caso el ferroviario o el aéreo³⁸ (PLANO 12).

³⁸ Tengamos en cuenta que, en lo que se refiere a transporte ferroviario, existen trenes de Rosario a Buenos Aires (TBA, 1 diario de ida y otro de vuelta) y de Buenos Aires a Tucumán, pasando por Rosario (TUFESA, 2 semanales de ida y otros tantos de vuelta). Por otra parte, en lo que hace al transporte aéreo, existen 1 servicio de ida y otro de vuelta diarios a y desde Buenos Aires, Aerop. (por Aerolíneas Argentinas), entre 1 y 5 servicios de ida y otros tanto de vuelta diarios a y desde Buenos Aires, Aerop. (por Austral), entre 3 y 5 serv. a Córdoba, Río Cuarto, Salta, Neuquén y Bariloche (por Southern Winds) y entre 3 y 18 serv. a Santa Fe, Resistencia, Posadas, Formosa, Tucumán, Salta, Tartagal, Córdoba y San Juan (por A.L.T.A.). La información fue obtenida a través de consultas a las empresas ferroviarias y del registro de vuelos que se publica en el Diario La Capital permanentemente.

Así, podemos afirmar en primer término, que existe una mayor vinculación y un mayor mercado entre nuestro territorio metropolitano y la Provincia de Buenos Aires, en primer lugar, y con la de Córdoba, en segundo.

Pero, esto no implica que Rosario sea sólo punto de paso obligado entre estas dos regiones, ya que el escaso porcentaje de viajes de este tipo, se establece desde Buenos Aires, sí, pero hacia las diferentes regiones del centro-oeste y del norte del país. Es precisamente con éstas, que Rosario se configura indiscutiblemente como un punto de llegada y de partida.

Lo notorio es que estas relaciones se invierten al considerar la diversidad de empresas prestadoras; por alguna razón, existe mayor cantidad de empresas -quizás de menor envergadura- que conectan Rosario con el norte del país. Esto podría leerse también, como que existe mayor monopolización en las direcciones de mayor demanda.

La otra cuestión destacable, es que la relación directa con Cuyo aún es incipiente, y con el sur argentino, no existe; en gran medida, puede ser explicado por la baja rentabilidad de los servicios, a causa de las distancias. Sin embargo, existe conexión con Bariloche y con Comodoro Rivadavia, es decir, con un centro urbano de cada lado de la Patagonia.

Podemos aseverar además, que la mayor relación con los países limítrofes está dada con los del norte, es decir, con Paraguay y Bolivia. Esto implica que la vinculación con las naciones que conforman el llamado Mercosur es incipiente, y se evidencia al considerar los destinos de los vuelos internacionales que parten de nuestro Aeropuerto, los que son en su mayoría de reciente data; se dirigen a Paraguay y a Uruguay, principalmente, y luego al sur de Brasil.³⁹

³⁹ Según el registro de vuelos publicado, mencionado en la nota anterior, a principios de 1998 existen vuelos a los siguientes puntos: entre 2 y 5 servicios diarios de ida y otros tantos de vuelta a Brasil por Varig (ciudades de San Pablo, Belo Horizonte, Porto Alegre y Florianópolis), entre 3 y 18 servicios a Uruguay y Paraguay por A.L.T.A. (Montevideo, Punta del Este y Asunción del Paraguay) y por PLUNA, a partir de mediados de 1998, se proyectan otros vuelos regulares y directos a Montevideo.

Esta relación se mantiene parcialmente, si analizamos la cantidad de empresas, es decir, en lo que hace a Paraguay. En este caso, Uruguay es el otro destino que mayor diversidad en la prestación de los servicios posee.

Ya dentro del ámbito provincial, podemos decir que la mayor comunicación se produce con localidades del sur y del centro, zonas santafesinas que, por otra parte, tienen mayor densidad poblacional⁴⁰. Esto refuerza la idea de la preeminencia de Rosario en su entorno.

Debemos tener en cuenta, que todo el movimiento mencionado, se canaliza a través de los diferentes accesos al área, no utilizándose en ningún momento las vías de circunvalación existentes, ni siquiera la principal, es decir, la Ruta AO12. El sistema de movilidad del área tiene como punto de referencia ineludible a la ciudad de Rosario, ya que todo converge directamente hacia ella. Por ello, es que podemos hablar de un modelo radial excluyente.

Al mismo tiempo, advertimos que los Corredores Norte y Sur, que tienen la particularidad de contar con una Autopista y una Ruta paralelas, expresan comportamientos diferenciados en cuanto al modo en que los utiliza el transporte colectivo de pasajeros. Mientras que la Ruta Nac. N° 11, se plantea todavía hoy como franca competencia de la Autopista a Santa Fe, no sucede lo mismo con la Ruta Prov. N° 21 y la Autopista a Buenos Aires, aún sumándole los servicios de las empresas urbano-metropolitanas. Esto es importante para la definición de proyectos de mejoramiento de las mismas, los que por otra parte están en discusión actualmente (PLANO 8).

Si consideramos también, al Corredor restante -el Oeste- y al Corredor Suroeste, es decir, el formado por la Ruta Nac. N° 33, en tanto que se proyectan Autopistas alternativas a las rutas existentes⁴¹, parece útil contemplar los resultados del análisis realizado. En este sentido, es

⁴⁰ Si consideramos los servicios y empresas que pasan por el norte santafesino para dirigirse hacia otros destinos, podría disminuir la diferencia. Pero se requiere, además, el registro de los pasajeros que efectivamente utilizan estos servicios.

⁴¹ Aunque estos proyectos tengan diferentes grados de avance en su proceso de concreción.

innegable la conveniencia de la conexión con Córdoba capital y es algo atendible, pero discutible, la de la Autopista a Rufino; en su favor podemos decir que, al comparar el Corredor Suroeste con el otro -el Noroeste- vemos que la Ruta Nac. N° 34 cuenta con mayor flujo que la Ruta Nac. N° 33 y, a diferencia de ésta, no tiene la posibilidad de repartirlo con otras vías alternativas como puede ser la Autopista a Santa Fe (PLANO 8).

Esto último, puede emparentarse con que, si bien el mayor flujo -que también puede traducirse como mayor demanda y mayor oferta- de servicios dentro de la extensión metropolitana de Rosario,⁴² se produce en dirección norte-sur, es precisamente el suroeste el tercero en importancia; sin embargo, es notoria la preeminencia del sector norte por sobre los demás, el que concentra como ya dijimos, la mayor cantidad de industrias y terminales portuarias y la mayor continuidad física en la urbanización.

Otra idea que nos interesa resaltar, es que para el análisis del transporte automotor colectivo de pasajeros, de escala metropolitana, el área de estudio comprendería a las localidades de Ricardone, hacia el norte, Fighiera, Pavón, Empalme y Villa Constitución, al sur, Zavalla, al suroeste, y San Jerónimo Sud, Carcarañá y Correa, al oeste, aparte de los quince centros urbanos considerados originalmente y definidos como constitutivos de la “*extensión metropolitana de Rosario*” (EQUIPO E.M.R. /CABALLERO Y OTROS, 1992). Esto es un claro ejemplo de que en el abordaje de problemáticas que trascienden el ámbito municipal, debe haber flexibilidad en cuanto a la delimitación del área de estudio.

Por otra parte, si consideramos que en un sistema de transporte de este tipo, lo adecuado para lograr cierto grado de eficiencia en el servicio prestado es que exista la mayor posibilidad de combinaciones para agilizarlo, el sistema actual tiene algunas virtudes y defectos.

El sistema urbano-metropolitano posee un alto porcentaje de líneas que confluyen en un punto determinado de la ciudad de Rosario, como es la Plaza Sarmiento, e inclusive en varios casos, pasan además por la Terminal de Ómnibus Mariano Moreno. Sin embargo, algunas de las localidades vecinas, quedan al margen del sistema, y otras, tienen que hacer transbordos obligados que no están suficientemente implementados, dado que no hay ninguna coordinación o planificación entre ellos; todo queda librado a la predisposición del usuario.

Dicho sistema, que en la actualidad está conformado sólo por vehículos de transporte automotor -no hay tranvías ni trenes que cumplan estas funciones de conexión metropolitana- incluye líneas urbanas que extienden sus recorridos hasta las ciudades limítrofes y líneas metropolitanas que actúan dentro de la ciudad de Rosario como urbanas, es decir, que cuentan con las mismas frecuencias, paradas y costos.

No obstante ello, el esquema funcional del sistema es análogo al del transporte de media y larga distancia: todas las líneas convergen en Rosario. No existen combinaciones entre los distintos centros urbanos del área, es decir, no hay conexiones entre los ejes radiales y, por tanto, la estructura en red es débil, casi inexistente.

