

Sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto

Una mirada integral y participativa en el marco
del ordenamiento territorial

María Alejandra Bettera y María Fabiana Hildmann (Coords.)

ISBN: 978-987-688-567-6

e-book

Colección
Académico-Científica



Bettera, María Alejandra

Sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto : una mirada integral y participativa en el marco del ordenamiento territorial / María Alejandra Bettera ; María Fabiana Hildmann ; Marcela Cristina Montero ; Coordinación general de María Alejandra Bettera ; Mariana Fabiana Hildmann. - 1a ed - Río Cuarto : UniRío Editora, 2024.

Libro digital, PDF - (Académico científica)

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-688-567-6

1. Ordenamiento Territorial. 2. Transporte Urbano. I. Hildmann, María Fabiana. II. Montero, Marcela Cristina. III. Título.
CDD 307.12

2024 © *UniRío editora*

Universidad Nacional de Río Cuarto

Ruta Nacional 36 km 601 – (X5804) Río Cuarto – Argentina

Tel.: 54 (358) 467 6309

editorial@rec.unrc.edu.ar

www.unirioeditora.com.ar

Primera edición: *marzo de 2024*

ISBN 978-987-688-567-6

Esta publicación cuenta con los avales de
Prof. María Soledad Aguilera (FCH-UNRC)
y Prof. Rita Alejandra Maldonado (FCH-UNRC).



Este obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 2.5 Argentina.

http://creativecommons.org/licenses/by/2.5/ar/deed.es_AR

Uni. Tres primeras letras de «Universidad».
Uso popular muy nuestro; la Uni.
Universidad del latín «universitas»
(personas dedicadas al ocio del saber),
se contextualiza para nosotros en nuestro anclaje territorial
y en la concepción de conocimientos y saberes construidos
y compartidos socialmente.

El río. Celeste y Naranja. El agua y la arena de nuestro
Río Cuarto en constante confluencia y devenir.

La gota. El acento y el impacto visual: agua en un movimiento
de vuelo libre de un «nosotros».
Conocimiento que circula y calma la sed.

Consejo Editorial

Facultad de Agronomía y Veterinaria
Prof. Mercedes Ibañez y Prof. Alicia Carranza

Facultad de Ingeniería
Prof. Marcelo Alcoba

Facultad de Ciencias Económicas
Prof. Clara Sorondo

Biblioteca Central Juan Filloy
*Bibl. Claudia Rodríguez
y Prof. Mónica Torreta*

Facultad de Ciencias Exactas,
Físico-Químicas y Naturales
Prof. Sandra Miskoski

Secretaría Académica
*Prof. Pablo Pizzi
y Prof. Hugo Aguilar*

Facultad de Ciencias Humanas
Prof. Marcela Tamagnini

Equipo Editorial

Secretario Académico:

Pablo Pizzi

Director:

Hugo Aguilar

Equipo:

*José Luis Ammann, Maximiliano Brito,
Ana Carolina Savino, Lara Oviedo, Roberto Guardia,
Marcela Rapetti y Daniel Ferniot*

Índice

Prólogo. <i>María Alejandra Bettera y María Fabiana Hildmann</i>	6
Introducción	8
Parte I. El sistema de transporte en el Gran Río Cuarto	19
Movilidad urbana del Gran Río Cuarto <i>Marcela Cristina Montero</i>	20
Transporte aéreo en el Gran Río Cuarto: situación actual y problemáticas de los vuelos comerciales del Aeropuerto de Río Cuarto <i>Marcela Cristina Montero y María Victoria Cuello</i>	36
Percepción de vecinos de la ciudad de Río Cuarto sobre el medio de transporte que utilizan con mayor frecuencia. Estudio de los barrios: Alberdi Norte y Sur, Hipódromo y Pizarro. 2022- 2023 <i>Tatiana Macarena Ferrando y Marcela Cristina Montero</i>	53
Sistema de transporte de Las Higueras: estudio de la accesibilidad, conectividad y movilidad en la localidad y su articulación en el Gran Río Cuarto <i>Gilardini, Yanina Noelia y María Alejandra Bettera</i>	70
Sistema de transporte de Santa Catalina-Holmberg: estudio de la accesibilidad, conectividad y movilidad en la localidad y su articulación en el Gran Río Cuarto <i>Florencia Antonella Loza y María Fabiana Hildmann</i>	87
Parte II. Transporte público masivo de pasajeros en el Gran Río Cuarto	109
Historia del transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Río Cuarto. Revisión desde sus orígenes hasta la actualidad <i>María Fabiana Hildmann y María Alejandra Bettera</i>	110

Diagnos del transporte público masivo de pasajeros en las localidades de Santa Catalina-Holmberg y Las Higueras <i>Florencia Antonella Loza y Yanina Noelia Gilardini</i>	126
Cambios y transformaciones en el sistema de transporte público masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto <i>Bruno Martín Bogino y Juan Manuel Álvarez</i>	141
El conflicto como oportunidad para reorganizar el servicio público de transporte urbano de pasajeros y pasajeras de la ciudad de Río Cuarto <i>Mariela Silvana Flesia</i>	179

Prólogo

La presente compilación es el corolario del esfuerzo coordinado de un conjunto de docentes y alumnos del área de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC).

La obra muestra un compendio de investigaciones, que son el resultado de diferentes trabajos de becas de investigación, trabajos finales de grado y conclusiones finales de un proyecto de investigación (PPI), realizados en los últimos años, donde el principal punto de convergencia es el territorio, el cual funciona como un tema unificador que permite pensar las dinámicas que lo atraviesan, constituyen y resignifican. En él se entrecruzan el objeto de estudio, las políticas públicas, los actores locales, los conflictos y las instancias de negociación.

En este sentido, el territorio que conforma el Gran Río Cuarto —recorte territorial estudiado— en los últimos años ha evidenciado transformaciones, tal es el caso de la expansión de las áreas urbanizadas de las localidades que lo conforman, convirtiéndose estas en espacios de conflictividad, donde una de las problemáticas identificadas es la relacionada a la movilidad espacial, la conectividad y la accesibilidad que tienen las personas entre Las Higueras, Río Cuarto y Santa Catalina-Holmberg, y de estas con la región.

La obra que se presenta consta de dos partes: la primera de carácter introductoria, donde se aborda la temática del Sistema de Transporte en

el Gran Río, mientras que la segunda está constituida por estudios específicos sobre el servicio de transporte público de pasajeros en Las Higue-
ras, Río Cuarto y Santa Catalina-Holmberg. Los trabajos compilados han
sido presentados en diversos eventos científicos, con su correspondiente
evaluación, y se encuentran actualizados con información reciente, lo que
garantiza que la investigación esté al día, refleje los avances más recientes
en el campo científico y que los resultados y conclusiones presentados sean
precisos y relevantes.

En definitiva, el resultado de la lectura conjunta del libro plantea un
desafío: avanzar en estudios centrados en el territorio, abordando de ma-
nera más efectiva problemáticas sociales con un enfoque más holístico e
interdisciplinario, que reconozca la interconexión y la dinámica compleja
de los procesos sociales locales y/o regionales, con la finalidad última de
mejorar la calidad de vida de los individuos.

María Alejandra Bettera y María Fabiana Hildmann

Introducción

El estudio que aquí desarrollamos tiene como propósito dar a conocer los resultados de las diferentes investigaciones que se han llevado a cabo sobre el sistema de transporte en el Gran Río Cuarto en los últimos años, específicamente lo relacionado con el servicio de transporte público masivo de pasajeros. Estos estudios se han enmarcado en diferentes proyectos de investigación tales como “Diagnóstico de situación de la calidad de vida de la población del barrio Banda Norte de la ciudad de Río Cuarto (Córdoba, Argentina)” (PPI), “Mirada inclusiva desde la gestión del transporte hacia el nuevo ejido urbano de la ciudad de Río Cuarto” (SPU), “El transporte como contenido transversal de las carreras de Profesorado y Licenciatura en Geografía” (PIIMEG), “Inclusión ciudadana en el área periurbana de la ciudad de Río Cuarto. Construcción del conocimiento desde la participación y el compromiso social” (PSC) y “Regulación del transporte público masivo de la ciudad de Río Cuarto” (Convenio).

Además, se han realizado publicaciones en diferentes eventos científicos nacionales e internacionales, mostrando aspectos parciales sobre la temática a medida que se avanzaba en la investigación, tales como *Geografía y Transporte* (2019) y “Fortaleciendo vínculos entre la investigación y la gestión: el diagnóstico como contribución para la política pública con el fin de la mejora en la calidad de vida” (2018).

En los diferentes trabajos se muestra una perspectiva interdisciplinaria que integra aspectos técnicos, sociales, históricos y políticos que permiten comprender las relaciones entre transporte y territorio, destacando la importancia de considerar al territorio como una construcción social e histórica, en la que intervienen múltiples actores y procesos a diferentes escalas.

En la actualidad, los ciudadanos del Gran Río Cuarto circulan por la ciudad y localidades vecinas con el fin de realizar una serie de actividades, como trabajar, estudiar, hacer compras o disfrutar de los espacios verdes, o simplemente movilizarse a los centros de salud. Este traslado puede llevarse a cabo de diferentes maneras: caminando, utilizando vehículos motorizados, como ómnibus y automóviles, o no motorizados, como bicicletas. Este movimiento del punto de origen al de llegada refleja el consumo de espacio, tiempo, energía y recursos financieros.

En concreto, este escrito centra su análisis en el estudio del sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto, elaborado por el área de trabajo que investiga problemáticas sociales, urbanas, en el marco del ordenamiento del territorio.

El diagnóstico realizado sobre la movilidad de las personas en el Gran Río Cuarto tuvo como uno de sus fines superar las limitaciones de los análisis tradicionales que implican solamente aspectos de carácter técnico y directamente cuantificables. La propuesta en este estudio suma los aspectos sociales y económicos del análisis de la movilidad debido a que el transporte es un servicio que cumple con la función de satisfacer una necesidad no solo de desplazamientos de las personas, sino también de insumos o mercancías, por ello se trata de una actividad central tanto desde el punto de vista económico como social. De allí que su análisis no debe reducirse a abordar solamente los beneficios económicos, sino también apunta a la mejora en el bienestar social, en la calidad de vida y a analizar los factores geográficos (espaciales) del transporte.

Con respecto a los actores involucrados, podemos señalar que la intervención de la Universidad supuso una forma de concebir el conocimiento según la cual se construye desde, en y para la acción, con un direccionamiento que se orienta a convertir la idea de compromiso o función social universitaria en un acto concreto. Es en este contexto, que concebimos que los resultados de un proyecto de investigación pueden transformarse en una herramienta para el diseño de políticas públicas, con el fin de que, a través del diagnóstico, se puedan ver las fortalezas y debilidades del sis-

tema de transporte, en especial del transporte masivo de pasajeros, para así elaborar propuestas que promuevan el desarrollo integral, equitativo y sustentable del territorio.

Marco conceptual-metodológico

En lo que respecta a esta investigación, el ordenamiento territorial se planteó como marco teórico y metodológico desde una mirada integral y participativa, en donde el territorio se concibe o percibe como un agente de transformación social, resultado de una historia en la que se ha ido configurando su organización institucional, económica y social.

En este contexto, las nuevas propuestas de ordenación, gestión y planificación del territorio, que incluyen miradas más globales e interrelacionadas, sostienen que los problemas del medio urbano son, básicamente, problemas de desarrollo, no solo económico, sino en términos de calidad de vida. El desafío se plantea, pues, en la búsqueda de soluciones para mejorarla y de indicadores adecuados para medirla (Gómez Orea ,1994).

Según Gómez Orea (1994), para ordenar un territorio se debe proyectar en un espacio determinado una estrategia de desarrollo que contemple lo social y lo económico, en el cual se correlacione la planificación económica con la física por medio de un enfoque interdisciplinario. De esta forma, para gestionar en un territorio se debe contar con una planificación, conducida por los poderes públicos, y que encierra una serie de acciones a seguir, partiendo de la intención de intervenir en el territorio, pasando por la identificación y circunscripción del área problema, descripción y diagnóstico del sistema, definición de objetivos y metas, para culminar con la generación evaluación y selección de alternativas, programas y proyectos y ejecución y seguimiento.

Precisamente la fase del diagnóstico es importante porque permite determinar las debilidades, fortalezas, problemas y oportunidades de un territorio para llegar al ordenamiento y desarrollo del mismo. “Este diagnóstico debe tener como fundamento principal la interpretación de la situación actual, a través de las causas que la propiciaron y las tendencias de cambio observables” (Gómez Orea, 1994).

Por su parte, las transformaciones socio-territoriales que vienen teniendo lugar en el marco de los procesos de reestructuración capitalista, la

globalización y la nueva geografía de las redes, los cambios en la dinámica demográfica y las catástrofes naturales asociadas a situaciones de riesgo y vulnerabilidad social son temas altamente significativos que no pueden estar ausentes en una agenda escolar atenta a los problemas de la sociedad y los territorios contemporáneos (Fernández Caso, 2007).

En este sentido y observando las transformaciones territoriales que están ocurriendo en el Gran Río Cuarto, y atendiendo a uno de los servicios básicos y necesarios de la población, es que se decide comenzar con la fase de diagnóstico del sistema de transporte en el recorte territorial seleccionado, focalizándonos en el sistema de transporte público masivo de pasajeros.

Necesariamente, para realizar dicho diagnóstico, se partió desde la base conceptual de la Geografía del Transporte, la cual es una rama de la Geografía Humana que estudia los

[...] movimientos de personas y mercancías por todos los medios de transporte; de los análisis de redes, de los dedicados a movimientos de recursos e información; de los que establecen relaciones entre transporte y desarrollo regional; de los que destacan las relaciones entre el transporte y los usos del suelo, etc. (Escalona Orcao, 1989, p. 83).

Los enfoques actuales propuestos por Seguí Pons y Petrus Bey (1991) en geografía del transporte son:

Los enfoques cuantitativos, los enfoques sociales y de la dimensión temporal en los estudios de transporte, si bien los enfoques sociales engloban tendencias con fundamentos epistemológicos diferenciados cuyo objetivo común es el estudio de los individuos o de los diversos grupos sociales (p. 12).

Es así que toda la investigación se enmarca dentro de los enfoques sociales, los cuales

[...] se caracterizan, en general, por ser estudios a microescala, por lo que predominan en ellos los trabajos de geografía

urbana... Otras tendencias dentro de lo que denominamos enfoques sociales han incidido en el desarrollo de nuevos temas de estudio en la geografía del transporte. La geografía del bienestar, y el énfasis puesto en los estudios de las desigualdades individuales a nivel espacial, constituye una aportación muy significativa, cuyo campo máximo de aplicación también se centra en los trabajos de movilidades urbanas diferenciadas. Según Muscará, el interés se centra, a partir de ahora, en el transporte de las zonas suburbanas y si este es público o privado, en la crisis energética y el proceso urbanizador y en los obstáculos al transporte por parte de los individuos menos favorecidos en la escala social (Seguí Pons, y Petrus Bey, 1991, pp. 12 y 13).