Es cierto que, además, hay escasa infraestructura vial, y menos ferroviaria, como soporte en sentido concéntrico: la Ruta Nac. AO12, la Avda. de Circunvalación de Rosario y la Ruta Prov. N° 34s (de tierra), que vincula cuatro localidades de cada uno de los corredores, pero se encuentra subutilizada.

⁴² Esto, sumando los de las empresas urbano-metropolitanas a las de media y larga distancia que operan sobre las localidades comprendidas dentro de esa área.

CONSIDERACIONES FINALES

Todo sistema de transporte debe ser pensado para la realidad particular que se propone servir, y el mismo, puede integrar distintos medios, de considerarlo necesario para una mejor prestación.

En nuestra realidad urbana, el transporte automotor de pasajeros resulta un medio adecuado por las distancias que deben cubrirse y por la singular estructuración del espacio. Pero además, es el único con que contamos, a pesar de la posibilidad de complementarlo con otros medios.

No obstante, sin entrar a evaluar lo urbano, para nuestra realidad metropolitana y regional resulta insuficiente. Si bien existen algunos medios alternativos, la preeminencia del transporte automotor es indudable.

En este sentido, creemos que nuestra región debiera contar con una planificación en materia de transporte de pasajeros que incluya al ferrocarril, tanto para el servicio de larga y media distancia, como para el estrictamente metropolitano, por sus conocidas ventajas.

Los tendidos están, las estaciones también, e incluso, es posible rehabilitarlas incluyéndolas como elementos de proyectos mayores, de nuevos espacios de centralidad; de hecho, algunas localidades han solicitado ciertos predios e instalaciones para este tipo de emprendimientos a la empresa ferroviaria estatal en liquidación.

Somos concientes que los plazos para la implementación de un sistema integral y/o multimodal pueden ser largos, así como pueden ser complicadas la concreción de la inversión en obra pública correspondiente y la adecuación de las estructuras de gerenciamiento del sistema planificado.

Afortunadamente, ya existen iniciativas en ese sentido -políticas, técnicas y empresariales- que podrían revertir la situación vigente, las que además, están pensando el problema a nivel general, es decir, el del transporte multimodal de mercaderías y pasajeros de toda el área.

Sólo falta la voluntad y perseverancia políticas, y el acompañamiento privado, que en nuestra ciudad y en nuestra región no son poca cosa.

De todas formas, tampoco existe un buen diagnóstico de la problemática, ya que cualquier planificación en este sentido, debe tener en cuenta la situación actual, pero sobre todo las proyecciones que puedan realizarse respecto del proceso de transformación metropolitana y regional, tanto las posibles como las deseables.

Según la consultora que ha presentado una propuesta integral para el transporte de la ciudad de Rosario y su entorno (SYSTRA-ATEC, 1998)⁴³, en el lapso de veinte años habrá 500.000 habitantes más en Rosario y su extensión metropolitana, así como 200.000 puestos más de trabajo; es decir, 1.600.000 habitantes y 600.000 empleos, en total.

En relación con esto, estima que para las próximas décadas, la localización de los grandes centros de generación y atracción de viajes continuará la tendencia actual. Estos seguirán encontrándose en el área central tradicional, principalmente, y al este de la ciudad, es decir, próximas al río.

Consideran dos cuestiones en pugna para afirmarlo, cuya única posibilidad de resolución consiste en lograr una buena accesibilidad a esos centros, a través de la reestructuración del sistema de transporte.

Por un lado, plantean la natural expulsión de ciertas actividades hacia la periferia por deterioro de las condiciones de la circulación en el centro, y por otro, contemplan las disposiciones normativas que establecen lo contrario, es decir, la densificación del tejido existente y el refuerzo de las actuales centralidades.

En el primer caso, si bien sostienen que existe actualmente una movilidad baja, de acuerdo a índices cautos de evolución demográfica y económica, ésta crecerá. Agregan a ello, el crecimiento de la tasa de motorización (observan hoy un crecimiento del 12% anual) por

⁴³ Esta Consultora contratada por la Municipalidad de Rosario, independientemente del acuerdo que tengamos respecto de su propuesta, ha producido un diagnóstico que puede darnos una idea de lo que probablemente acontecerá en los próximos años.

aumento del nivel de vida medio, y consecuentemente, de la proporción modal del automóvil. Esto generaría congestión de las calles céntricas y los ejes de acceso y contaminación atmosférica y sonora de niveles intolerables, por lo cual Rosario debería abandonar el modelo de ciudad actual para desarrollar su periferia y los desplazamientos en el interior de ésta.

En el segundo caso, asumen que la política urbanística de los últimos años estipula la no extensión de la trama construida, así como la conservación del centro como lugar representativo y de instalación de empleos y comercios. Para ello, se han formalizado instrumentos normativos que reglamentan el modo de crecimiento urbano en este sentido.

Sin embargo, esta perspectiva de la consultora debe complementarse con otras dos cuestiones que creemos esenciales y contradicen, o al menos, relativizan esta hipótesis.

Una, se refiere a que las políticas urbanísticas de la ciudad cabecera del sistema, también pueden generar expulsión de ciertas actividades por la necesidad de abaratar los costos de instalación (la tierra, en primer lugar), aún sin proponérselo.

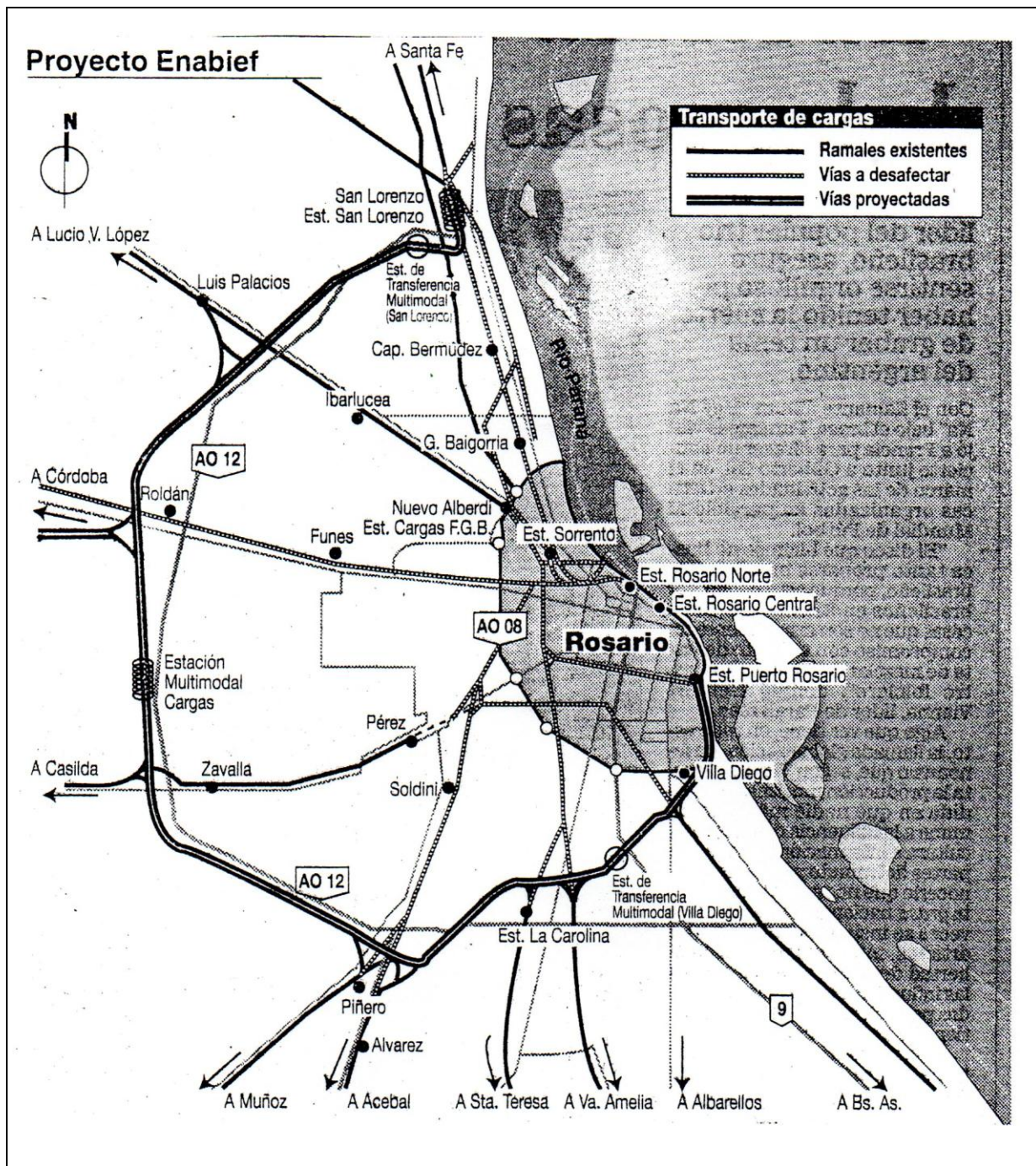
Otra, tiene que ver con la posibilidad de lograr en el futuro cierto consenso para la planificación del uso del suelo metropolitano que, aunque difícil, puede llegar a resultar conveniente para acceder a ciertas fuentes de financiación. Esto, que es francamente deseable, permitiría pensar el modo en que creemos debe producirse nuestro crecimiento urbano y territorial, y facilitaría lograr estas directrices.