Al hablar de las desigualdades en el espacio, y por ende sobre la diferencia en el grado de bienestar de las personas, no se puede dejar de lado el concepto de calidad de vida, el cual no siempre resulta fácil de definir, puesto que involucra un gran número de variables de análisis y tiene en cuenta la valoración que hacen las personas sobre el bienestar.

En este sentido, hablar de calidad de vida implica conocer que esta no solo hace referencia a la disponibilidad de bienes materiales, sino que considera otras variables, como son el estar a gusto, estar rodeado de un ambiente limpio, tener acceso a la cultura, a la educación, a la salud, saneamiento, transporte y a las necesidades espirituales. Es decir, implica además una serie de necesidades básicas no materiales, que son difíciles de cuantificar. Por ello, la calidad de vida debe ser considerada desde una perspectiva más humana, tomando como punto de partida a las personas: el hombre es el centro de estudio (Bettera, 2001).

Según Gómez Orea (1994), la calidad de vida varía con el tiempo, puesto que depende de las aspiraciones y problemas de la población, pero estaría determinada por las condiciones de vida y trabajo, el nivel de renta y la calidad ambiental, dándoles a cada uno de estos elementos una importancia diferente según el individuo, el espacio y el tiempo.

La calidad de vida depende de cada individuo y de las oportunidades que el entorno le ofrece. Así, la cantidad y calidad de los servicios contribuye a la calidad de vida de los ciudadanos, por lo que diagnosticar

sobre el sistema de transporte y, en especial el transporte público masivo de pasajeros, resulta interesante a la hora de analizar la calidad de vida de las personas.

En este sentido, el sistema de transporte público masivo de pasajeros del Gran Río Cuarto es entendido como una red, compuesta por las interrelaciones que se generan:

Los canales de enlace entre los focos de generación y de atracción de flujos constituyen las vías de transporte y comunicación. En la interrelación establecida entre los puntos, los canales de circulación y los flujos que por ellos transcurren se encuentra la noción de red (Seguí Pons y Petrus Bey, 1991, p. 47).

Dicha red se modifica, o debería hacerlo, al mismo tiempo que evoluciona el espacio económico y social, lo cual no se observa que suceda en el Gran Río Cuarto, lo que trae como consecuencia un problema tanto en la movilidad como en la conectividad y accesibilidad de los usuarios con los diferentes lugares a los que tienen que acceder diariamente.

El concepto de movilidad hace referencia a los desplazamientos de las personas, incluyendo las causalidades y las consecuencias ligadas a los motivos que lo originan (Escalona Orcao, 1989), siendo estos los indicadores de la demanda sobre el sistema de transporte.

La movilidad espacial de la población urbana según Antonio Zarate (1991) se refiere al cambio de lugar de residencia y a los desplazamientos pendulares. El primero abarca los cambios de residencia que se efectúan desde el exterior de una ciudad a su interior o dentro de esta entre diferentes áreas residenciales o barrios. El segundo de los movimientos pendulares son los desplazamientos desde los lugares de residencia a los de trabajo (los cuales son generados por la extensión de las áreas suburbanas de viviendas unifamiliares, la generalización del uso del automóvil y las mejoras de los transportes colectivos).

Dichos movimientos presentan características específicas según el tamaño del área urbana, en el caso del Gran Río Cuarto se caracteriza por ser movimientos de ida y vuelta entre los lugares de residencia y el centro, donde principalmente responden al horario de comercio y de escolaridad.

En cuanto a la accesibilidad al transporte urbano de pasajeros, esta aborda la vinculación de los puntos de origen y destino en forma directa e indirecta, mientras que la conectividad, es el establecimiento de relaciones directas entre nodos (puntos de origen y destino) según la infraestructura existente. Hace referencia a la relación que se establece entre los destinos por las trayectorias más cortas o directas; permite sectorizar, dividir la red en partes, según flujos y características propias de la red.

En el marco del actual proceso de urbanización en América Latina, el modelo de crecimiento urbano plantea nuevos desafíos para la planificación y la gestión urbana, sobre todo en lo que se refiere al enfoque de la movilidad como concepto que va más allá del simple transporte y se centra en las necesidades de las personas para acceder a los servicios básicos y participar en actividades económicas y sociales. La movilidad es una relación y una práctica social que implica la reiteración de comportamientos de desplazamiento en un contexto social, espacial y temporalmente determinado. Es importante considerar las condiciones materiales del territorio, las redes accesibles para el ejercicio de la movilidad y las competencias sociales de las personas involucradas en esta relación.

En este sentido, la expansión de las áreas urbanizadas del Gran Río Cuarto se ha transformado en espacios de conflictividad, donde una de las tantas problemáticas es la referida a la conectividad entre las localidades que lo conforman (Las Higueras, Río Cuarto y Estación Santa Catalina-Holmberg) y de estas con la región.

Particularmente, entendemos que el sistema de transporte facilita el movimiento de personas y bienes, los cuales por sus características operacionales provocan impacto en el uso del suelo, crecimiento económico y en la calidad de vida de las personas. Su adecuada disponibilidad deja una huella importante en el desarrollo territorial, económico y social de un área, por lo que una adecuada planificación redundaría en un mayor grado de bienestar de los ciudadanos, disminuyendo las desigualdades territoriales y la vulnerabilidad social.

Sabemos que la desigualdad territorial es un problema persistente en Argentina y que también es observable en el Gran Río Cuarto, por ello es fundamental abordarla para lograr una mayor igualdad de oportunidades para todos. En este sentido, se hace necesario adoptar políticas públicas que contemplen tanto la convergencia productiva como la convergencia

espacial, fomentando la conectividad física y virtual entre los territorios y potenciando el desarrollo sostenible.

Por su parte, es necesario tener en cuenta que el enfoque tradicional de la planificación del transporte ha tendido a centrarse en la construcción de nuevas infraestructuras y en la mejora de la conectividad entre los puntos de mayor interés económico o poblacional. Sin embargo, esta perspectiva no siempre ha sido capaz de tener en cuenta las necesidades específicas de los diferentes grupos sociales ni tampoco ha considerado adecuadamente las dinámicas territoriales existentes, por lo que es necesario un diagnóstico integral del sistema de transporte, sin desconocer la percepción de todos los actores sociales involucrados.

Por esta razón, una perspectiva sobre el transporte más integradora y colaborativa puede permitir desarrollar soluciones más adecuadas y sostenibles. Esto implica trabajar de manera conjunta con los actores locales para entender sus necesidades y demandas, así como sus formas de transporte y los modos en que estos interactúan con el territorio. De esta manera, es posible generar propuestas de intervención más precisas y ajustadas a la realidad social y territorial.

Asimismo, es fundamental reconocer que las políticas de transporte tienen una dimensión ética y política, en tanto que su implementación puede afectar de manera diferenciada a los diferentes grupos sociales y territoriales. Por lo tanto, es necesario que se promueva un enfoque participativo y democrático en la planificación del transporte, que incluya declaraciones públicas de impacto ambiental y socioeconómico, y que aborde los conflictos territoriales de manera justa e inclusiva.

Comprender que la realidad es cambiante y que nuestras perspectivas pueden evolucionar con el tiempo es fundamental para un diálogo constructivo. Estar dispuestos a escuchar y considerar diferentes puntos de vista nos permite aprender de los demás y encontrar soluciones más completas.

Así, repensar la relación entre transporte y territorio implica necesariamente replantear las formas de planificación y gestión, promoviendo un enfoque integrador, colaborativo y participativo. La complejidad de esta tarea requiere de la participación de diversos actores y agentes involucrados en el proceso, lo que a largo plazo permitirá alcanzar una solución común y sostenible para todos.

Como corolario, podemos decir que esta publicación recoge las miradas de un instante determinado en un territorio concreto, preciso, el Gran Río Cuarto, donde se trata de mostrar la realidad actual del sistema de transporte, con la idea de poner en diálogo aquellos conflictos que nos afectan a todos como sociedad, identificando sus fortalezas y debilidades, con la finalidad de que la temática se convierta en un debate abierto en busca de soluciones socialmente equitativas y territorialmente sustentables.

Referencias bibliográficas

- Barrionuevo Imposti, V. (1986b). *Historia de Río Cuarto. Tomo II. El autonomismo cordobés y el rosismo*. Subsecretaría de Cultura y Junta de Historia de Río Cuarto.
- Barrionuevo Imposti, V. (1986c). *Historia de Río Cuarto. Tomo III. Constitucionalismo y Liberalismo Nacional*. Subsecretaría de Cultura y Junta de Historia de Río Cuarto.
- Barrionuevo Imposti, V. (1986). *Historia de Río Cuarto. Tomo I. En la época hispánica y en la independencia*. Subsecretaría de Cultura y Junta de Historia de Río Cuarto.
- Bettera, M. (2001). *Diagnóstico de situación de los servicios de agua y cloacas en la ciudad de Río Cuarto, con especial referencia al sector de Banda Norte* [Tesis de Especialización en Planificación y Gestión de Políticas y Programas Sociales]. Universidad Nacional de Río Cuarto.
- Castro, L. y Lotitto, E. (2014). *Calidad y equidad en el sistema de transporte de pasajeros*. <http://www.puntal.com.ar/noticia.php?id=171558>
- Cea D'Ancona, A. (1999). *Metodología Cuantitativa. Estrategias y técnicas de investigación social*. Editorial Síntesis S. A.

- Cordera, J. (2013). Un paseo por el transporte urbano de la ciudad de Córdoba. *UNCIENCIA*. Agencia universitaria de comunicación de la ciencia, el arte y la tecnología. <http://www.unciencia.unc.edu.ar/2013/marzo/un-paseo-por-el-transporte-urbano-de-la-ciudad-de>
- Escalona Orcao, A. I. (2017). Tendencias actuales de la Geografía del Transporte: el análisis de la movilidad. *Geographicalia*, n.º 26, pp. 83–90. https://doi.org/10.26754/ojs_geoph/geoph.1989261908
- Fernández Caso, M. (Coord.) (2007). *Geografías y territorios en transformación: nuevos temas para la enseñanza*. Ediciones Novedades Educativas.
- García, M. (2010). *Sistema de transporte público de pasajeros en la zona del Gran Mendoza. 5to Encuentro de investigadores de Ciencias Sociales*. San Juan, Argentina. <http://www.politicaspUBLICAS.uncu.edu.ar/articulos/index/politicas-para-mitigar-la-congestion-vehicular-en-la-ciudad-de-mendoza>
- Gómez Orea, D. (1994). *Evaluación de Impacto Ambiental*. Editorial Agrícola Española.
- Gómez Orea, D. (2008). *Ordenación territorial*. Ediciones Mundi-Prensa.
- Islas Rivera, V. (2000): *Llegando tarde al compromiso: La crisis del transporte en la ciudad de México*. El Colegio de México.
- Gualtieri, I. y Montero, M. (2007). El tendido de redes en la morfología urbana de la ciudad de Río Cuarto. *I Congreso de Geografía de Universidades Nacionales. Pensando la Geografía en red*. Universidad Nacional de Río Cuarto. Río Cuarto, Argentina.
- Gutierrez, S. (1993). *Ocupación y Conformación espacial del Sur de Córdoba*. Junta Provincial de Historia de Córdoba.
- Hildmann, M. F. (2008). *Diagnóstico de la calidad y dinámica de aguas superficiales y subterráneas y su relación con la calidad de vida de la población de Malena* [Tesis de Maestría]. Universidad Nacional de Río Cuarto.

- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2002). *Informe sobre Desarrollo Humano*. Ediciones Mundi-Prensa.
- Márquez Hernández, D. (2002). *Nuevos horizontes en el desarrollo rural*. Akal ediciones.
- Manzanal, M. (2000). Los programas de desarrollo rural en la Argentina (en el contexto del ajuste macroeconómico neoliberal). *Eure, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, vol. 26, n.º 78, pp. 77-103.
- Organización de las Naciones Unidas (2008). *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. <http://www.un.org/es/documents/udhr/>
- Plaza O. (2002). *Esquema conceptual para el desarrollo rural: una propuesta para la discusión*. Lima.
- Puigdomenech, E. R., Pizzi, P. S. y Montero, M. C. (2009). La recuperación de las áreas urbanas centrales. El caso de la Ciudad de Río Cuarto. *Revista Reflexiones Geográficas*, n.º 13.
- Salazar-Burrows, A., Ugarte, C. y Osses, P. (2014). Exclusión social asociada al transporte y su relación con la distribución de la densidad de población en la provincia de Melipilla, Región Metropolitana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía de Norte Grande*, n.º 59, pp. 145-164. http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022014000300009
- Seguí Pons, J. y Petrus Bey, J. (1991). *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Editorial Síntesis.
- Thomson, I. (2002). *Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público: una investigación preliminar en ciudades de América Latina*. CEPAL ECLAC Serie Recursos Naturales e Infraestructura.
- Velázquez, Guillermo A. (2016). *Geografía y Calidad de Vida en Argentina*. Universidad Nacional del Centro.
- Zarate, A. (1991). *El espacio interior de la ciudad*. Síntesis.

Parte I

**El sistema de transporte en el Gran Río
Cuarto**

Movilidad urbana del Gran Río Cuarto

Marcela Cristina Montero¹

Introducción

La evolución, expansión y articulación del sistema de transporte de las áreas urbanizadas del Gran Río Cuarto (Las Higueras, Río Cuarto y Estación Santa Catalina-Holmberg) se plantean como ejes dinamizadores que facilitan el movimiento de personas y cargas. De esta manera las características operacionales de cada tipo de transporte y su escala de servicio provocan diferentes impactos en la calidad de vida de las personas y en el uso del suelo, teniendo en cuenta la conectividad y accesibilidad. Consecuentemente, cada localidad presenta características específicas en la movilidad de las personas, estas responden a las actividades que desarrollan y a las necesidades de sus habitantes, lo cual genera diferentes tipos de desplazamientos en un mismo espacio e interrelaciones complejas.