Como vemos, para la definición de un sistema integral de transporte, que contenga las distintas escalas o alcances de los servicios, que logre la mayor cobertura espacial -con independencia de la mayor o menor rentabilidad de los sectores- y que responda a las pautas culturales de sus usuarios, resulta muy importante concretar un diagnóstico completo de la situación actual, pero, sobre todo, precisar los objetivos generales y particulares que se pretenden alcanzar.

La planificación y materialización de un sistema de transporte flexible, para atender las demandas cambiantes, y racional, para el mejor aprovechamiento del espacio existente, resulta una herramienta poderosa para incidir en el proceso de transformación social, económica y espacial de una ciudad y su espacio metropolitano, conformando redes de complementación hacia el interior y el exterior.

De ahí, la relevancia que este tema tiene en un momento como el que vive la ciudad de Rosario y su entorno metropolitano.

ANEXO GRAFICO

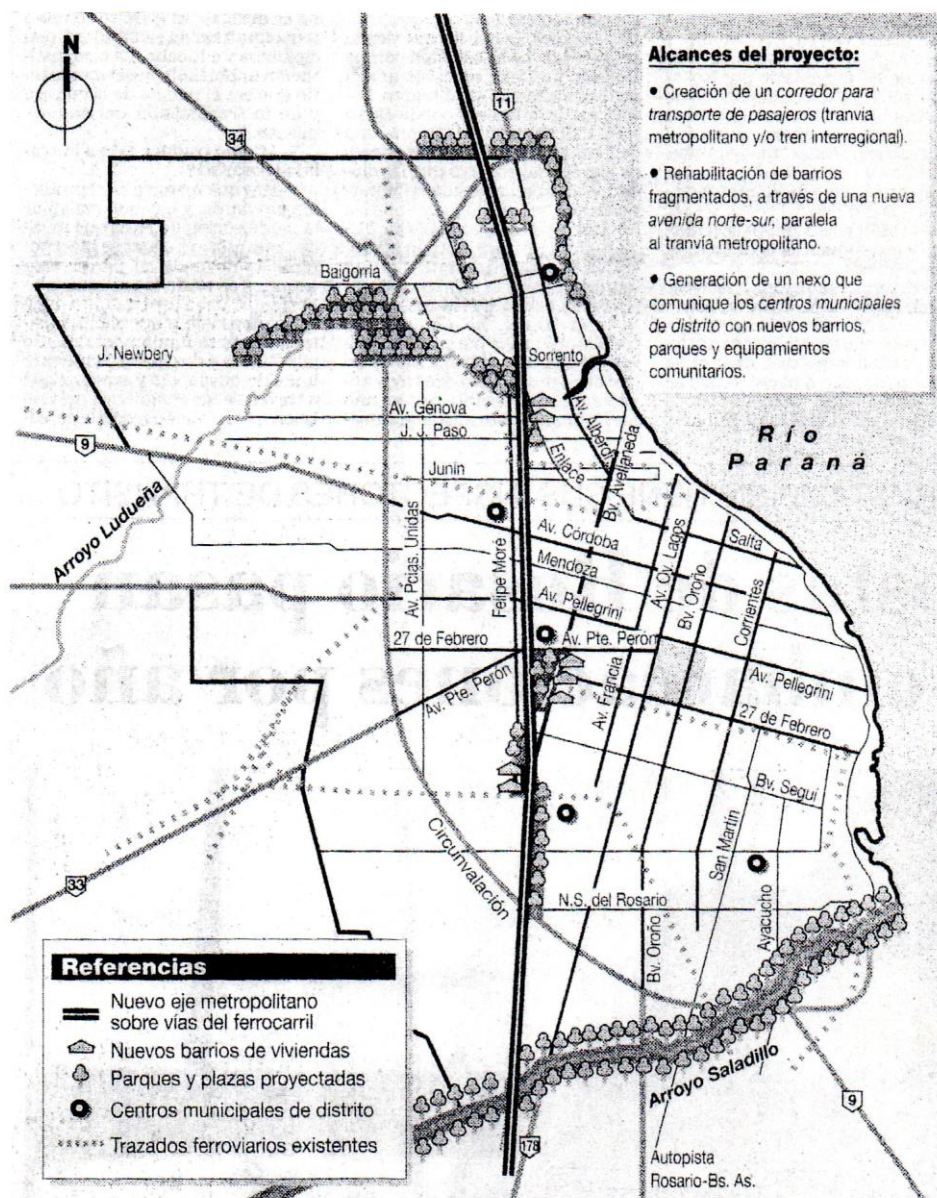


FUENTE:

Diario La Capital – Rosario, 17 de junio de 1998
(Información base del ENABIEF)

PLANO 1
PROPUESTAS EN DEBATE
SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE METROPOLITANO
Arq. Silvina Pontoni - Año 1999

CONSEJO DE INVESTIGACIONES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y.D.
CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.

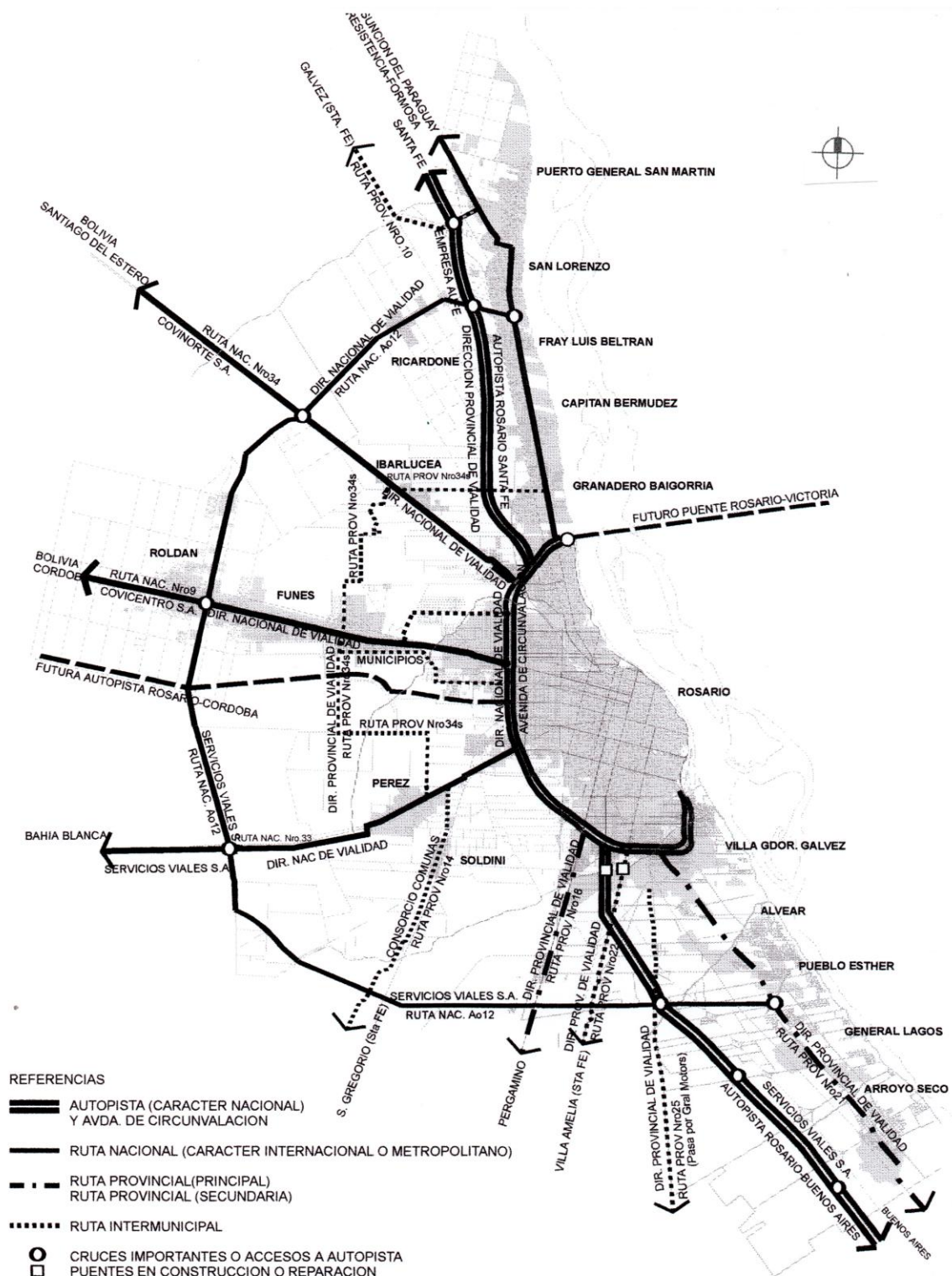


FUENTE:

Diario La Capital – Rosario, 5 de julio de 1998
(Información base de la Municipalidad de Rosario)

PLANO 2
PROPUESTAS EN DEBATE
SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE METROPOLITANO
Arq. Silvina Pontoni - Año 1999

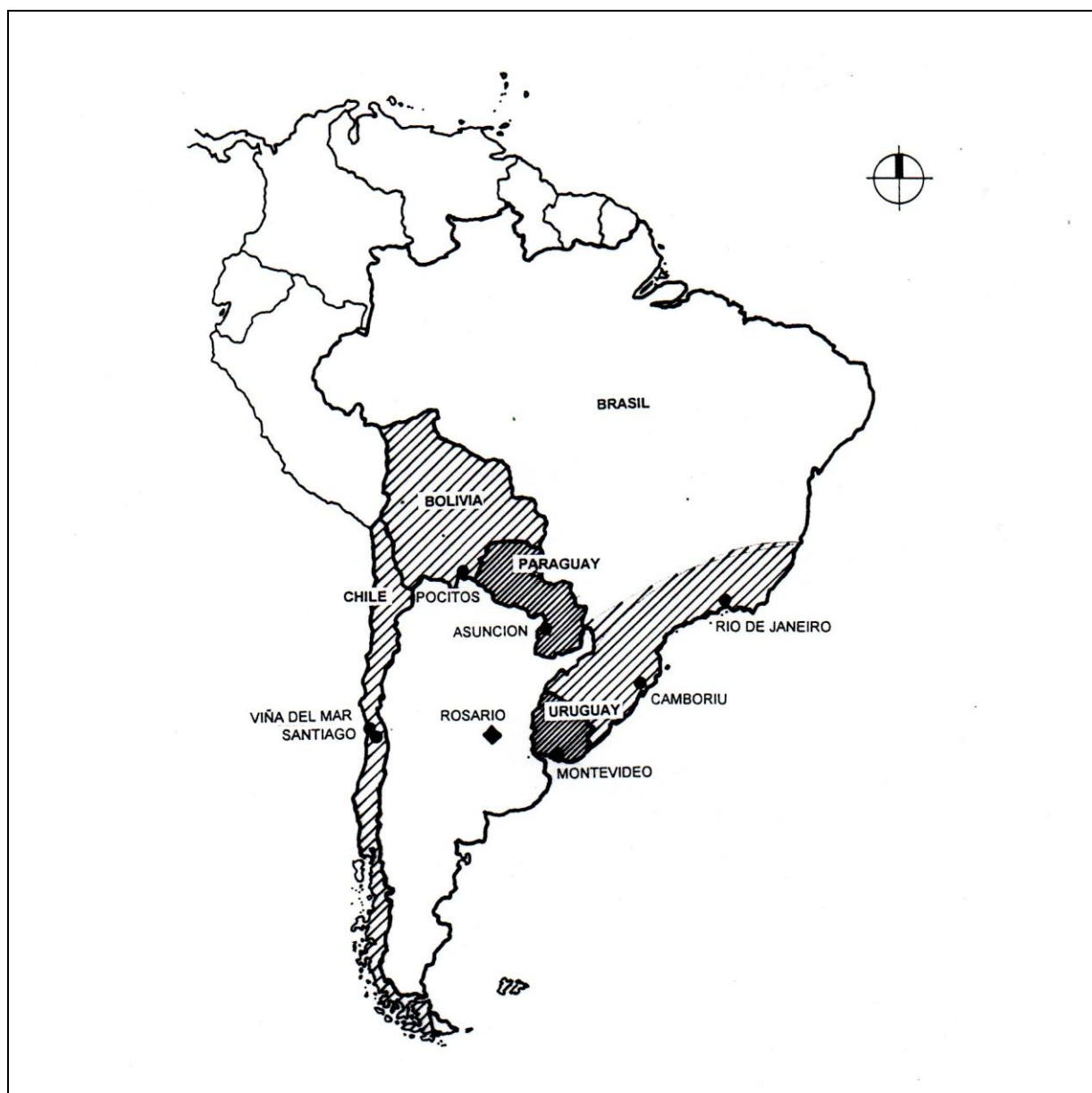
CONSEJO DE INVESTIGACIONES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y.D.
CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.



PLANO 3 ESTRUCTURA VIAL REGIONAL

EXTENSION METROPOLITANA DE ROSARIO Arquitecta Silvina Pontoni - Año 1998

CONSEJO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y.D.
CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.



REFERENCIAS

-  PAISES CUYOS DESTINOS CONCENTRAN MAYOR FLUJO (ENTRE
-  PAISES Y SECTORES DE LOS MISMOS QUE CONCENTRAN FLUJOS MENORES (ENTRE
- DESTINOS FINALES (Asunción del Paraguay, Montevideo, Pocitos, Río de Janeiro, Camboriú, Santiago de Chile, Viña del Mar)

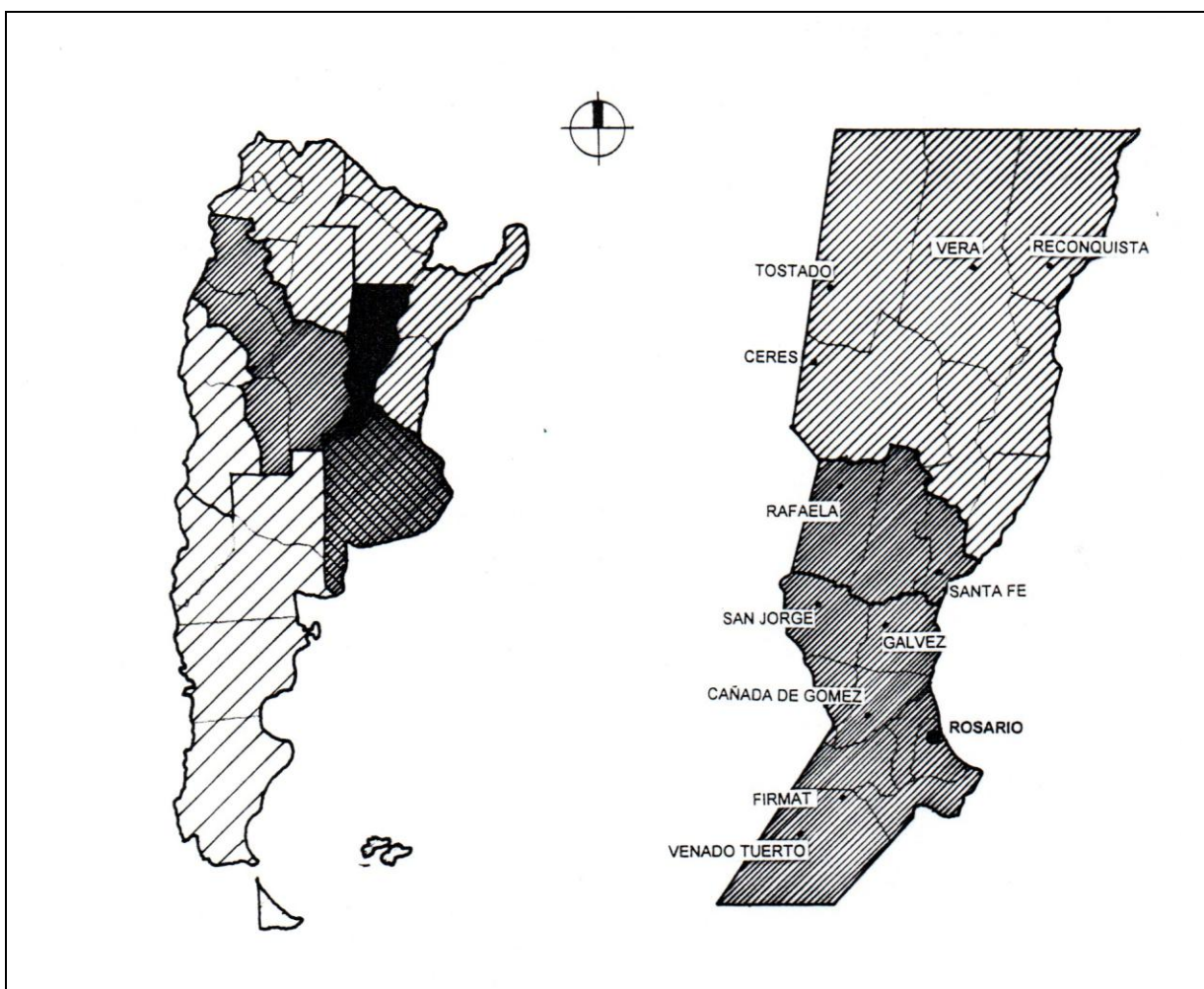
PLANO 4

FLUJOS HACIA LOS PAISES LIMITROFES

EL TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA

Arq. Silvina Pontoni - Año 1999

CONSEJO DE INVESTIGACIONES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y.D.
CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.