El presente estudio se basa en la Teoría Social Crítica, la cual parte de la revalorización del espacio por parte de todos los actores sociales, de esta

1 Universidad Nacional de Río Cuarto, mmontero@hum.unrc.edu.ar.

manera se reconoce la intervención del Estado tanto como la necesidad de la participación protagónica de los ciudadanos (Kullock, Catenazzi y Pierro 2001). En el área específica de la movilidad urbana, los aportes realizados desde dicha teoría se refieren al análisis de relaciones de poder, procesos de exclusión, impacto en la calidad de vida, entre otros (Cardozo y Rey, 2007; Salinas Arreortua y Pardo Montaña, 2016; Gutiérrez y Blanco, 2021), los cuales contribuyen a la reflexión sobre la planificación y gestión de la movilidad urbana desde una perspectiva más equitativa y sostenible.

Para proponer soluciones viables y perdurables a las problemáticas que presenta el sistema de movilidad urbana del Gran Río Cuarto se considera esencial identificar a cada uno de los componentes de los diferentes tipos de transportes, entonces es necesario comenzar por caracterizar para, luego, comprender la dinámica y estado de situación.

Objetivos

El presente estudio de caso tiene por objetivo abordar los aspectos teóricos del estudio de la movilidad urbana, reflexionar críticamente desde una perspectiva basada en la calidad de vida. Además de ejemplificar y caracterizar los diferentes tipos de transportes y, finalmente, representar el sistema de transporte.

La movilidad urbana y calidad de vida

Los medios de transportes que se usan predominantemente en un espacio urbano dependen de las características particulares de cada urbe, es decir, éstos presentarán mayor cantidad y variabilidad de medios de acuerdo con la cantidad de habitantes y la extensión de la mancha urbana. De acuerdo con Montero y Bogino (2019), en las localidades de menos de 20.000 habitantes el transporte urbano sería principalmente a pie y por medios particulares, como bicicleta, motocicletas y automóviles. Se comienza a presentar mayor cantidad y diversidad de éstos a partir de las ciudades pequeñas y las aglomeraciones de tamaño intermedio menores —20.000 a 49.999 habitantes y 50.000 a 399.999 habitantes, respectivamente, según Erbiti (2007, p. 5)—. De acuerdo con lo anterior y, teniendo en cuenta que el Gran Río Cuarto es considerado una aglomeración de tamaño intermedio, es esencial el correcto funcionamiento de los servicios de transporte públicos de pasajeros, como el ómnibus o colectivo, servicio de remís y

taxis, transportes escolares, de cargas como fletes, encomiendas, etc., para satisfacer las necesidades de la población y el desarrollo de las actividades propias de la vida cotidiana.

De acuerdo con Pons y Reynés (2004), desde fines del siglo XX, en los espacios urbanos intermedios y metropolitanos se asiste a un proceso expansivo que repercute en la movilidad de las personas, ya que aumenta el número de desplazamientos diarios que debe realizar y, además, se incrementa de la amplitud éstos, tanto en términos de distancia como de tiempo. La expansión urbana requiere de la ampliación de las infraestructuras viarias generando, de esta manera, mayor dependencia del uso del automóvil (u otro medio de movilidad) como medio de desplazamiento.

El estudio de la movilidad urbana es un campo multidisciplinario que involucra a diversas disciplinas, incluyendo urbanismo, transporte, geografía, sociología, economía y ciencias ambientales. Desde la Geografía los principales aportes se realizan a partir temáticas como la relación entre la movilidad y la distribución espacial de la población, patrones de movilidad, modos de transporte que se utilizan en diferentes áreas de la ciudad, diseño y planificación de la ciudad, incluyendo la infraestructura de transporte y la organización del espacio urbano; y, además, con el uso de herramientas y técnicas de análisis espacial se realizan estudios de datos de la movilidad urbana, encuestas de movilidad, transporte público y de tráfico. Esto permite identificar patrones y tendencias en la movilidad urbana y evaluar la eficacia de diferentes políticas y estrategias de transporte.

La urbanización de baja densidad poblacional y edilicia “ha colocado al medio urbano en una situación difícil en términos de sostenibilidad, en donde la polución, la congestión del tráfico y los accidentes constituyen externalidades negativas de fuerte impacto en la salud y la economía de los ciudadanos” (Pons y Reynés, 2004). Si bien el área objeto de estudio, y en el país en general, las situaciones de congestión vehicular se han aceptado como normales (por su recurrencia). Según Pons y Reynés (2004), estas generan importantes pérdidas de tiempo en los desplazamientos privados y el incumplimiento de horarios en el transporte público. Consecuentemente, esto perjudica al servicio público por incumplimiento de los tiempos pautados lo cual genera la pérdida de atractivo para la demanda.

Otra consecuencia, por la pérdida de tiempo en los desplazamientos de los usuarios, es la económica. Esta se puede producir por varios factores, como el aumento del consumo de combustible, el tiempo perdido en el

tráfico y los costos asociados a la congestión, como el deterioro de la infraestructura vial y los accidentes de tráfico. Algunos antecedentes sobre la estimación de la pérdida económica por esta problemática son Girardotti (2012) y Calatayud y otros (2021). El primero, en su estudio sobre el país, expresa:

En resumen, puede afirmarse que los costos incrementales debidos a la congestión están en el orden de los 3.160 millones de pesos por año, a valores de agosto de 2010 o aproximadamente 790 millones de dólares anuales.

Esta estimación fue realizada para el año 2010, último año para el cual se dispone de información de tránsito. Es de suponer que esta cifra se irá incrementando con el crecimiento del tránsito, aunque por las restricciones que imponen las limitaciones de capacidad de la red vial, ese incremento no podrá ser equiparable al crecimiento observado en los últimos años (Girardotti, 2012, p. 18).

El estudio de Calatayud y otros (2021), desarrollado en el marco de la División de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo, aborda Buenos Aires y otras ciudades metropolitanas latinoamericanas. Los resultados que se representan ponen de manifiesto la importancia de comenzar a realizar estudios en el Gran Río Cuarto, desde la perspectiva de aplicar mejoras basadas en la sostenibilidad.

La capital de Argentina se ubicó como la sexta ciudad con mayor congestión agregada, superando la barrera de los 300 millones de horas en 2019. En términos relativos a su población, esto se tradujo en una pérdida de 20 horas por persona (posición 10/10) y 45 horas por viajero (posición 9/10), obteniendo un mejor desempeño relativo frente a las restantes ciudades.

A pesar de ello, los costos de la congestión son considerablemente altos para la ciudad. En total, estos superaron los US\$ 1.690 millones —US\$ 4,6 millones en promedio por día—,

posicionando a la capital argentina como la segunda ciudad con mayores costos, superando a la Ciudad de México y solo por debajo de Sao Paulo. Esto a pesar de ser significativamente más pequeña en términos poblacionales. Esta cifra se traduce en 1,1 % del PIB de la ciudad, o casi dos veces lo que el gobierno local invierte en educación. A nivel individual, cada usuario de vehículo privado perdió US\$ 250 anuales en congestión (3 % del ingreso per cápita) (Calatayud, 2021, p. 57).

El estudio de la movilidad urbana es un tema de la agenda política de los entes municipales que conforman el Gran Río Cuarto debido a las diferentes problemáticas que presenta y a la necesidad de brindar soluciones viables en el corto plazo.

En ciudades intermedias de Argentina las principales deficiencias en relación a la movilidad urbana se refieren a la congestión vehicular, transporte público deficiente, infraestructura (vial, peatonal, ciclista) insuficiente, desigualdad en accesibilidad, contaminación ambiental (aire y sonora), entre otras (Montero, Bettera y Hildmann, 2018; Calderone y Luján, 2018; Botana, 2021; García Schilardi, 2021; Guillet y Guillet, 2022). Dichas problemáticas afectan la calidad de vida de los ciudadanos y requieren su incorporación en la agenda política para encontrar soluciones que se sostengan con el tiempo.

En consonancia con otros artículos de esta publicación, se entiende que la movilidad urbana tiene impacto en la cotidianeidad de los habitantes, porque a través de esta pueden acceder a diferentes destinos en forma rápida, segura y sin perjudicar a otros. Para esto es necesario contar con alternativas de transportes públicos y la infraestructura correspondiente.

Metodología

La metodología utilizada en este estudio fue principalmente cualitativa y se efectuó a partir de la técnica de estudio de caso. Este se organizó en tres etapas, la primera consistió en la consulta de antecedentes y de materiales bibliográficos, principalmente referidos al marco teórico; a partir de los cuales se realizó la clasificación y caracterización de los distintos tipos de transporte: públicos y privados; individuales o colectivos (masivos).

En la segunda, se consultaron fuentes de información (periodísticas, web, informantes claves, aplicaciones de geolocalización, etc.) para ejemplificar y caracterizar cada tipo de transporte. Y en la tercera etapa se elaboró un croquis del sistema de movilidad urbana del Gran Río Cuarto.

Marco teórico

Para comprender la movilidad urbana del Gran Río Cuarto se abordará a continuación la diferencia entre transporte urbano y movilidad urbana, y diferentes formas de clasificar a los medios que se utilizan.

La movilidad urbana es una parte del sistema de transporte urbano. Este está conformado por conjunto de infraestructuras, vehículos y servicios que se utilizan para transportar cargas y las personas en un territorio. Se entiende por “[...] transporte urbano a los desplazamientos de personas y mercancías, a pie o utilizando medios tecnológicos, desde un punto a otro de la misma ciudad” (Montero y Bogino, 2019, p. 43). Según Gutiérrez (2012), la movilidad aborda los desplazamientos cotidianos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado. La principal diferencia entre ambos conceptos es que el primero se centra en los medios que permiten el desplazamiento, mientras que la movilidad lo hace en las personas que lo usan.

Los aspectos propios de la movilidad urbana en relación con la calidad de vida de las personas son abordados por Andrea Gutiérrez (2012), la autora manifiesta que el aporte que se realiza desde la Geografía Humana, a este campo de estudio, se basa en la humanización de los desplazamientos territoriales a través de la consideración de nuevas variables de análisis como la satisfacción del usuario en función de sus necesidades o deseos. Además, concibe a los estudios de movilidad urbana —como práctica social— como intervenciones para conocer la visión subjetiva del desplazamiento. Si bien los estudios hacen foco en lo particular y lo diverso, a través de la investigación empírica se pueden dar como resultado explicaciones generalizables que trasciendan la mera descripción de situaciones específicas, y, así, realizar aportes a los entes responsables de la planificación del espacio urbano para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

De acuerdo con lo anterior, la movilidad urbana y la calidad de vida están estrechamente relacionadas, ya que la forma en que las personas se desplazan en una ciudad puede afectar su bienestar físico, emocional y

social. Otras problemáticas se encuentran relacionadas con términos de accesibilidad, infraestructura y funcionalidad; dichos aspectos deberían ser incorporados como esenciales al planificar y gestionar la movilidad urbana en una ciudad.

La clasificación de los diferentes medios de transporte, en forma breve, se puede diferenciar por el tipo de gestión, cantidad de personas que trasladada y tracción utilizada. Así, según la gestión se puede diferenciar en público y privado. Según Cruz y Pastor (2017), en el primero se encuentran comprendidos aquellos que son regulados por los entes gubernamentales a través de la concesión del servicio a terceros o por la prestación de este en forma directa, además, se caracterizan por operar con rutas fijas, horarios predeterminados y pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio una tarifa. Mientras que el privado es “[...] operado por el dueño de la unidad, circulando en la vialidad proporcionada, operada y mantenida por el Estado. Automóvil, bicicleta, motocicleta, peatón. Tracción animal o el animal mismo” (Cruz y Pastor, 2017, p. 1).

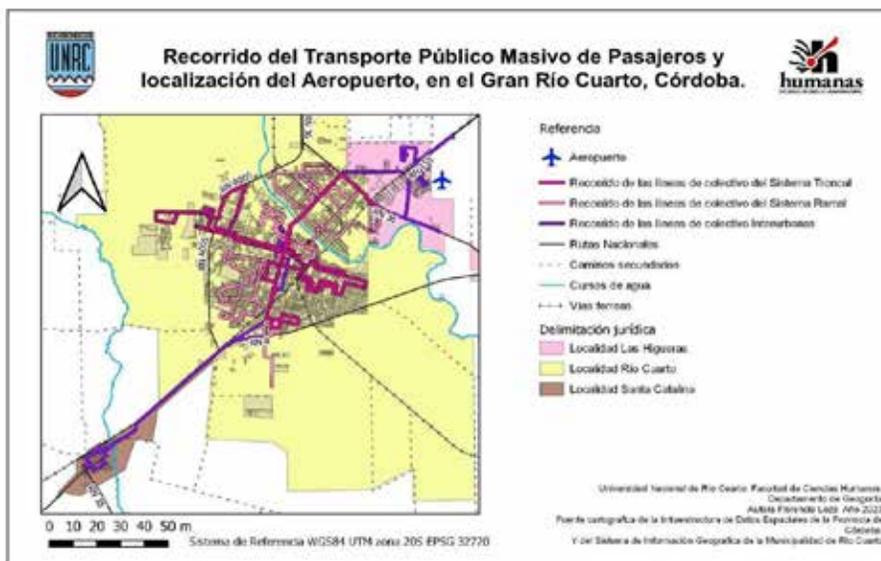
Según la cantidad de personas que se movilizan a la vez: a) individual: el desplazamiento lo realiza una persona o un grupo organizado de usuarios (generalmente del mismo grupo familiar) que viajan a un mismo destino, como, por ejemplo, el automóvil, moto, bicicleta, peatón; y b) colectivo o masivo: abarca a los traslados de muchas personas a la vez sin ninguna relación entre sí y con destinos similares o diferentes. Estos desplazamientos son realizados principalmente por medio de vehículos. Y, por último, según la tracción o fuente de empuje utilizada: motorizada —por ejemplo, motocicleta, automóvil, ómnibus, etc.— o no motorizada —tracción sangre, peatón, bicicleta, carro tirado por caballo, etcétera—.

Movilidad urbana en el Gran Río Cuarto

Los medios de transporte públicos masivos y motorizados del Gran Río Cuarto son los ómnibus urbanos, transportes escolares y vuelos comerciales. El transporte masivo de pasajeros está a cargo de una empresa local, la cual provee un total de 40 unidades más 15 refuerzos (*Otro Punto*, 28/04/2023), posee 4 líneas troncales, 14 ramales y 2 para unir Río Cuarto con Las Higueras y Holmberg (figura 1. Transporte Público Masivo de Pasajeros, líneas troncales y ramales). El sistema presenta esta configuración a partir de diciembre de 2022 y aún se continúan realizando modificaciones

con el objetivo de responder a las problemáticas y necesidades planteadas por los usuarios.

Figura 1. Transporte Público Masivo de Pasajeros, líneas troncales y ramales.



Fuente: Loza (2023).

En relación con el transporte escolar, antes de la pandemia, en Río Cuarto había 73 unidades con oblea habilitante; luego de la crisis, “[...] el 25 por ciento dejó la actividad entre 2020 y lo que va de este año” (Puntal, 09/04/2021). Se estima que en la actualidad son aproximadamente 45 vehículos.