REFERENCIAS

-  ZONA QUE ATRAE MAYOR FLUJO
(PROVINCIA DE BUENOS AIRES)
(más de 170 viajes)
-  ZONA QUE ATRAE FLUJO MEDIANO
(ZONA CENTRO-OESTE)
(entre 70 y 80 viajes)
-  ZONAS QUE ATRAEN FLUJO MEDIANO
(ZONAS NOESTE Y NOROESTE)
(entre 30 y 40 viajes)
-  ZONAS QUE ATRAEN MENOR FLUJO
(CUYO Y ZONA SUR)
(menos de 10 viajes)

REFERENCIAS

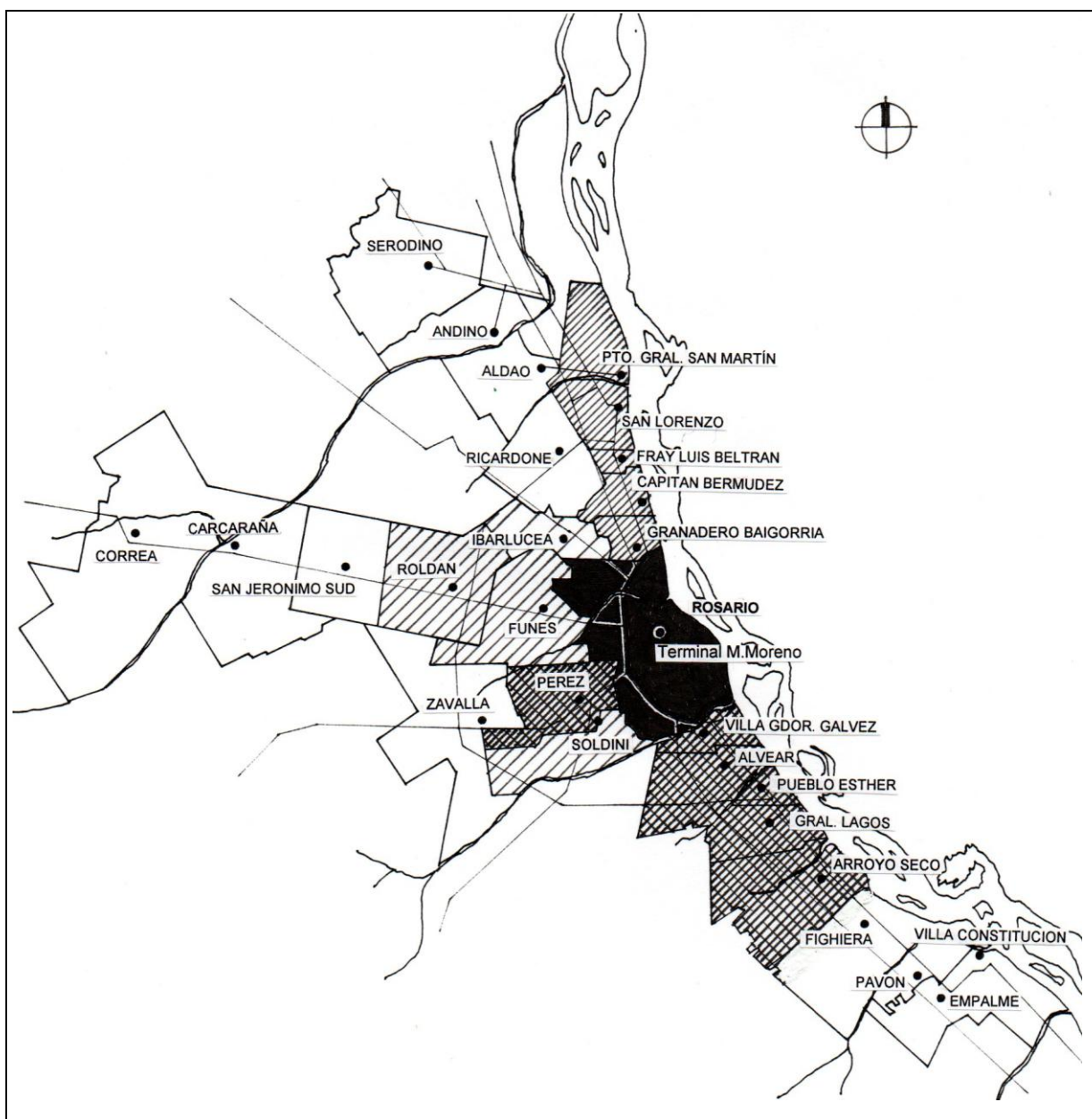
-  ZONAS DE MAYOR FLUJO
(ZONAS SUR Y CENTRO)
(entre 25 y 60 viajes)
-  ZONAS DE MENOR FLUJO
(ZONA NORTE)
(menos de 10 viajes)
- DESTINOS PRINCIPALES

PLANOS 5 Y 6

FLUJOS HACIA OTRAS REGIONES ARGENTINAS FLUJOS DENTRO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE EL TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA

Arq. Silvina Pontoni - Año 1999

CONSEJO DE INVESTIGACIONES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y.D.
CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.



REFERENCIAS

-  CORREDOR DE MAYOR FLUJO (SUROESTE, PEREZ, Y SUR) – más de 40 viajes
-  CORREDOR DE FLUJO MEDIANO (NORTE) – 26 viajes aproximadamente
-  CORREDOR DE FLUJO MENOR (CORREDOR OESTE, FUNES/ROLDAN, Y SOLDINI) – menos de 5 v.
-  CORREDOR SIN SERVICIO DE ESTE TIPO (NOROESTE, IBARLUCEA)