El transporte aéreo comercial es de tipo masivo, y en 2022 posibilitaba la conexión del Gran Río Cuarto con las ciudades de Santa Rosa de La Pampa y Buenos Aires; dichas vías conforman redes interurbanas (Montero y Bogino, 2022, p. 54). En septiembre de 2023, la ruta es Buenos Aires - Río Cuarto y viceversa.

Los transportes públicos individuales motorizados son taxis, remises, ambulancias y el transporte para personas con discapacidad. No se cuenta con información actualizada sobre cuántas obleas de taxis se encuentran habilitadas en Río Cuarto. Las demás localidades no cuentan con este servicio, aunque sí cuentan con empresas de remises. A través de entrevistas

a informantes claves, se estima que hay 3 remises en Las Higueras y 5 en Holmberg. En 2017, contabilizan un total de 1.082 unidades (*Lv16, 23/05/2017*) en la ciudad y, utilizando una aplicación de geolocalización e informantes claves (septiembre de 2022), se logró identificar a 19 empresas de remises.

El transporte para personas con discapacidad, según un informante clave (septiembre de 2022), cuenta con dos empresas registradas en la ciudad de Río Cuarto, pero funcionan varias más. La situación de las ambulancias correspondientes a los servicios de emergencias, bomberos y/o social contabilizan 6 unidades dependientes de los entes municipales y 4 de bomberos voluntarios. Se carece de información oficial sobre la cantidad vehículos privados dependientes de hospitales, clínicas, asociaciones mutuales y organizaciones de salud.

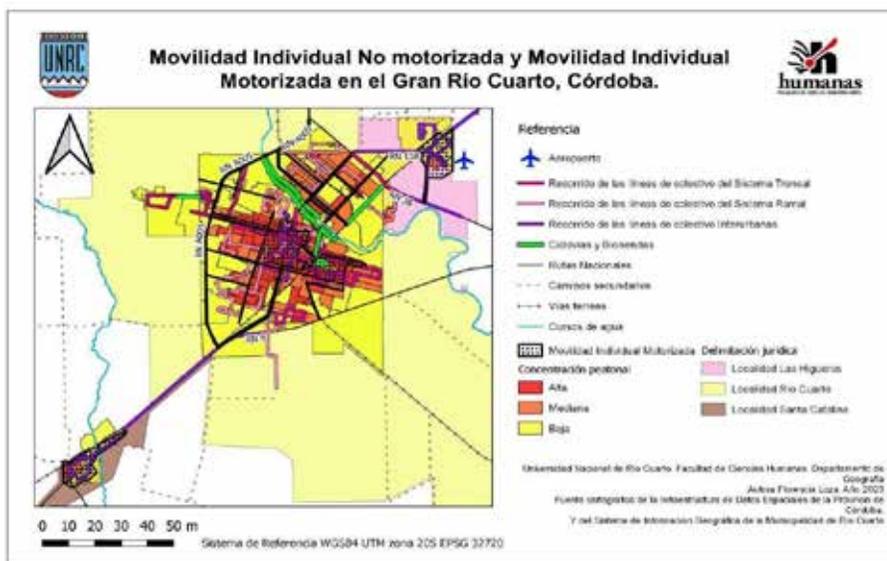
Respecto al transporte privado masivo (motorizado) de combis y minibuses, se tiene conocimiento sobre su funcionamiento para traslados cotidianos y esporádicos, por ejemplo, a frigoríficos del conurbano, pero no se accedió a información oficial.

El transporte privado individual motorizado está compuesto por un parque automotor de 93.217 vehículos y 55.318 motocicletas (Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor en la ciudad de Río Cuarto, 2021). En los últimos años, se ha observado el incipiente uso de bicicletas y monopatines eléctricos, y hoverboards, los cuales son centro de controversias debido a la falta de reglamentación de su uso, específicamente en lo referido a las normas de seguridad de los usuarios; consecuentemente se prevé lograr, a través de la regulación, un mejor ordenamiento del tránsito (*Puntal, 30/07/2021*).

Según Montero y Bogino (2022), respecto al transporte privado no motorizado o tracción sangre, se observa que aún se utilizan en la ciudad de Río Cuarto los carros tirados por caballos, principalmente para la recolección informal de Residuos Sólidos Urbanos y para transporte de áridos. Dicho municipio ha puesto en marcha proyectos para la sustitución de ese tipo de medio por motocargas (zootropos); hasta el 2017 se habían entregado 45 unidades (Subsecretaría de Desarrollo Social del Gobierno de Río Cuarto, 2017) y, a través del Presupuesto Participativo 2021, se entregaron 11 unidades más (Gobierno de Río Cuarto, 06/09/2022).

Otras formas de movilidad privada, individual y no motorizada lo conforman los ciclistas (uso no deportivo) y los peatones. Se desconoce la cantidad de bicicletas que circulan en el Gran Río Cuarto, aunque desde 2015 (*Lv16*, 26/01/2015) su uso ha ido en aumento, debido a que fue potenciado por el contexto de pandemia y la falta de transporte público y, después de esta, por el aumento del valor del boleto y las modificaciones de los recorridos aplicados a partir de diciembre de 2022 (figura 2).

Figura 2. Movilidad urbana individual



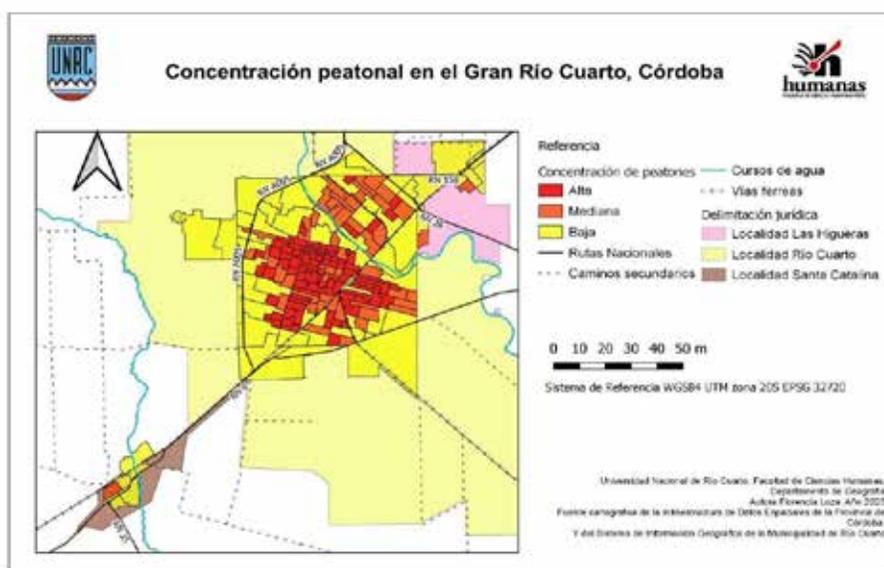
Fuente: Loza (2023).

Se identifican por medio de una aplicación de geolocalización las ciclovías de Reforma Universitaria, predio del ferrocarril en Las Higueras (uso recreativo), Ruta 30, Villa Dalcázar (lago y calle Río Limay), Avenida Godoy Cruz y Ruta 30. Además de las biciendas (carriles exclusivos para bicicletas) en costanera norte y sur del río Cuarto (uso recreativo), parque del Centro Cívico, calle Paso (desde Bombero Micheliza hasta intersección con boulevard Ameghino), predio del Andino (uso recreativo) y en barrio Alberdi (Güemes, Roldán y López y Planes).

La movilización de personas a pie es considerada por Cruz y Pastor (2017) como un medio de transporte, aunque dicha clasificación se torna controversial, se entiende que, dentro del concepto de movilidad urbana,

los peatones se desplazan con el objetivo de satisfacer sus necesidades y, consecuentemente, se puede clasificar como un tipo de traslado o desplazamiento. En el Gran Río Cuarto, esta es la principal forma de movilidad urbana para distancias cortas (figura 3). En las localidades de Las Higueras y Holmberg esta forma de movilidad es utilizada por la mayoría de los habitantes, ya que, como se expresó anteriormente en localidades de menos de 20.000 habitantes, el transporte urbano utilizado con mayor frecuencia es de tipo individual motorizado para distancias largas y sin motorización para desplazamiento cortos (a pie o con bicicleta).

Figura 3. Movilidad individual no motorizada: desplazamiento peatonal



Autora: Loza (2023).

La representación de los componentes de la movilidad urbana del Gran Río Cuarto permite identificar a cada uno, establecer relaciones e identificar problemas que pueden afectar la calidad de vida de los ciudadanos. Por ejemplo, en el caso del transporte urbano de pasajeros, masivo y público (figura 2), al representar los recorridos troncales y ramales se identifican áreas con diferentes niveles de accesibilidad al servicio; si a estos se le agregan los recorridos interurbanos se pueden identificar superposición de recorridos en algunas vías y falta de conectividad en áreas alejadas de Las Higueras y Holmberg.

Otros aspectos a tener en cuenta para el análisis del estado de situación de la movilidad urbana del Gran Río Cuarto deberían ser la densidad de peatones en las áreas centrales y de comercio, la cantidad de vehículos, características de la infraestructura (puntos de atracción, redes de comunicación y centros de transbordo), distancia recorrida, horarios de desplazamientos cotidianos, entre otros.

Conclusiones

En las localidades de Las Higueras y de Holmberg, la movilidad urbana está organizada principalmente por los traslados de corta distancia realizados a pie y por medios no motorizados, el transporte individual privado y motorizado, y los masivos públicos. En el caso de Río Cuarto los principales medios son los individuales no motorizados y los públicos masivos.

Cada una de las urbes, según lo analizado, presenta un circuito de movilidad propio que se articula entre sí a través de los privados individuales y los públicos masivos como los ómnibus, y los privados como taxis y remises. De acuerdo con lo anterior, se presenta supremacía en la movilidad urbana privada individual motorizada, lo cual ejerce un gran impacto en la infraestructura vial existente.

En el Gran Río Cuarto desde las primeras décadas del siglo XXI, la expansión urbana se consolida, constituyéndose en un primer período por planificaciones habitacionales dependientes de la gestión pública y de organismos sociales (gremios) y, posteriormente por proyectos de los barrios cercados y/o con seguridad privada como principal alternativa para el asentamiento de población (Ambroggio y Marinelli, 2021). Las urbanizaciones correspondientes a esta etapa se emplazaron en la periferia de las tres urbes, causando el crecimiento acelerado de la mancha urbana, consecuentemente y como se mencionó anteriormente, el crecimiento de los espacios urbanos intermedios se evidencia en un proceso expansivo que repercute en la movilidad de las personas: aumenta el número de desplazamientos diarios que debe realizar, incrementa de la distancia recorrida y el tiempo; además esto genera mayores costos en transporte, contaminación ambiental, congestión del tránsito vehicular, mayor demanda de servicios de transporte y de la infraestructura necesaria para el óptimo funcionamiento de estos.

De acuerdo con lo anterior, la planificación del sistema de transporte del Gran Río Cuarto se plantea la urgente necesidad de ser abordada por los gobiernos locales, los cuales deberían trabajar colaborativamente y con la participación protagónica de los ciudadanos para mitigar a futuro las problemáticas actuales y mejorar la calidad de vida.

Referencias bibliográficas

- Ambroggio, M. J. y Marinelli, A. (2021). Expansión de la mancha urbana en Río Cuarto. *TecYt*, n.º 7, pp. 3-8. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/tecyt/article/download/35229/36483/128472>
- Botana, E. F. (2021). *La gestión de la movilidad urbana en ciudades intermedias del ámbito de América Latina: perspectivas y desafíos para un gobierno local* [Doctoral dissertation, Universidad Nacional de La Plata]. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/134014/Documento_completo.pdf?sequence=1
- Calatayud, A., Sánchez González, S., Bedoya Maya, F., Giraldez Zúñiga, F. y Márquez, J. M. (2021). *Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación*. <http://dx.doi.org/10.18235/0003149>
- Calderone, M. y Luján, S. V. (2018). Cartografías de una ciudad bonaerense: el crecimiento de la ciudad de Pergamino y su relación con el desarrollo de la industria confeccionista local. *VII Jornadas de Historia Regional de La Matanza*. Universidad Nacional de La Matanza. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/131156/Documento_completo.pdf?sequence=1
- Cardozo, O. D. y Rey, C. E. (2007). *La vulnerabilidad en la movilidad urbana: aportes teóricos y metodológicos*. https://repositorio.unne.edu.ar/bitstream/handle/123456789/520/RIUNNE_CI_Rey_CE-Cardozo_OD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Cruz, P. y Pastor, G. (2017). Cátedra: Transporte. Unidad 1: Medios de transporte urbano. Facultad de Ingeniería. Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza. <https://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/u1-medios-de-transporte-urbano.pdf>
- Erbiti, C. (2007). Transformaciones del sistema urbano argentino a fines del siglo XX: desafíos para la gestión del territorio. *IV Seminario de Ordenamiento Territorial: Ordenamiento Territorial y Problemáticas Urbanas*. http://ffyl.uncu.edu.ar/IMG/pdf/problematika_urbana_1.pdf
- Fundación Río Cuarto 2030 (11/08/2019). *Proyecto Red metropolitana de bici sendas*. <https://www.fundacionriocuarto2030.org/wp-content/uploads/2019/02/p-bicisendas.pdf>
- García Schilardi, M. E. (2021). *Implicaciones de la distribución espacial del mercado de transporte colectivo en una ciudad intermedia argentina. Área Metropolitana de Mendoza*. https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/166551/CONICET_Digital_Nro.ac59b836-1e8c-4777-b4dd-2539223ccd99_B.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Girardotti, L. (2012). *Cuantificación de los costos incrementables debidos a la congestión de los accesos viales a Buenos Aires*. Documento Número 6. Academia Nacional de Ingeniería. Instituto del Transporte. Buenos Aires. <https://acading.org.ar/wp-content/uploads/2021/06/IT-N6-Cuantificacion-de-los-costos-incrementales1.pdf>
- Gobierno de Río Cuarto (06/09/2022). *Se realizó el sorteo de 11 zootropos*. <https://www.riocuarto.gov.ar/0/noticias/detalle/3602/se-realizo-el-sorteo-de-11-zootropos/26/>
- Gobierno de Río Cuarto (24/08/2021). *Primera ciclovía urbana en la ciudad*. <https://www.riocuarto.gov.ar/0/noticias/detalle/2756/primera-ciclovía-urbana-en-la-ciudad-/54/>
- Guillet, M. B. C. y Guillet, M. S. C. (2022). El transporte público urbano, en la ciudad de Villa Mercedes, San Luis (Argentina): Las relaciones interjurisdiccionales como condicionantes en los procesos de socialización y convivencia. *Kairos: Revista de temas sociales*, n.º 49, p. 1. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8538308>

- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad?: Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora* 21, n.º 2, pp. 61-74. <https://doi.org/10.15446/BITACORA.V2N21.29076>
- Gutiérrez, A. y Blanco, J. (2021). Transporte, movilidad y territorio: perspectivas a partir de la pandemia COVID-19. *Revista Transporte y Territorio*, n.º 25. <https://doi.org/10.34096/rtt.i25.10954>
- Kullock, D. Catenazzi, A. Pierro, N. (2001). *Nuevas corrientes de pensamiento en planificación urbana*. Facultad de Arquitectura, diseño y urbanismo, Universidad de Buenos Aires.
- LV16 Radio Río Cuarto (23/05/2017). Superpoblación: en Río Cuarto hay 1.082 remises. <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-98417>
- LV16 Radio Río Cuarto (26/01/2015). La bicicleta se impone en Río Cuarto. <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-48819>
- Ministerio de Transporte de Argentina (2021). *Glosario de términos y definiciones relativas a la seguridad vial*. Versión. Dirección Nacional de Observatorio Vial. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/glosario_de_terminos_seguridad_vial.pdf
- Montero, M. & Bogino, B. (2019). El transporte urbano, problemáticas y propuestas para la mejora de la calidad de vida. En Bettera, M. A. y Montero, M. (Coords.), *Geografía y Transporte* (pp. 42-58). UniRío editora. <http://www.unirioeditora.com.ar/wp-content/uploads/2019/06/978-987-688-713-0.pdf>
- Montero, M. & Bogino, B. (2022). Movilidad urbana aplicada al sistema de transporte del Gran Río Cuarto. En Montero, M. et al. (Comp.) *Territorialidad y perspectivas geográficas*. (pp. 52-57). UniRío editora. <http://www.unirioeditora.com.ar/wp-content/uploads/2023/03/978-987-688-519-5.pdf>
- Montero, M., Bettera, M. A. y Hildmann, M. F. (2018). Áreas incluidas y excluidas del servicio de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto. *II Congreso Internacional de Geografía Urbana Ciudades bajo presión. Periferias como opción*. Universidad Nacional de Luján. https://c56fd959-3825-48bf-98ae-8f8218a02972.files-usr.com/ugd/265d00_d5d8fa5c7a4e4eda9add1407f80ca62d.pdf

- Otro Punto* (28/04/2023). Transporte: “Estamos muy conformes con respecto a cómo lo está tomando la gente y como viene manejándose la empresa” [Entrevista a Diego Moreno, subsecretario de Transporte del Gobierno de Río Cuarto]. <https://otropunto.com.ar/2023/04/28/transporte-estamos-muy-conformes-con-respecto-a-como-lo-esta-tomando-la-gente-y-como-viene-manejandose-la-empresa/>
- Pons, J. M. S., Reynés, M. M. y De la Terra, D. C. (2004). Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana. *Geo Crítica/Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, n.º 8, pp. 170-60. <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-60.htm>
- Puntal* (09/04/2021). Transportistas escolares dicen que operan al 40 % y piden un subsidio municipal. <https://www.puntal.com.ar/transportistas/transportistas-escolares-dicen-que-operan-al-40-y-piden-un-subsidio-municipal-n135151>
- Puntal* (30/07/2021). El consejo busca regular el uso de monopatinés y patinetas eléctricas. <https://www.puntal.com.ar/proyecto/el-concejo-busca-regular-el-uso-monopatines-y-patinetas-electricas-n144852>
- Salinas Arreortua, L. A. y Pardo Montaña, A. M. (2016). *Vivienda y migración. Una mirada desde la geografía crítica* [Ciclo de conferencias]. Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México. *Investigaciones geográficas*, n.º 91, pp. 205-207. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-46112016000300205&scrypt=sci_arttext
- Scheurer, F. (2021). *Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor de la ciudad de Río Cuarto*. Tipos de vehículos de la ciudad de Río Cuarto.
- Subsecretaría de Desarrollo Social de la Municipalidad de Río Cuarto (2017). *Programa Recuperadores Urbanos: se entregaron 5 zootropos*. <https://www.riocuarto.gov.ar/0/noticias/detalle/519/programa-recuperadores-urbanos-se-entregaron-5-nuevos-zootropos/28/>

Transporte aéreo en el Gran Río Cuarto: situación actual y problemáticas de los vuelos comerciales del Aeropuerto de Río Cuarto

Marcela Cristina Montero² y María Victoria Cuello³

Introducción

El estudio del transporte aéreo se entiende como una posibilidad más, junto con el sistema de transporte de ómnibus de larga distancia, para integrar y conectar el Gran Río Cuarto con otras urbes del país. Esto se encuentra en coincidencia con lo expresado en la Carta del Ministerio de Transporte - La Revolución de los Aviones (2017), donde se considera al transporte aéreo como esencial para el desarrollo del país, ya que Argentina es el octavo Estado más grande del mundo, conectar a sus provincias entre sí y con

2 Universidad Nacional de Río Cuarto, mmontero@hum.unrc.edu.ar

3 Graduada colaboradora en investigación, vicky.cuello87@gmail.com

el exterior es indispensable, para así crear oportunidades y generar empleo formal, hacer crecer las economías regionales e industrias ligadas al transporte y el turismo.

Para la presente investigación, se plantearon algunos interrogantes como guía: cuál es la situación actual del transporte aéreo de pasajeros en el Gran Río Cuarto, qué visión o proyección tienen las gestiones de los gobiernos locales sobre el transporte aéreo, el transporte aéreo favorece la integración del Gran Río Cuarto con el resto del país. Estos sirvieron de guía para profundizar sobre la temática e identificar como principal limitante la falta de información oficial.

Los objetivos del trabajo buscan dar a conocer la situación actual del transporte aéreo del Gran Río Cuarto enmarcado en el sistema de vuelos de cabotaje del país y analizar las problemáticas que se presentan en torno al mismo.

El objetivo general desde el cual se partió fue conocer el proceso de conformación y situación actual del transporte aéreo del Gran Río Cuarto. Y los específicos: Dar a conocer la situación actual del transporte aéreo comercial del Gran Río Cuarto enmarcado en el sistema de vuelos de cabotaje del país y analizar las problemáticas que se presentan en torno al mismo, e identificar y analizar la visión o proyección de los gobiernos locales sobre el transporte aéreo.

En la investigación se utilizó una metodología mixta basada en el método de estudio de caso, propuesta por el Banco Interamericano para el Desarrollo (2011) y por Barrio Castillo (2010). En la primera etapa se abordó el estudio de la situación actual, la búsqueda y selección de información periodística y bibliográfica. En la segunda etapa se realizaron entrevistas a informantes clave y a consumidores o potenciales consumidores del servicio. En la tercera etapa se realizó el análisis de los datos e información obtenida, lo cual permitió identificar problemáticas del transporte aéreo y, por último, cuál era la perspectiva del gobierno local sobre las potencialidades de este medio para con la economía regional.

Localización del área de estudio

El aeropuerto comercial se ubica en Las Higueras, provincia de Córdoba, localidad que conforma el Gran Río Cuarto en el sector noreste, en el predio del Área Material de Río Cuarto, el cual tiene 900 hectáreas.

Figura 1. Localización del Aeropuerto Río Cuarto, en la localidad de Las Higueras



Fuente: Cuello & Montero (2022).

Según investigaciones anteriores (Cuello, 2018; Cuello y Montero, 2022) el aeropuerto de Río Cuarto se inauguró en julio de 1946, con el servicio de la empresa Aeroposta. El 10 de agosto de 1944 se creó el Taller Regional Río Cuarto. Según Decreto 21105/44 – BMS n.º 11” (Luis, 2015). Hoy se denomina: Área de Material “Río Cuarto”. El uso fue y es militar, pero a fines de la década de los noventa comenzó la actividad comercial con la ruta Bs. As. – Río Cuarto, la cual ha tenido aperturas y cierres, al compás de las crisis económicas del país.

Marco teórico

La presente investigación parte desde una postura geográfica crítica, teniendo en cuenta que el objetivo es analizar críticamente las problemáticas del transporte aéreo de la ciudad de Río Cuarto. De acuerdo con Gurevich (1995), la geografía crítica tiene un especial interés por la sociedad y sus problemas. Tiene en cuenta a la historia como indispensable para entender la realidad y actuar sobre ella. Plantea una mirada global, integradora, y va a concebir al espacio como un producto social.

En la clasificación general de transportes, mencionada en capítulos anteriores, el aéreo es de tipo colectivo o grupal y puede ser público o privado. En el caso de los vuelos comerciales del Aeropuerto Río Cuarto es público, debido a que la única línea que opera pertenece a Aerolíneas Argentinas.

El transporte aéreo es entendido como un medio de comunicación “capaz de realizar traslados de pasajeros o bienes por medio de aviones u otros medios que se trasladan por medio del aire [...] Su desplazamiento es controlado por medio del aire y consta de motores para darle capacidad de vuelo” (Briceño, 2018). La importancia de este transporte aéreo radica en el servicio que brinda a la sociedad, ya sea por rapidez, mejor confort u otras ventajas.

Si bien es uno de los medios de transporte más costoso, muchas veces es elegido por su rapidez teniendo en cuenta que en estas épocas el tiempo es un factor importante. Su celeridad se debe gracias a que no hay barreras físicas, facilitando un viaje sin interrupción escogiendo la ruta más corta. Es un transporte que puede conectar cualquier parte del mundo, permitiendo el acceso al comercio y turismo.

En forma sintética los vuelos comerciales que se realizan en el Área Material Río Cuarto son considerados de cabotaje, no salen al exterior del país. Además, son de tipo regional, ya que integra el Gran Río Cuarto y región con Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Contar con transporte aéreo en áreas aisladas o deprimidas económicamente puede impactar positivamente en la economía regional, aunque “[..] para que el sector desarrolle su actividad requiere del consumo de bienes y servicios de otros sectores y éstos, a su vez, como consecuencia de dicha demanda, generan actividad económica, empleo e impuestos por concepto de esa demanda” (Olivera y otros, 2011, p. 7). Estos procesos de encadenamiento productivo (hacia atrás o adelante) generan ingresos por comercialización, prestación de servicios y por los puestos de trabajo generados.

Es importante destacar que el estudio del transporte aéreo de vuelos comerciales correspondientes al Aeropuerto Río Cuarto no cuenta con antecedentes de investigación, consecuentemente, aquí se abordan las primeras aproximaciones teóricas necesarias para realizar la identificación y análisis de la situación actual.

Proceso de establecimiento de transporte aéreo comercial en el aeropuerto de Río Cuarto

Como se mencionó anteriormente, el aeropuerto pertenece a las Fuerzas Aéreas Argentinas, por lo tanto, su uso es eminentemente militar y dentro del predio del Área material Río Cuarto se encuentra el aeropuerto comercial, el cual hace uso de la infraestructura y equipamiento necesarios.

En el año 2000 (Cuello, 2018), la corporación Aeropuertos Argentina 2000 realizó la repavimentación de la pista central y refacción del edificio principal; en 2001 Southern Winds operaba allí con aeronaves Dash-8, el destino era Aeroparque (Buenos Aires). En julio de 2002, junto con la crisis que transitaba Argentina, Southern Winds dejó de operar ese modelo de aeronave, reestructura su red de vuelos de cabotaje, y Río Cuarto queda sin servicios regulares.

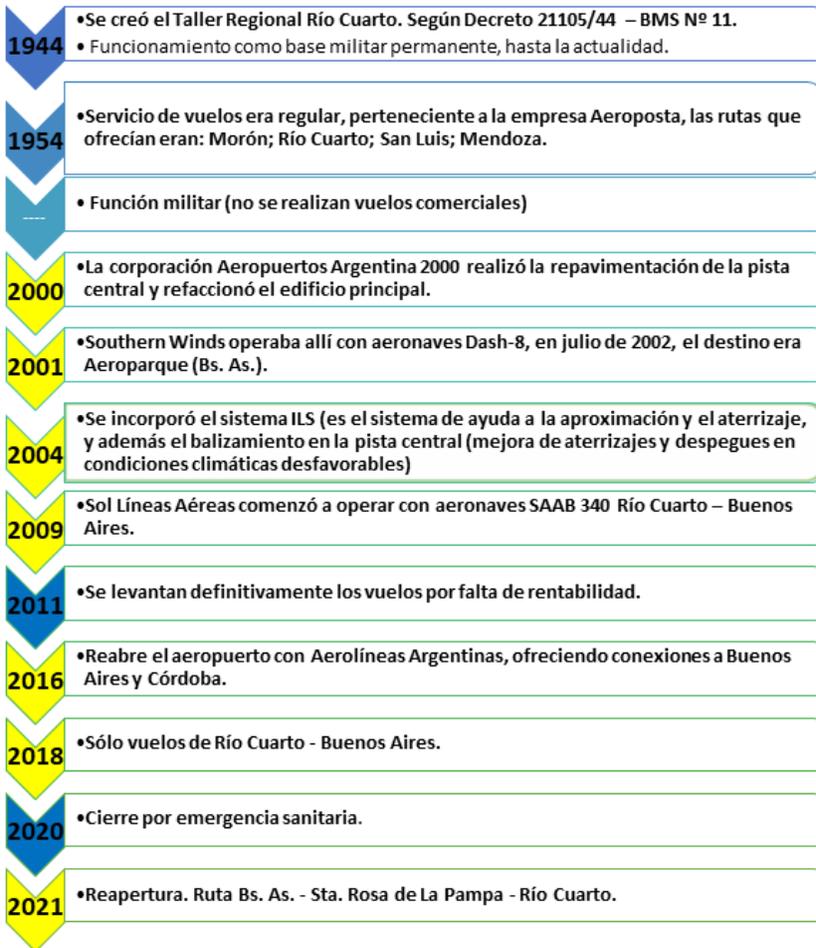
En 2004, se incorporó el sistema ILS (es el sistema de ayuda a la aproximación y el aterrizaje establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional) y balizamientos en la pista central para mejorar los aterrizajes y despegues en condiciones climáticas desfavorables. En 2009 Sol Líneas Aéreas comenzó a operar con aeronaves SAAB 340, en la ruta Río Cuarto – Buenos Aires. En 2011 se levantan definitivamente los vuelos por falta de rentabilidad.

En 2016 reabre el aeropuerto con Aerolíneas Argentinas, ofreciendo conexiones a Buenos Aires y Córdoba, ya en 2018 solo hay vuelos de Río Cuarto - Buenos Aires. Durante la pandemia los vuelos se suspendieron, se retomaron el 5 de enero de 2021 y en noviembre se incorporó un nuevo destino, Santa Rosa de la Pampa.

En el período 2018 – marzo de 2022, las noticias sobre los vuelos comerciales del aeropuerto de Río Cuarto abordan la apertura/cierre/reapertura del aeropuerto.

En la figura 2, se representan los principales eventos del Aeropuerto de Río Cuarto, con el objetivo de hacer una síntesis que permita visualizar la inestabilidad de la prestación del servicio de vuelos comerciales que ha caracterizado su funcionamiento.

Figura 2. Proceso de funcionamiento del Aeropuerto Río Cuarto



Fuente: Cuello y Montero (2022).

En septiembre de 2022 la frecuencia era de tres días por semana (1 por día). Parte con destino a Aeroparque Jorge Newbery entre las 18:30 y 21:35 horas, dependiendo del día de la semana. Según varios de los entrevistados el vuelo sale desde la ciudad casi siempre completo, y vuelve aproximadamente con la mitad de ocupación, dependiendo el día de la semana.

En septiembre de 2023 la ruta que se ofrece es Río Cuarto - Buenos Aires (Aeroparque) y viceversa, los días domingo, lunes, miércoles y viernes. Los arribos al aeropuerto local son aproximadamente a las 21 horas.

Los vuelos salen de Río Cuarto a las 21:40 horas a excepción de los días domingos que parte a las 22:10 horas. La cantidad de usuarios en 2023 desde enero hasta agosto inclusive fue de 565 (Administración Nacional de Aviación Comercial, 2023).

Según datos de la Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas, dependiente de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) se elaboró la Tabla n.º 1, en la cual se presenta información sobre vuelos regulares y no regulares domésticos e internacionales y el valor total de pasajeros embarcados y desembarcados.

Tabla 1. Vuelos comerciales en el Aeropuerto de Río Cuarto desde 2001 hasta 2023

Año	Vuelos regulares	Valor total de pasajeros embarcados y desembarcados.
2001	15	818
2002 * Desde enero a julio inclusive.	6	390
2003	0	10
2004	0	154
2005 – 2008* Se contabilizan pasajeros de vuelos no regulares domésticos o de cabotaje.	0	75
2009* Desde marzo a diciembre inclusive	0	622
2010	0	517
2011	0	112
2012 – 2015* Se contabilizan pasajeros de vuelos no regulares domésticos o de cabotaje.	0	95
2016* Desde septiembre a diciembre inclusive	12	371
2017	54	1154
2018	38	596
2019	37	565
2020* Desde enero a marzo inclusive	5	100
2021* Desde julio diciembre inclusive	8	327
2022	26	569
2023* Desde enero a agosto inclusive	17	565

Fuente: elaboración propia sobre la base de la Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas, dependiente de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). Autora: Montero (2023).

La sistematización de los datos de ANAC permite visibilizar la inestabilidad que ha caracterizado al servicio de transporte aéreo local (figura 3).

Figura 3. Proceso de funcionamiento del Aeropuerto Río Cuarto



Elaborado en base a datos de ANAC. Autora: Montero, M. (2023)

Problemáticas del servicio aéreo comercial según los usuarios

De acuerdo con las entrevistas en profundidad realizadas a los consumidores (dos docentes de gestión universitaria, dos profesionales universitarios que trabajan a nivel nacional y un alto cargo de empresa de energía) y a la búsqueda y clasificación de noticias en medios periodísticos online (Anexo 1) se identificaron diferentes problemáticas que afectan a los vuelos comerciales del Gran Río Cuarto.

Una de las problemáticas es la cancelación de vuelos asociada con la condición climática de niebla (*Puntal*, 05/07/2017; *LV16*, 18/07/2017). Por dicha razón entre los años 2016 y 2019 se produjeron numerosas cancelaciones de vuelos, lo que impactó negativamente en la imagen social del servicio, motivo por el cual usuarios que deben hacer trasbordo para vuelos internacionales, prefieren no hacer el vuelo de cabotaje debido a las cancelaciones que podrían llegar a perjudicarlos. Al respecto, circula información popular que señala como principal causa de esta situación la falta

de instrumental de vuelo en la pista de aterrizaje. Lo cual es incorrecto, teniendo en cuenta lo expresado por el jefe del aeropuerto local Alejandro Galetto:

Luego de las cancelaciones por visibilidad reducida causada por la niebla, las autoridades aeroportuarias de Las Higueras indicaron que el aeropuerto cuenta con todos los instrumentos para realizar los aterrizajes. Además, destacaron que la pista de aterrizaje es más extensa que la de Aeroparque “Jorge Newbery”, en Buenos Aires.

El jefe del aeropuerto local, Alejandro Galetto, despejó las dudas sobre el instrumental de vuelo, al indicar que posee el mismo equipamiento que otros aeropuertos e incluso la pista es más larga que la del Aeroparque Jorge Newbery. (LV16, 18/07/2017)

Otra problemática, también asociada con la cancelación de vuelos, son los conflictos relativos a los trabajadores operativos (*Puntal*, 01/02/2023 y 23/09/2019; *El Tucumano*, 13/10/2017) o de vuelo (*LM NEUQUÉN*, 10/01/2022), que también repercuten negativamente en la credibilidad del servicio.

Las problemáticas mencionadas anteriormente se ven reflejadas en la toma de decisiones de los posibles usuarios del servicio, lo cual se observó en las entrevistas realizadas en 2022, ya que la mayoría manifestó que hasta último momento no se puede saber con certeza si van a poder viajar o no y, ante la posibilidad de no poder llegar a tiempo a un vuelo internacional, optan por viajar utilizando otros medios (colectivos de larga distancia y el automóvil particular) que les generan mayor seguridad.

El análisis de las respuestas obtenidas a partir de las entrevistas en profundidad a usuarios del servicio de vuelos comerciales permitió identificar que en 2022 el principal problema era la frecuencia y horarios propuestos, «el servicio está programado para ir y volver desde Buenos Aires, no para los riocuartenses» (entrevistado 1). Dicha percepción se repitió en los demás encuestados.

En relación con el costo, hicieron notar la diferencia que hubo pre y postpandemia; en el segundo semestre de 2022 el costo (elevado) influyó significativamente en la disminución de su consumo. Todos los entrevistados coincidieron que la frecuencia y el horario establecido no responden a sus necesidades. El entrevistado 3 comentó que su equipo de trabajo viajó a Buenos Aires (mayo de 2022) y debió pernoctar en dicha ciudad para el evento del día posterior, y tuvieron que retirarse antes para poder regresar el mismo día a la ciudad. Al respecto, expresó: “A la empresa le salió más caro debido al hotel y nosotros no pudimos quedarnos hasta el final de la capacitación, hubiera sido mejor ir y volver en colectivo, incluso en un auto de la empresa”. En agosto de 2023 se tuvo la oportunidad de volver a entrevistar al mismo usuario, él manifestó que desde noviembre de 2022 la empresa en la que trabaja decidió poner a disposición vehículos con conductor (propios o de remisería) para el traslado del personal cuando tienen que realizar capacitaciones en Buenos Aires, no solo por los horarios, sino porque resulta más económico debido a los valores de los vuelos y gasto en hospedaje.

Respecto a la llegada de inversiones o capitales al Gran Río Cuarto (en industrias, comercio, turismo, etc.) gracias a la integración que proporciona contar con los vuelos comerciales, los entrevistados manifestaron no tener conocimiento al respecto. Solo los docentes universitarios manifestaron que antes de la pandemia les permitió traer a referentes académicos internacionales a eventos científicos, pero que, postpandemia, el uso es muy escaso.

Además, se consultó a un Abogado experto en litigios de servicios de vuelos comerciales, la entrevista, a diferencia de las anteriores, fue abierta y de tipo espontánea. El profesional manifestó que la situación de Río Cuarto no beneficia en nada a la empresa, al contrario, ya que en varias ocasiones la ciudad es noticia por las problemáticas en los vuelos (aterrizaje, suspensión de vuelos, juicios de civiles por incumplimiento del servicio, etc.), situación que se mantiene desde 2016.

Perspectivas de los gobiernos locales sobre el transporte aéreo

A partir del interrogante qué visión o proyección tienen las gestiones de los gobiernos locales sobre el transporte aéreo, se realizó la búsqueda de

artículos periodísticos sobre la temática, se identificó en éstos que el intendente de Las Higueras afirmó que “viene trabajando para elevar el nivel del Aeropuerto y recibir aviones de mayor volumen”, según el periódico online *El Día de Higueras* (16/08/2022). Además, expresó que se estaba gestionando la elevación de categoría del aeropuerto con el objetivo de llevarlo a internacional en el que se pueda importar y exportar.

El anuncio oficial se realizó el 13 de noviembre, a través de noticias en los medios locales (*El Día de Higueras*, *LV16* y *Puntal*, 13/11/2022). Se difundió que se logró habilitar una aduana de exportaciones e importaciones en el aeropuerto local, gestionada por una empresa del Grupo SP, la cual fue la responsable de realizar las gestiones pertinentes para su desarrollo y puesta en marcha. El servicio “contó con el acompañamiento del CECIS, Aduana y la Secretaría de Desarrollo Económico, Comercial e Industrial de la Municipalidad de Río Cuarto” (*Puntal*, 13/11/2022).

El sistema consiste en la tramitación de aduana y embarcado en el aeropuerto local con destino hacia el aeropuerto internacional de Aeroparque, el cual cuenta con depósito fiscal, y, desde allí se realiza el trasbordo a diferentes destinos como por ejemplo Montevideo, Asunción, Santiago de Chile, Lima y Bogotá, como también a otros destinos como Santa Cruz de la Sierra, San Pablo, Río de Janeiro. También se podrán enviar y recibir cargas desde Roma, Madrid, Miami y Nueva York, aunque en este caso se agrega un trasbordo entre los aeropuertos de Aeroparque y Ezeiza (*Puntal*, 13/11/2022). Los productos que se comercializarían, según Diego Cambria, gerente del Centro Empresario Industrial Comercial y de Servicios de Río Cuarto (CECIS), serían biomédicos, insumos y productos de genética animal y otros (*LV16*).

En relación con la integración de la economía local con el resto del país y el exterior el presidente de SP, Pablo Trabattoni, manifestó que “siempre se busca ayudar y contribuir a los desarrollos locales” y que su vocación “es ver progresar los aeropuertos del interior” (*El Día de Higueras*, 13/11/2022).

Conclusión

En relación a la situación actual el proceso histórico del Área Material de Río Cuarto se presentó inestable desde el 2001 hasta la actualidad. En la actualidad (septiembre de 2023) se mantiene la ruta Río Cuarto - Aeropar-

que, con una frecuencia de cuatro días a la semana, con horario nocturno, lo que significa tanto para los usuarios de ida o regreso tienen que pernoctar en la ciudad que arriban.

Además, según usuarios del servicio, la principal problemática es la frecuencia semanal que ofrece, los horarios y el costo de los pasajes, situación que repercute negativamente en la valoración de la confiabilidad del servicio de vuelos comerciales.

Se logró identificar que a partir de 2022 la visión de los gobiernos locales se orienta no solo a la función de transporte de personas, sino también a la potenciación de la comercialización de producciones locales a nivel internacional, por medio de la apertura de una aduana. Se puede destacar que la proyección de la funcionalidad de los vuelos comerciales ha comenzado a ser valorada desde otras perspectivas, como pueden ser los desarrollos científicos, por ejemplo, las producciones locales de innovación biotecnológica.

El afianzamiento de los vuelos de cabotaje no se ha logrado desde hace más de dos décadas, esto puede ser causa de la dependencia nacional exclusivamente. La participación de los gobiernos, empresas prestatarias del servicio y de los usuarios podrían, lograr construir una visión clara, consensuada y, esencialmente, viable a lo largo del tiempo. Así la mirada integral y participativa aportaría posibles soluciones.

Referencias bibliográficas

304010 (22 de octubre de 2015). Área Material Río Cuarto. <https://www.3040100.com.ar/area-material-rio-cuarto/>

Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) (2019). *Tablas Movimientos y pasajeros 2001 - 2018*. Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas, dependiente de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo. <https://datos.anac.gob.ar/static/docs/serie-historica-anac-01-19.xlsx>

- Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) (2023). *Tablas Movimientos y pasajeros 2019 - 2023*. Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas, dependiente de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo. <https://datos.anac.gob.ar/static/docs/series-historicas-anac.xlsx>
- Banco Iberoamericano para el Desarrollo. (2011). *Pautas para la elaboración de Estudios de Caso*. <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6434/Pautas%20para%20la%20elaboraci%C3%B3n%20de%20Estudios%20de%20Caso.pdf>
- Barrio del Castillo, I. et. al (2010). *Métodos de investigación educativa*. https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Est_Casos_doc.pdf
- Briceño, G. (2018). Transporte aéreo. [Mensaje en un Blog]. *Euston96*. <https://www.euston96.com/transporte-aereo/>
- Cuello, M. (2018) *Inédito. Ampliación de las líneas aéreas de Río Cuarto en 2018: ¿Viable o inviable?* [Seminario de aplicación Pedagógica: problemáticas urbanas.] Profesorado en Geografía, Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de Río Cuarto. Río Cuarto.
- Cuello, M. y Montero, M. (2022). *Transporte aéreo en el Gran Río Cuarto: situación actual*. En Montero, M. et al. (Comp.), *Territorialidad y perspectivas geográficas*. <http://www.unirioeditora.com.ar/wp-content/uploads/2023/03/978-987-688-519-5.pdf>
- El Día de Higueras* (13 de noviembre de 2022). Ya se puede exportar e importar desde el Aeropuerto. <https://eldiadehigueras.com.ar/contenido/8017/ya-se-puede-exportar-e-importar-desde-el-aeropuerto>
- El Día de Higueras* (16 de agosto de 2022). Escudero: “Queremos darle una categoría superior al Aeropuerto”. <https://eldiadehigueras.com.ar/contenido/6975/escudero-queremos-darle-una-categoria-superior-al-aeropuerto>
- El Tucumano* (13 de octubre de 2017). Cancelan vuelos de Aerolíneas Argentinas por un conflicto gremial. <https://www.eltucumano.com/noticia/actualidad/243937/cancelan-vuelos-de-aerolineas-argentinas-por-un-conflicto-gremial>