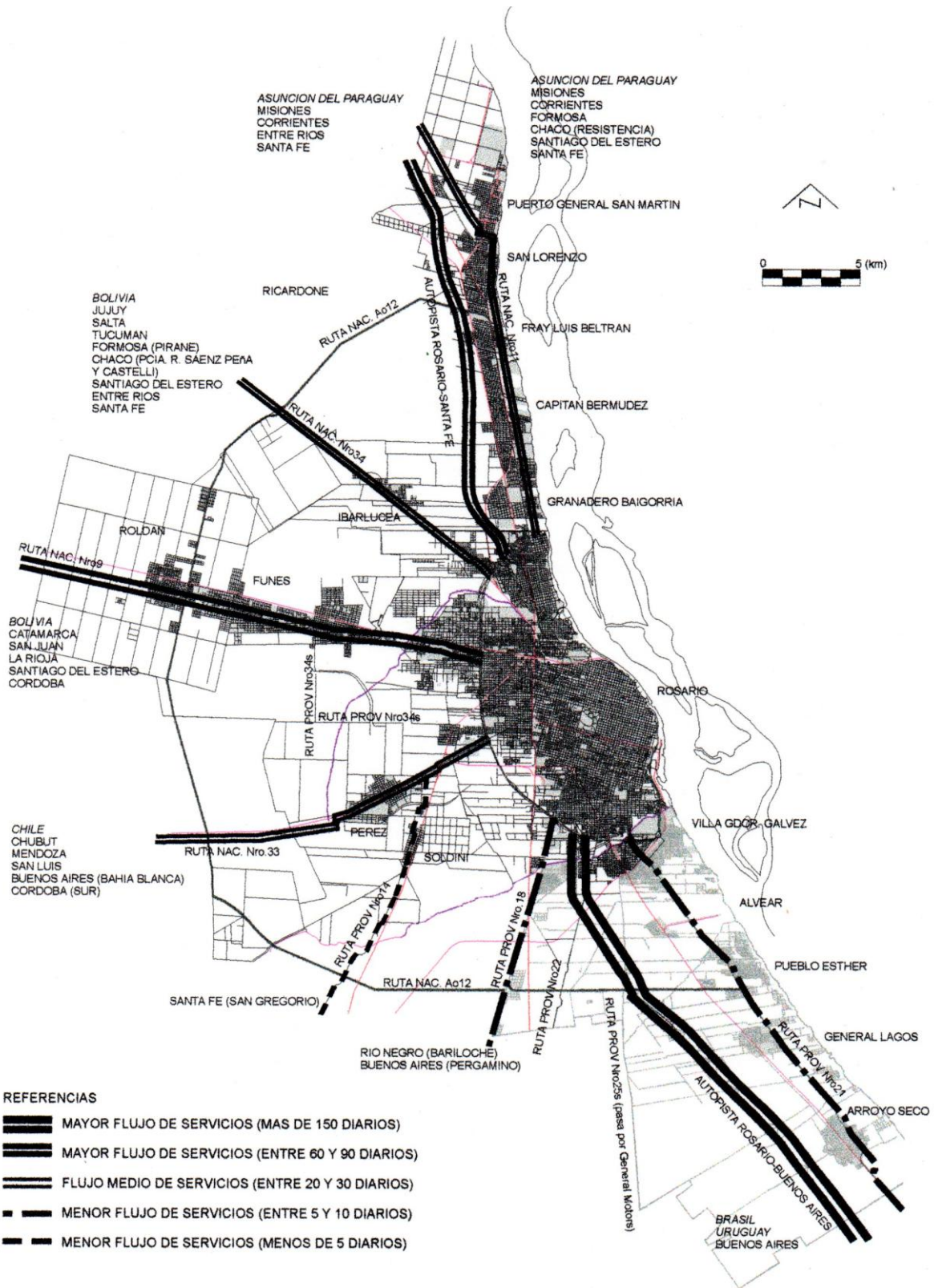
PLANO 7

FLUJOS DENTRO DE LA EXTENSION METROPOLITANA

EL TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA

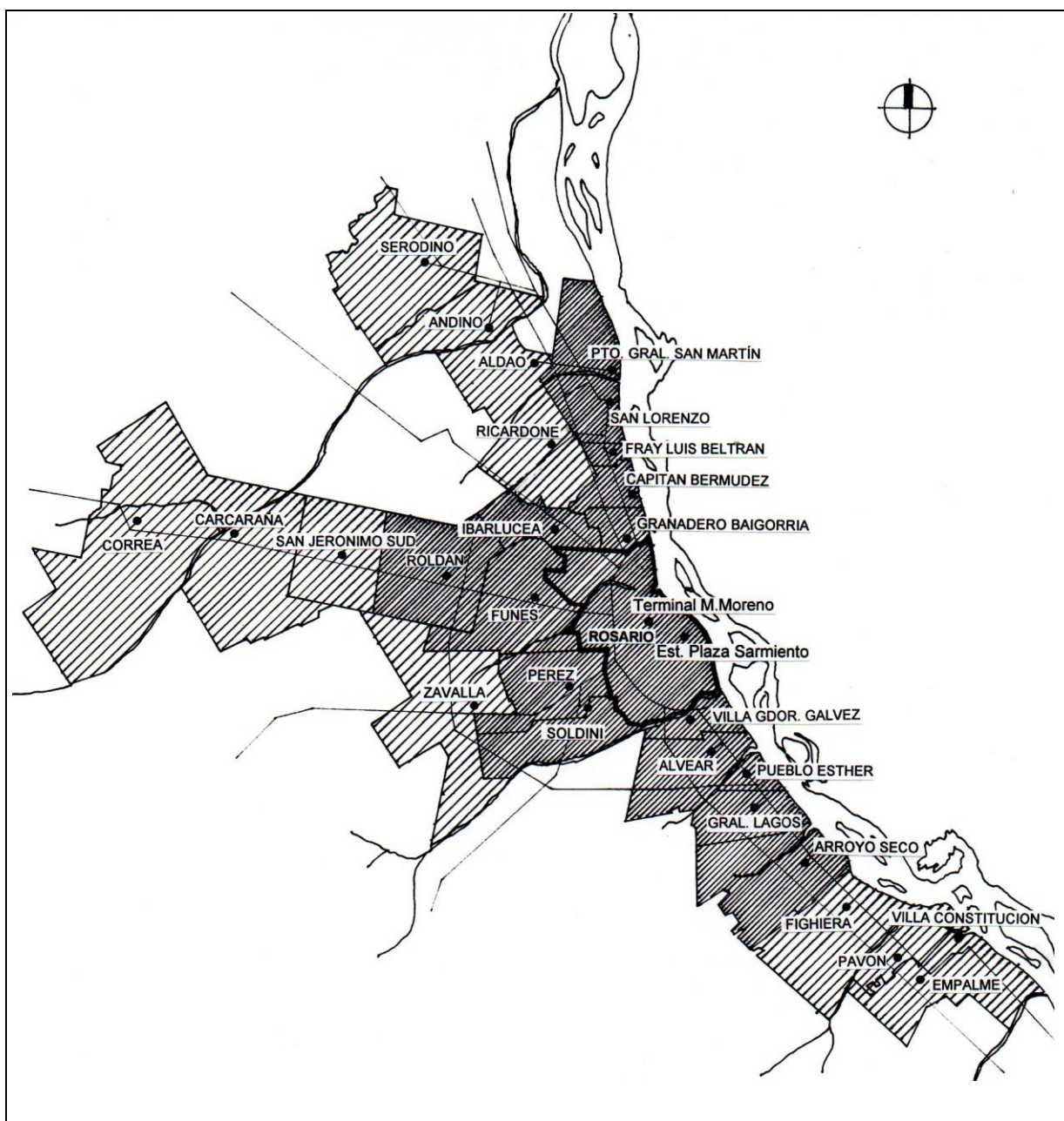
Arq. Silvina Pontoni - Año 1999

CONSEJO DE INVESTIGACIONES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y.D.
CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.



PLANO 8
FRECUENCIA DE SERVICIOS DEL TRANSPORTE
PUBLICO DE PASAJEROS (MEDIA Y LARGA DISTANCIA)
EN LOS ACCESOS VIALES DE LA
EXTENSION METROPOLITANA DE ROSARIO
 Arquitecta Silvina Pontoni - Año 1998

CONSEJO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
 FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y.D.
 CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.



REFERENCIAS

-  AREA DE ESTUDIO INICIAL
(DISTRITOS DE LA EXTENSION METROPOLITANA DE ROSARIO)
-  AREA DE ESTUDIO PARA LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE URBANO-METROPOLITANO
(DISTRITOS SERVIDOS POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE)