- Gurevich, R y otros (1995). *Notas sobre la enseñanza de una Geografía renovada*. Aique.
- La Nueva Mañana* (28 de febrero de 2019). Río Cuarto: reclaman por cancelación de conexión aérea a Capital Federal. <https://lmdiarario.com.ar/contenido/133098/rio-cuarto-reclaman-por-la-cancelacion-de-una-conexion-area-hacia-capital-federa>
- LM NEUQUÉN* (10 de enero de 2022). En plena temporada alta, Aerolíneas cancela vuelos por contagios de COVID. <https://www.lmneuquen.com/en-plena-temporada-alta-aerolineas-cancela-vuelos-contagios-covid-n876244>
- LV16* (13 de noviembre de 2022). El Aeropuerto de Las Higueras fue habilitado para exportar mediante envíos aéreos. <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-169076/el-aeropuerto-de-las-higueras-fue-habilitado-para-exportar-mediante-envios-aereos>
- LV16* (18 de julio de 2017). Aseguran que el aeropuerto de Las Higueras cuenta con todo el instrumental para aterrizar con niebla. <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-100031>
- Ministerio de Transporte de la República Argentina. (2017). *Carta del Ministerio de Transporte: La Revolución de los Aviones*. Casa Rosada Argentina. <https://www.casariosada.gob.ar/79-informacion/carta-jefaturagabinete/42189-carta-del-ministerio-de-transporte-la-revolucion-de-los-aviones>
- Olivera, M., Cabrera, P., Bermúdez, W. y Hernández, A. (2011). *El impacto del transporte aéreo en la economía colombiana y las políticas públicas*. [https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/165/CDF No 34 Abril 2011.pdf?isAllowed=y&sequence=3](https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/165/CDF%20No%2034%20Abril%202011.pdf?isAllowed=y&sequence=3)
- Puntal* (1 de febrero de 2023). La odisea de los pasajeros del último vuelo Buenos Aires- Río Cuarto que no pudo llegar. <https://www.puntal.com.ar/rio-cuarto/la-odisea-los-pasajeros-del-ultimo-vuelo-buenos-aires-rio-cuarto-que-no-pudo-llegar-n183934>

Puntal (13 de noviembre de 2022). Habilitan aduana y exportación en el Aeropuerto de Río Cuarto. <https://www.puntal.com.ar/exportaciones/habilitan-aduana-y-exportacion-el-aeropuerto-rio-cuarto-n178421>

Puntal (23 de septiembre de 2019). Cancelaron los vuelos de ayer entre Buenos Aires y Río Cuarto. <https://www.puntal.com.ar/cancelaron-los-vuelos-ayer-buenos-aires-y-rio-cuarto-n49747>

Puntal (5 de julio de 2017). Los vuelos cancelados de junio se debieron a las malas condiciones climáticas. <https://www.lv16.com.ar/sg/nota/99646/los-vuelos-cancelados-de-junio-se-debieron-a-las-malas-condiciones-climaticas>

Anexo

Fuente	Fecha	Problemática
<i>Puntal</i> https://www.puntal.com.ar/rio-cuarto/la-odisea-los-pasajeros-del-ultimo-vuelo-buenos-aires-rio-cuarto-que-no-pudo-llegar-n183934	01/02/2023	Suspensión de aterrizaje por “la problemática del personal en la terminal aérea el último lunes habría radicado “en una rotura del acelerador de la autobomba”
<i>LM NEUQUÉN</i> https://www.lmneuquen.com/en-plena-temporada-alta-aerolineas-cancela-vuelos-contagios-covid-n876244	10/01/2022	Cancelación de vuelos: “Esta nueva ola de COVID está afectando fuertemente la operación aerocomercial en todo el mundo. Los contagios de personal de las aerolíneas son masivos provocando demoras y cancelaciones”
<i>Puntal</i> https://www.puntal.com.ar/cancelaron-los-vuelos-ayer-buenos-aires-y-rio-cuarto-n49747	23/09/2019	Sustentación de vuelo: “la situación se originó por un problema con la terminal Río Cuarto. En particular, relataron que ayer no había despachante operativo y que por eso no pudieron arribar ni despegar vuelos. Además, trascendió que hace ya algún tiempo que la vacante de esa función es cubierta por personal de otros aeropuertos”
<i>La Nueva Mañana</i> https://lmdiario.com.ar/contenido/133098/rio-cuarto-reclaman-por-la-cancelacion-de-una-conexion-area-hacia-capital-federada	28/02/2019	Cancelación de línea: Aerolíneas Argentinas retirará en abril el vuelo Río Cuarto-Buenos Aires de las 6.30 y el único viaje será a las 22.40 con regreso a la noche siguiente
<i>El Tucumano</i> https://www.eltucumano.com/noticia/actualidad/243937/cancelan-vuelos-de-aerolineas-argentinas-por-un-conflicto-gremial	13/10/2017	Cancelación de vuelos: “fueron cancelados esta mañana debido a asambleas que realizan trabajadores aeronáuticos en reclamo de un aumento salarial”

<p><i>LV16</i> https://www.lv16.com.ar/sg/nota-100031</p>	<p>18/07/2017</p>	<p>Cancelación de aterrizaje: cancelaciones por visibilidad reducida causada por la niebla</p>
<p><i>Puntal</i> https://www.lv16.com.ar/sg/nota/99646/los-vuelos-cancelados-de-ju-nio-se-debieron-a-las-malas-condiciones-climaticas</p>	<p>05/07/2017</p>	<p>Cancelación de vuelos: la compañía Aerolíneas Argentina realizó una inspección técnica en el Aeropuerto de Las Higueras y se comprobó que los vuelos fueron suspendidos por las malas condiciones climáticas</p>

Percepción de vecinos de la ciudad de Río Cuarto sobre el medio de transporte que utilizan con mayor frecuencia. Estudio de los barrios: Alberdi Norte y Sur, Hipódromo y Pizarro. 2022- 2023

Tatiana Macarena Ferrando⁴ y Marcela Cristina Montero⁵

Introducción

La presente investigación se desarrolló en el marco de una beca de investigación otorgada por la Secretaría de Ciencia y Técnica de la Universidad Nacional de Río Cuarto a través de Proyectos y Programas de Investigación (PPI) 2020 - 2023. El plan de trabajo de la beca se titula “¿Cómo perciben el sistema de transporte los vecinos de diferentes sectores de la ciudad de

4 Alumna Becaria en Investigación, ferrando15tati@gmail.com

5 Universidad Nacional de Río Cuarto, mmontero@hum.unrc.edu.ar

Río Cuarto, según el medio de transporte que utilizan con mayor frecuencia?”, dirigido por Marcela Montero.

Se parte del objetivo de proporcionar una mirada integral y participativa de la temática en estudio, motivo por el cual se abordan a continuación las experiencias y percepciones que tienen los vecinos de diferentes sectores de la ciudad de Río Cuarto sobre el sistema de transporte en general, según el medio de transporte que utilizan con mayor frecuencia. De esta manera, el escuchar y registrar las voces y necesidades de ellos, a través de diferentes técnicas, permitirá conocer cuáles son las problemáticas relacionadas con los medios de transporte que afectan su calidad de vida.

Es importante conocer las percepciones de los vecinos sobre el sistema de transporte que utilizan con mayor frecuencia y de otros medios porque esto permite comprender cómo los usuarios experimentan el sistema de transporte y cómo influye en su vida cotidiana. Las percepciones de los usuarios pueden proporcionar información valiosa sobre los aspectos positivos y negativos del sistema de transporte, así como sobre las necesidades y preferencias de los usuarios.

Además, establecer relaciones entre las percepciones de los vecinos sobre el sistema de transporte y las actividades de su vida cotidiana puede ayudar a comprender cómo el sistema de transporte influye en la calidad de vida de las personas y en su acceso a oportunidades y servicios. Por ejemplo, si los usuarios perciben que el sistema de transporte es poco confiable o inseguro, es posible que eviten ciertas actividades o lugares que requieren viajar en transporte público. Por otro lado, si los usuarios perciben que el sistema de transporte es eficiente y accesible, es más probable que utilicen el transporte público para acceder a oportunidades y servicios.

La metodología utilizada es cualitativa y cuantitativa a través de la técnica de estudio de caso. Se realizaron encuestas y la sistematización de los resultados se realizó principalmente a través de gráficos.

Particularmente el estudio del sistema de transporte y comunicaciones, forma parte de una de las temáticas emergentes en el campo de la Geografía en Argentina. En la ciudad de Río Cuarto es una temática o problemática que ha sido y es abordada principalmente por ingenieros y otros profesionales de la rama de las ciencias exactas, consecuentemente, pocas veces se incorporan como variables de análisis a los grupos sociales y las problemáticas que los afectan. De esta manera se sostiene que abordar

el movimiento de personas en un territorio particular permitirá conocer el impacto en este y la calidad de vida de la población. Para realizar los diferentes estudios se tomaron como antecedentes algunos trabajos, como “Transporte Público y Ordenamiento Territorial”. Una nueva regulación y articulación metropolitana para el Gran Mendoza” de María Cristina Barbosa, Mirta Elena Marre, Lía Emilce Martínez (2016), que desde un abordaje desde la Ciencia Política manifiestan que:

Desde la perspectiva de política pública, es importante partir de la necesidad de diseñar herramientas administrativas claves que permitan agilizar y mejorar la implementación de políticas, como es el caso del sistema de transporte público urbano. Un elemento fundamental es contar con diagnósticos que permitan dar respuesta a las necesidades de movilidad y gestión de los diferentes modos de transporte en áreas urbanas como el Gran Mendoza, y que permitan a las autoridades contar con información actualizada sobre la población y el territorio donde se desarrollará la política pública en cuestión (Barbosa, Marre y Martínez, 2016, p. 3).

Otro antecedente es el artículo “*La participación ciudadana en la ordenación del territorio: posibilidades y limitaciones*” del geógrafo Fernando Miguel (2010) en el cual se aborda específicamente el papel desempeñado por la participación ciudadana en la concepción y el comportamiento de las políticas públicas. El autor considera que el creciente

[...] interés por parte de los ciudadanos como de las administraciones públicas responsables en asumir la existencia de una realidad sociológica, cultural y política en la que se cimientan los pilares de la calidad democrática del sistema decisonal, y cuyo reconocimiento propende a un estilo de gobierno más sensible, integrador y eficiente (2010, p. 6).

Además, el mencionado autor afirma que la participación de los vecinos junto con el gobierno hace posible el reconocimiento del marco regulatorio (potencialidades y limitaciones) a partir de la pluralidad de experiencias a que da lugar y de las variaciones observadas entre unos espacios y otros.

En la ciudad de Río Cuarto se han comenzado a conformar espacios de participación ciudadana, como respuesta a las convocatorias realizadas por el Consejo Municipal y por las agudas problemáticas en el sistema de transporte del Gran Río Cuarto. De esta manera, el autor mencionado anteriormente, proporciona lineamientos que son considerados de importancia para incorporar en las políticas públicas, ya que se basan en el diseño de políticas públicas con la participación de los ciudadanos, los vecinos, es decir, con aquellos que transitan permanentemente los lugares.

En relación a la calidad de vida se considera como principal antecedente el artículo “Áreas incluidas y excluidas del servicio de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto” de Montero, Bettera y Hildmann (2018) presenta, a través del análisis de variables, cuáles son los sectores de la ciudad en los cuales los habitantes debido a la escasa accesibilidad y conectividad del servicio de transporte masivo urbano ven afectada su calidad de vida. Las variables de infraestructura que analizaron fueron: disponibilidad de red de agua, cloacas y gas, y pavimento; cobertura de servicio educativo (nivel inicial, primario y secundario) y servicio de transporte urbano de pasajeros. Entre los resultados se identifica al barrio Alberdi Sur como uno de los que se ven afectados, se expresa: “Sector SE – Parque Industrial presenta baja inclusión, los servicios analizados están presentes, pero son insuficientes y se potencia la exclusión debido al acceso dificultoso al transporte urbano para satisfacer, por ejemplo, la demanda de instituciones educativas” (Montero, Bettera y Hildmann, 2018, p. 162)

De acuerdo con lo anterior y con el interrogante de investigación planteado, se considera que es importante generar información que permita realizar actuaciones con la finalidad de responder a las necesidades de movilidad y gestión de los diferentes modos de transporte en esta área urbana bajo estudio, como también visibilizar situaciones que viven a diario los vecinos de los distintos barrios seleccionados. Los barrios bajo estudio en la presente investigación son los barrios: Alberdi Norte, Alberdi Sur, Hipódromo y, por último, Pizarro.

Objetivos

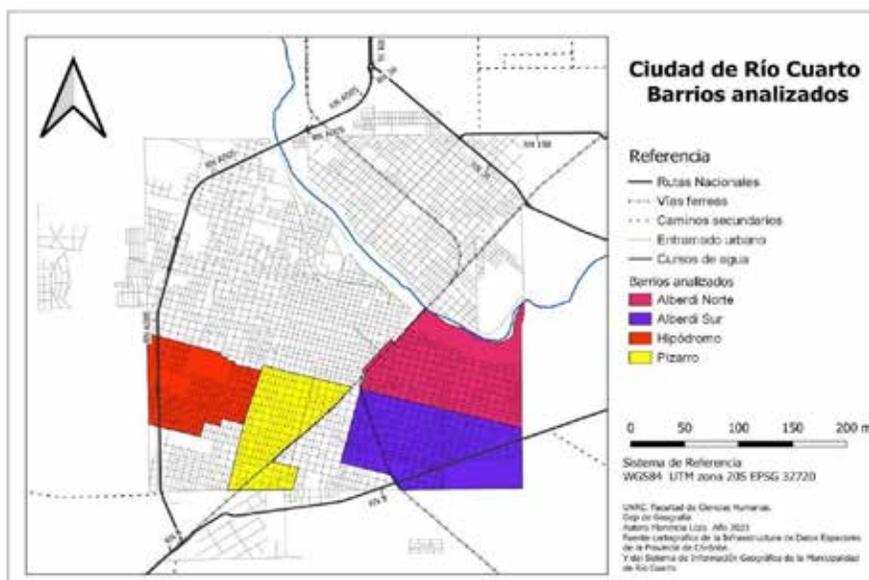
El objetivo principal de este trabajo es conocer y analizar las percepciones que tienen los vecinos de los barrios Alberdi Norte y Sur, Pizarro e Hipódromo de la ciudad de Río Cuarto sobre el sistema de transporte que utilizan con mayor frecuencia para el desarrollo de las actividades de su

vida cotidiana. También, se busca conocer y establecer relaciones entre las percepciones que tienen con las actividades de su vida cotidiana e identificar fortalezas y debilidades del sistema de transporte según la percepción de los vecinos.

Características del área de estudio

Los barrios seleccionados para el estudio se localizan aledaños al macrocentro de la urbe, esto se debe a la necesidad identificar movimientos diarios de los habitantes para satisfacer algunas necesidades, como por ejemplo traslado al trabajo, a instituciones de educación y/o salud, a realizar compras, entre otras.