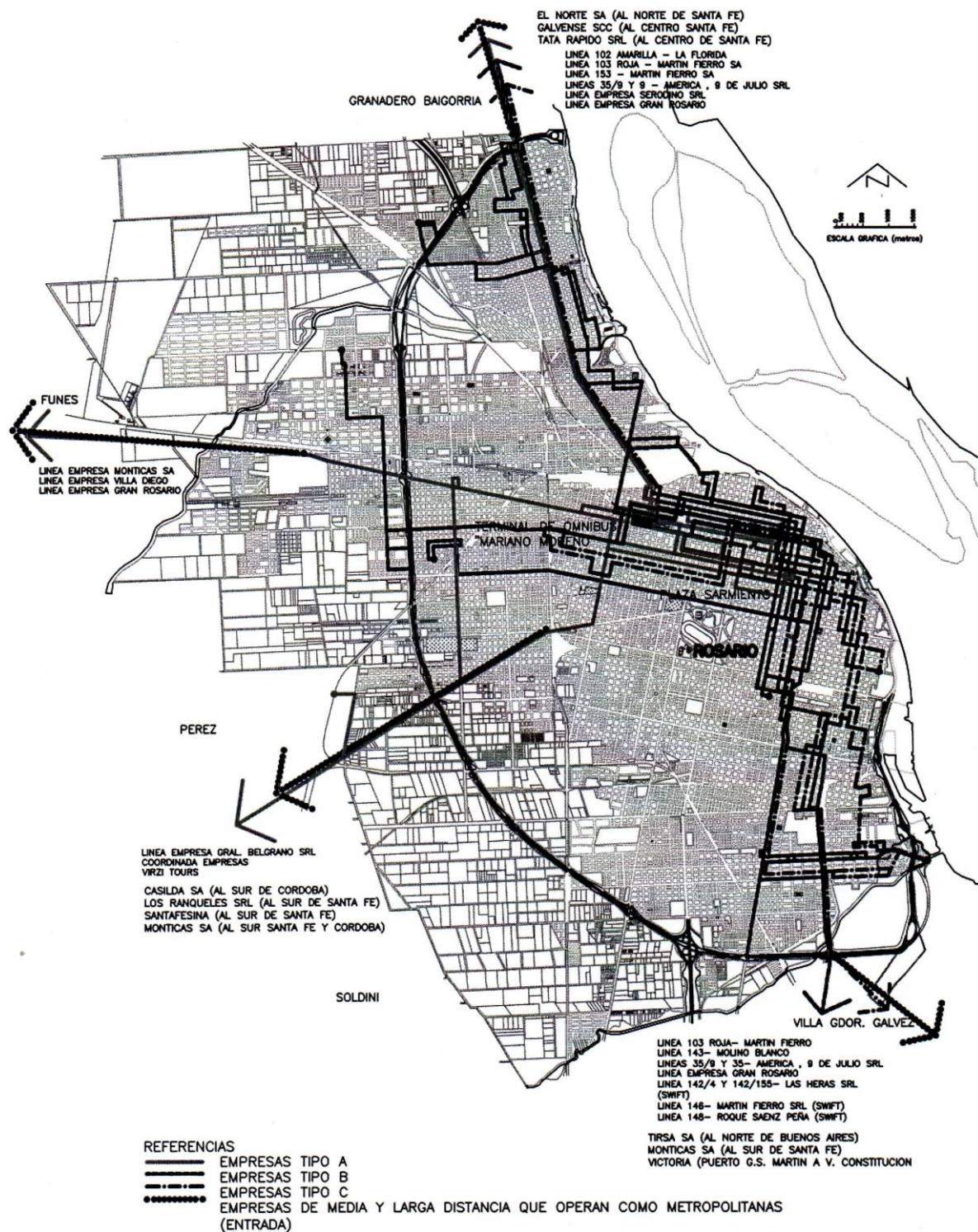
PLANO 9

DELIMITACION DEL AREA DE SERVICIO

EL TRANSPORTE DE PASAJEROS URBANO-METROPOLITANO DE ROSARIO

Arq. Silvina Pontoni - Año 1999

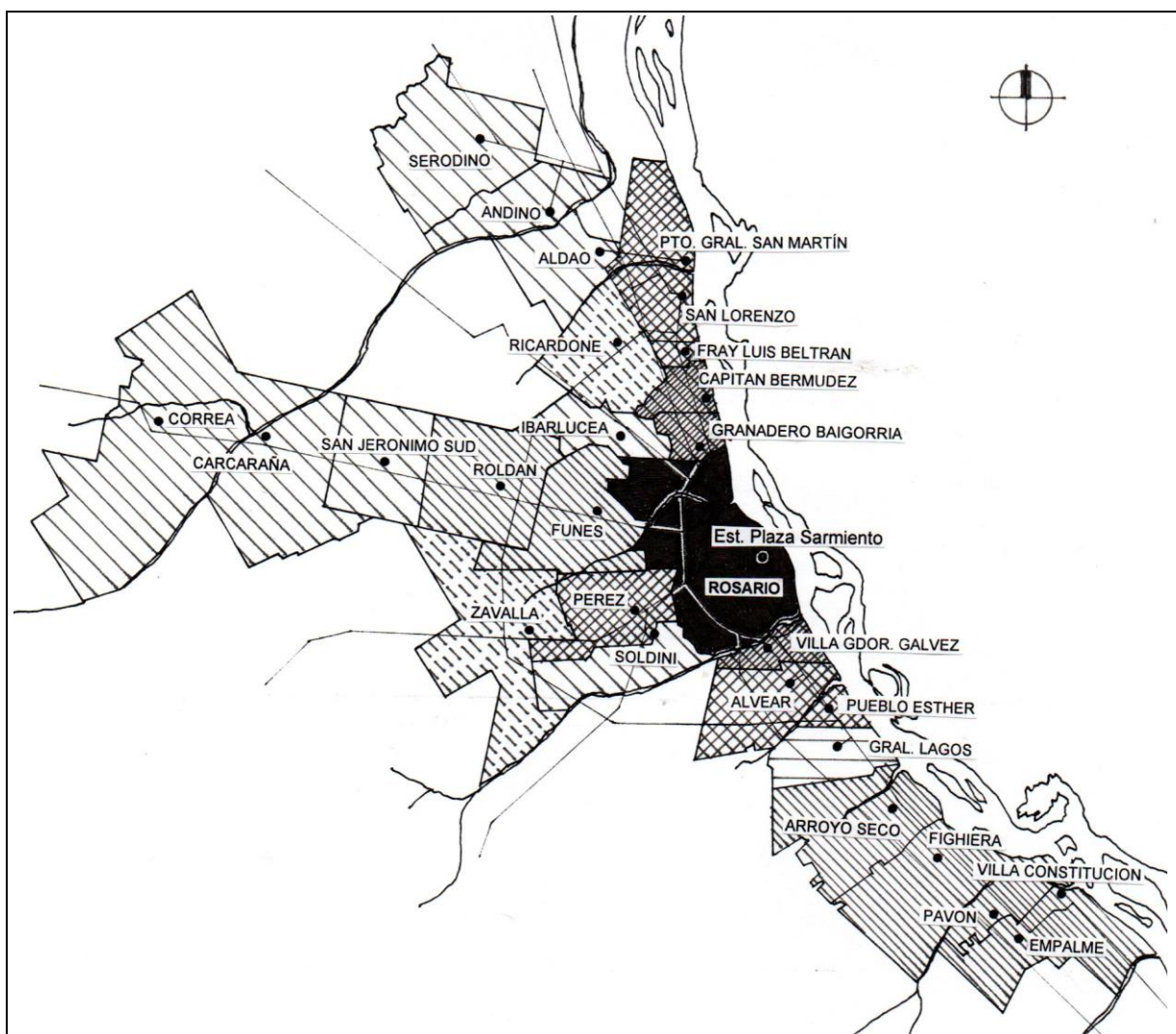
CONSEJO DE INVESTIGACIONES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y D.
CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.



PLANO 10
 RECORRIDOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE
 URBANO Y METROPOLITANO EN LA CIUDAD DE ROSARIO

EXTENSION METROPOLITANA DE ROSARIO
 Arquitecta Silvina Pontoni - Año 1998

CONSEJO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
 FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y.D.
 CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.



REFERENCIAS

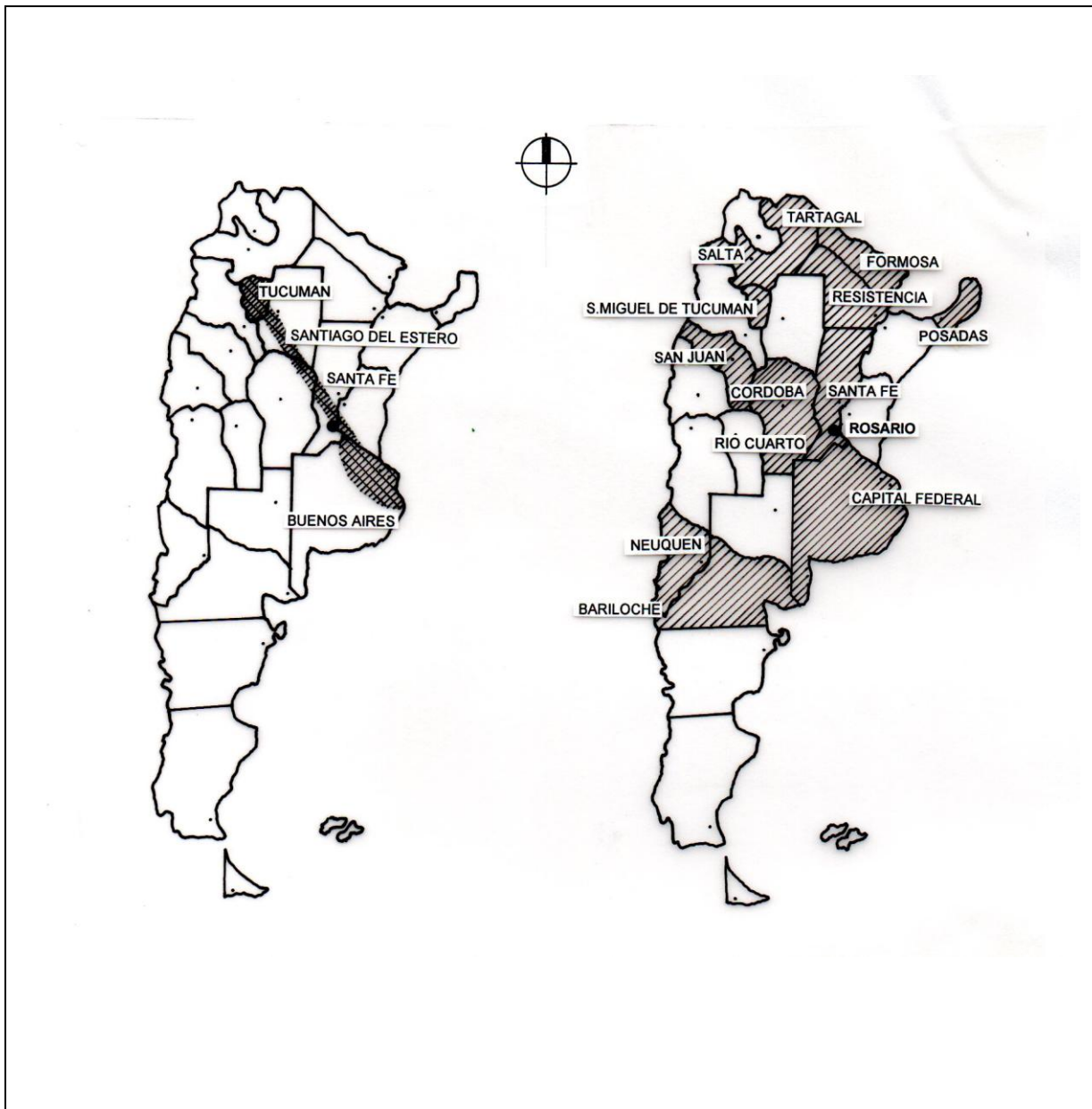
-  LOCALIDADES CON MAYOR FLUJO DE SERVICIO
(ENTRE 400 Y 1.000 VIAJES – ENTRE 3 Y 7 LINEAS)
-  LOCALIDADES CON MAYOR FLUJO DE SERVICIOS
(ENTRE 150 Y 300 VIAJES – 1 Y 2 LINEAS)
-  LOCALIDADES CON MENOR FLUJO DE SERVICIOS
(ENTRE 80 Y 100 VIAJES – 1 Y 2 LINEAS)
-  LOCALIDADES CON MENOR FLUJO DE SERVICIOS
(ENTRE 20 Y 60 VIAJES – 1 LINEA)
-  LOCALIDADES CON MENOR FLUJO DE SERVICIOS
(MENOS DE 10 VIAJES – 1 LINEA)
-  LOCALIDAD SIN SERVICIO DIRECTO

PLANO 11

FLUJOS DENTRO DE LA EXTENSION METROPOLITANA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS URBANO-METROPOLITANO DE ROSARIO

Arq. Silvina Pontoni - Año 1999

CONSEJO DE INVESTIGACIONES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y D.
CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.



REFERENCIAS

-  PROVINCIAS QUE CUENTAN CON SERVICIO FERROVIARIO
(PASANDO POR ROSARIO)
-  PROVINCIAS QUE CUENTAN CON SERVICIO AEREO
(DESDE Y HACIA ROSARIO)

PLANO 12 **SERVICIOS FERROVIARIOS Y AEREOS HACIA REGIONES ARGENTINAS** **EL TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA** **Arq. Silvina Pontoni - Año 1999**

CONSEJO DE INVESTIGACIONES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO / C.I.U.N.R.
 FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO / F.A.P.Y D.
 CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y REGIONALES / C.U.R.D.I.U.R.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

AROCENA, J. (1997): “El desarrollo local: un desafío contemporáneo”. Centro Latinoamericano de Economía Humana - CLAEH, Universidad Católica del Uruguay, Editorial Nueva Sociedad. Uruguay.

BENDIXON, T. (1990): “El transporte urbano”. En “Las grandes ciudades en la década de los 90”. Compiladores: Borja, Castells y otros. Editorial Sistema. Madrid.

GARAY, A. (1996): “Crecimiento urbano y consolidación. El caso Buenos Aires: Ejes para la definición de una política de gestión ambiental de infraestructura y servicios urbanos”. Texto correspondiente a la Materia 8 de la Maestría en Gestión Ambiental de Infraestructura y Servicios Urbanos. Mar del Plata.

HASS-KLAU, C. (1990): “Políticas de transporte integrado para grandes áreas metropolitanas de Europa”. En “Las grandes ciudades en la década de los 90”. Compiladores: Borja, Castells y otros. Editorial Sistema. Madrid.

MADOERY, O. (1999): “El territorio como factor estratégico de desarrollo. Hacia un espacio de gestión metropolitana en el Gran Rosario”. Versión preliminar (aceptado para publicar: Serie Documentos de Trabajo N° 11. Instituto de Desarrollo Regional). Rosario.

MENENDEZ, A. (1990): “Las políticas urbanas para las grandes ciudades españolas”. En “Las grandes ciudades en la década de los 90”. Compiladores: Borja, Castells y otros. Editorial Sistema. Madrid.

PENNESI, A. (1998): “La propuesta ferroviaria Circunvalar, una clave en la operación estratégica territorial para la región metropolitana de Rosario”. Serie Documentos de Trabajo N° 8. Instituto de Desarrollo Regional. Rosario.

PONTONI, S. (1996): “Los emprendimientos urbanísticos estratégicos de la región Rosario. Grado de avance”. Informe de Investigación CIUNR-CURDIUR. Rosario.

PONTONI, S. (1998): “La estructura espacial de la extensión metropolitana de Rosario. Rasgos dominantes actuales”. Informe de Investigación CIUNR-CURDIUR. Rosario.

PONTONI, S. (1998): “El transporte automotor en la Extensión Metropolitana de Rosario. Las empresas urbano-metropolitanas y de media y larga distancia”. Informe de Investigación CIUNR-CURDIUR. Rosario.

TORRES, RODRIGUEZ BAYRAGUET Y BARCELO (1990): “Políticas de transporte, tráfico y circulación: cómo articular los diversos modos de transporte”. En “Las grandes ciudades en la década de los 90”. Compiladores: Borja, Castells y otros. Editorial Sistema. Madrid.

VÁSQUEZ BARQUERO, A. Y COTORRUELO MENTA, R. (1996): “Nota sobre la estrategia de Desarrollo Territorial”. Cuadernos de Aguilar, Textos de Apoyo.

FUENTES DOCUMENTALES:

TRABAJOS CONSULTADOS.-

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1998): “Estudio integral del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de Rosario y zona de influencia”. Informe final, versión definitiva. Secretaría de Servicios Públicos, Licitación Pública Nacional e Internacional. Rosario.

EQUIPO E.M.R. (1992): “Extensión Metropolitana de Rosario. Proceso de Formación Urbano-Territorial y Dinámica de Transformación”. Primera etapa. Base de datos. Subsecretaría de Planeamiento y Control de Gestión de la Prov. Santa Fe / Consejo Federal de Inversiones. Bajo la Dirección del Experto Principal del CFI Arq. A. Caballero y del que fuera una de las coautoras.

EQUIPO E.M.R. (1993): “Extensión Metropolitana de Rosario. Proceso de Formación Urbano-Territorial y Dinámica de Transformación”. Segunda etapa. Base de datos. Idem anterior.. La fuente original fue la Encuesta de Equipamientos y Servicios del IPEC (1992-93).

EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERURBANAS CONSULTADAS.-

1. Ablo S.A.
2. Cañadense
3. Arito
4. Atahualpa Srl
5. Aguila Dorada Bis
6. Basa Costera Criolla
7. Benjamín Aráoz
8. Cacorba
9. Casilda S.A.
10. Central Alcorta
11. Central Argentino
12. Central El Rápido S.A.T.A.
13. Transportes Automotores Chevallier S.A.
14. Ciudad del Paraná
15. Ciudad de Gualeguay
16. Cora Inter
17. El Cóndor
18. El Norte S.A.
19. El Norte Bis
20. El Pulqui S.R.L.
21. El Rápido Internacional
22. El Tucumano
23. El Turista
24. Empresa Argentina de Servicios Públicos S.A. de T.A.
25. Esma
26. Eta S.R.L.
27. Expreso Ciudad de Posadas
28. Expreso Del Oeste Al Chaco
29. Expreso Panamericano
30. Flecha Bus
31. Galvense S.C.C.
32. General Artigas
33. General Belgrano S.R.L.
34. General Güemes T.A.S.A. y E.T.A.R. S.A.

35. General Urquiza S.R.L. y Sierras de Córdoba
36. Gutiérrez
37. Kurtz
38. La Estrella
39. La Internacional
40. S.A.C.I.F., Empresa Godoy y Expreso Brújula
41. La Nueva Estrella
42. La Veloz Del Norte
43. La Verde
44. La Unión Cooperativa de Transporte
45. Los Ranqueles S.R.L.
46. Martín
47. Micro
48. Monticas S.A.
49. Nstra. Señora de La Asunción - Chevallier Paraguay
50. N.E.C.E. S.R.L.
51. Pluma
52. Paccot
53. Puerto Tirol S.R.L.
54. Rutatlántica
55. San José
56. Santafesina
57. Expreso Singer y Tigre Iguazú
58. T.A.C. Transporte Automotor Cuyo Ltda.
59. Tata
60. Tata Rápido S.R.L.
61. Tirsá S.A.
62. Tus
63. Transur S.R.L.
64. Victoria

EMPRESAS LOCALES DE TRANSPORTE CONSULTADAS.-

1. Empresa América
2. Empresa Baigorria SRL
3. Empresa Gran Rosario SRL
4. Empresa Las Heras SRL
5. Empresa La Florida
6. Empresa Manuel Belgrano
7. Empresa Martín Fierro SA - Propietario Bermúdez
8. Empresa Molino Blanco SA
9. Empresa Monticas
10. Empresa Roque Sáenz Peña
11. Empresa Serodino SRL
12. Empresa Villa Diego
13. Empresa Zona Sud SRL
14. Empresa 9 de Julio SRL

ORGANISMOS CONSULTADOS.-

1. Dirección de Transporte de la Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad de Rosario, Sección de Fiscalización
2. Dirección General de Transporte de la Provincia de Santa Fe (Terminal – Planta Alta)