Figura 1. Delimitación de los Barrios de la Ciudad de Río Cuarto, Córdoba, Argentina



Fuente: Ferrando (2022).

Según fuentes oficiales (Mapas Río Cuarto, 2023) las características poblacionales de los barrios objeto de estudios, en el año 2008, eran de:

Tabla 1. Características poblacionales de los barrios de río Cuarto (2008)

Barrio	Cant. de hab.(2008)	Densidad poblacional (2008)
Alberdi Norte	20442	4669,11 hab./km ²
Alberdi Sur	11940	2512, 9 hab./km ²
Pizarro	12448	4338,32 hab./km ²
Hipódromo	5228	1783,54 hab./km ²

Fuente: elaboración propia sobre la base de Mapas de Río Cuarto (2023).

Marco teórico

Las temáticas y problemáticas de la movilidad urbana son abordadas por un amplio abanico de disciplinas, desde la perspectiva *postmoderna* de la geografía (Buzai, 2003) basada en la revalorización del espacio, el reconocimiento de la diversidad de experiencias humanas y la aproximación a un mismo objeto de estudio desde diferentes enfoques; en las últimas décadas han proliferado estudios de movilidad urbana sostenible. La cual promueve, según Tanikawa Obregón y Paz Gómez (2021), el uso de sistemas de transporte más eficientes, seguros, accesibles y respetuosos con el medio ambiente, que permitan, al mismo tiempo, satisfacer las necesidades de movilidad de la población sin comprometer la calidad de vida de las personas ni el equilibrio ecológico del entorno urbano.

La movilidad urbana sostenible, de acuerdo con Tanikawa Obregón y Paz Gómez (2021), fomenta el uso de modos de transporte más sostenibles, como el transporte público, la bicicleta o caminar, y busca reducir la dependencia del automóvil particular. Además, promueve una planificación urbana adecuada que tenga en cuenta la movilidad urbana y la distribución espacial de la población, de forma tal que permita evitar la congestión vehicular y mejorar la calidad de vida. También se busca fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones sobre la movilidad urbana, para que las políticas y estrategias de transporte sean más equitativas y respondan a las necesidades y demandas de la población.

La evolución, expansión y articulación del sistema de transporte en las áreas urbanizadas del Gran Río Cuarto son fundamentales para facilitar el movimiento de personas y cargas. La calidad de vida de las personas y el uso del suelo están directamente relacionados con las características opera-

cionales de cada tipo de transporte y su escala de servicio, así como con la conectividad y accesibilidad.

Cada barrio de la ciudad presenta características específicas en la movilidad de las personas, que responden a las actividades que desarrollan y a las necesidades de sus habitantes. Esto genera diferentes tipos de desplazamientos en un mismo espacio e interrelaciones complejas. Por lo tanto, es importante tener en cuenta estas particularidades al planificar y desarrollar el sistema de transporte en cada localidad.

En términos generales, el sistema de transporte en áreas urbanizadas puede incluir diferentes modos de transporte. Específicamente en Río Cuarto, según Montero y Bogino (2022), pueden clasificarse en público o privado y grupales (masivo) o individuales. Los transportes públicos grupales están constituidos por los ómnibus urbanos y los transportes escolares. Entre los transportes públicos individuales se encuentran los taxis, remís, ambulancias y el transporte para personas con discapacidad. Respecto al transporte privado masivo se encuentran las combis y minibuses, mientras que en el sector privado está constituido por el parque automotor (vehículos y motocicletas).

Otro medio de transporte considerado por Cruz y Pastor (2017) es la movilización de peatones, es decir a pie. Se entiende que, dentro del concepto de movilidad urbana, los peatones se desplazan con el objetivo de satisfacer sus necesidades, consecuentemente, en el Gran Río Cuarto, es una de las principales formas de movilidad urbana para distancias cortas. Además, como se mencionó anteriormente desde la movilidad urbana sostenible (Tanikawa Obregón y Paz Gómez, 2021) los desplazamientos peatonales son considerados como un modo de transporte saludable, ya que no emite gases contaminantes ni produce ruido, y además promueve la actividad física y la interacción social.

Cada medio de transporte presenta aspectos favorables y desfavorables para los usuarios, por ejemplo, el transporte público masivo puede ser una opción más sostenible y accesible para muchas personas, pero también puede generar congestión en las calles y emisiones de gases de efecto invernadero. El transporte privado puede ofrecer mayor comodidad y flexibilidad, pero también puede generar congestión y problemas de estacionamiento. El transporte no motorizado puede ser una opción saludable y sostenible, pero puede ser limitado en términos de distancia y accesibilidad. En el caso de los peatones y ciclistas, es necesario contar, para su correcto fun-

cionamiento, con la infraestructura adecuada que garantice la seguridad y la comodidad, como aceras amplias y bien iluminadas, bicisendas, pasos de peatones seguros, señalización clara y adecuada, y espacios públicos atractivos y accesibles. También es importante fomentar una cultura de respeto y convivencia entre los diferentes modos de transporte, para que los peatones y ciclistas puedan desplazarse de manera segura y sin obstáculos en la ciudad.

De acuerdo con Gutiérrez (2012), desde una perspectiva más equitativa y sostenible de la planificación y gestión de la movilidad urbana, se entiende que los desplazamientos diarios que realizan los habitantes deberían ser analizados teniendo en cuenta otros aspectos, además del transporte que utilizan, como las actividades que generan la necesidad de moverse, los patrones de viajes, las preferencias de los usuarios, entre otros aspectos.

Metodología

Se trabajó con una metodología mixta, es decir, una metodología cuantitativa y cualitativa. La primera especialmente en la encuesta y sistematización de los datos obtenidos. Para los aspectos referidos a percepción de los ciudadanos se registraron los testimonios de los vecinos.

El método utilizado fue el estudio de caso, organizado en diferentes pasos representados por una actividad central y otras complementarias. Así, desde el análisis bibliográfico, se seleccionaron los ejes temáticos, variables e indicadores que se utilizaron en las encuestas.

Los ejes temáticos de la encuesta fueron: 1) Identificación del sector de pertenencia del encuestado, 2) Medio de Movilidad y 3) Preguntas específicas sobre el problema identificado.

En el mes de noviembre se realizó una prueba piloto de la misma en el barrio Alberdi Norte y Sur; y, en función de la experiencia, se realizaron modificaciones en determinadas preguntas ya que se producía cierta confusión por parte de los vecinos de acuerdo a su respuesta. Por ejemplo, la pregunta 3: ¿Se desplaza de manera individual o colectivamente? Y en la pregunta n° 9 sobre la identificación de principales problemáticas ya que no daban respuesta, por lo que consideramos dar a grandes rasgos algunas ideas.

Se realizaron 45 encuestas en total, 15 en Alberdi Norte y Alberdi Sur, 15 en Hipódromo y 15 en Pizarro. Se realizaron el 29 de noviembre las primeras 15 en Barrio Alberdi Norte y Sur, en Barrio Hipódromo el 20 de Abril y en Barrio Pizarro el 16 de Mayo. Los grupos etarios que participaron en la encuesta fueron: 1) 6 a 11 años, 2) 12 a 17 años, 3) 18 a 28 años, 4) 29 a 50 años y 5) Más de 50 años. La mayor parte se corresponde con jóvenes que trabajan y/o estudian.

Posteriormente, se sistematizaron los datos y se representaron por medio de gráficos de tortas, anillos y columnas. Se realizó el análisis de los mismos ya continuación se presentan los resultados.

Percepciones de los vecinos de diferentes sectores sobre el sistema de transporte

A continuación, se presentan los resultados obtenidos a través de las encuestas realizadas en los diferentes barrios, el análisis de éstos y algunas relaciones que se lograron establecer teniendo en cuenta aspectos relacionados con las actividades desarrolladas por los encuestados.

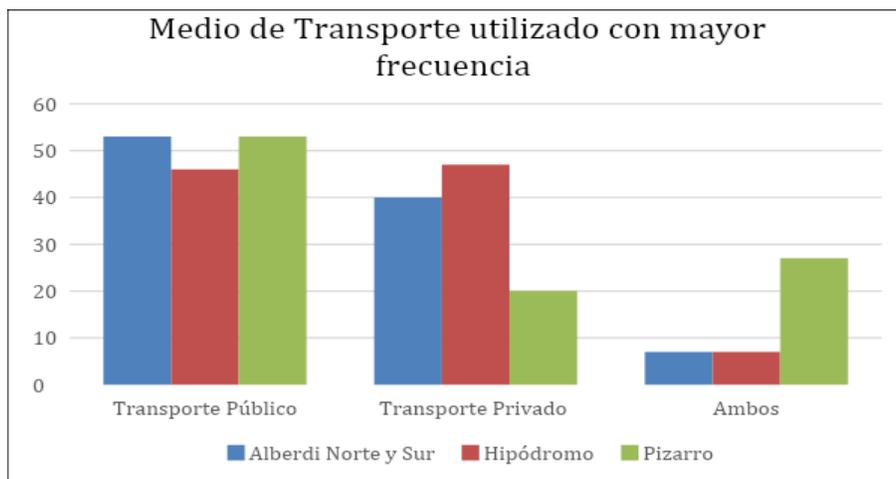
El sistema de transporte utilizado con mayor frecuencia en los barrios Alberdi Norte y Sur se realizaron 15 (quince) encuestas, el 53 % utilizan un medio de transporte público, el 40 % usa de medios privados y el 7 % utiliza ambos medios. En este último porcentaje se manifiesta elegir un medio de transporte diferente según la actividad que deben realizar, por ejemplo, optan por el transporte urbano para ir a los establecimientos educativos y, relacionan esto con el acceso al Boleto Educativo Gratuito (BEG).

En el barrio Hipódromo los encuestados utilizan un medio de transporte público y privado de igual manera (46 % - 47 %) y el 7 % hacen uso de ambos medios, dependiendo de las tareas que realicen, ya que, de forma similar a los barrios Alberdi Norte y Sur, para ir a estudiar preferían ir en Transporte Urbano por el BEG.

En el barrio Pizarro el 53 % de los encuestados utilizan un medio de transporte público, el 27 % deciden hacer uso de ambos medios, es decir, privado y público dependiendo de las actividades que lleven a cabo y los tiempos que poseen entre una actividad y otra, mientras que el 20 % solo usa un transporte privado.

De acuerdo con los datos analizados (gráfico 1) la mayoría de los vecinos utilizan el transporte público. En el caso del barrio Pizarro, se puede destacar que el 27% de los encuestados utiliza ambos medios y que el privado reduce su porcentaje de uso, en comparación con los datos de los otros barrios.

Gráfico 1. Medio de Transporte utilizado con mayor frecuencia



Fuente: Montero y Ferrando (2023).

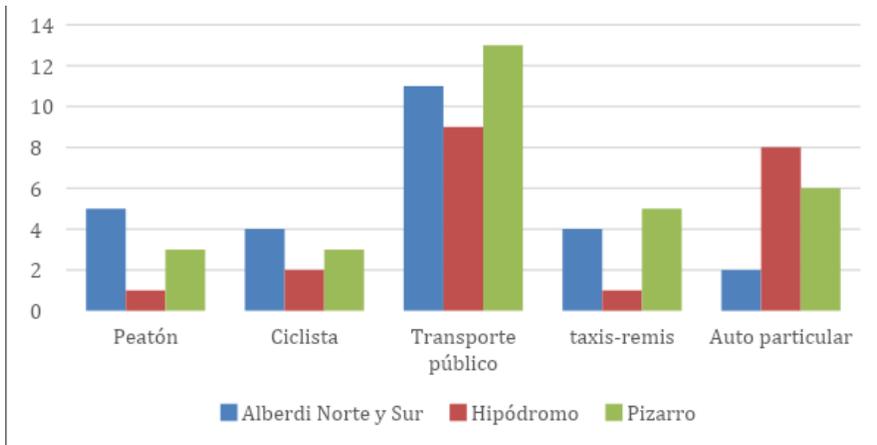
Cuando se consultó sobre cuáles eran los tipos de medios de transporte que utilizan con mayor frecuencia, varios de los encuestados respondieron dos tipos, por ejemplo, transporte público (colectivos urbanos) y automóvil particular u otro. En los cuatro barrios estudiados se utiliza principalmente el transporte público y, en menor medida, el auto particular (tabla 2), los demás medios aparecen en proporciones similares.

Tabla 1. Medio de Transporte utilizado con mayor frecuencia

Medio de Transporte	Peatón	Ciclista	Transporte público	Transporte Escolar	Taxis-remís	Auto particular
Respuestas Totales	9	9	33	1	10	16

Fuente: Montero y Ferrando (2023).

Gráfico 2. Tipología de medio de transporte utilizado con mayor frecuencia

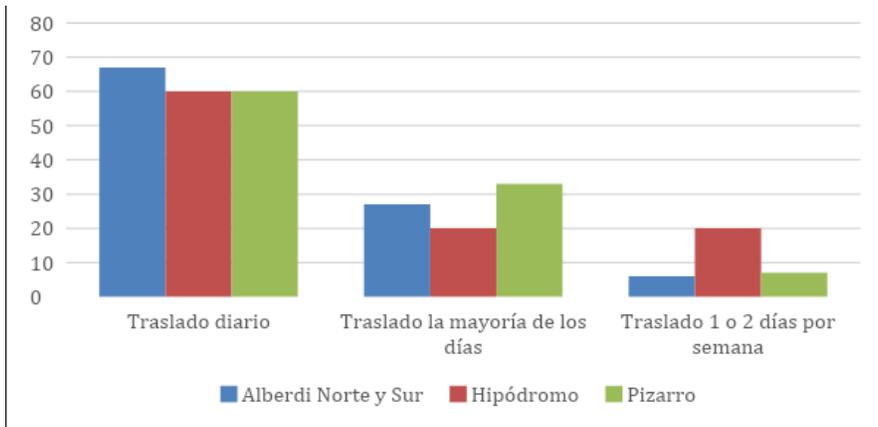


Fuente: Montero y Ferrando (2023).

Según el análisis de los datos de los cuatro barrios (gráfico 2) se puede observar que en el barrio Alberdi Norte y Sur los movimientos peatonales y ciclistas presentan mayor cantidad que en los demás barrios. Y, otro aspecto a destacar es que el uso del auto particular es mayor en los barrios Hipódromo y Pizarro. Todos estos datos se pueden relacionar con las características de mayor autonomía del barrio Alberdi respecto a la presencia de comercios y servicios de gran variedad que le permite mayor autonomía respecto a las actividades y funciones del casco céntrico, situación que no se presenta en los otros dos barrios y, consecuentemente, dependen del área central.

En el Gráfico 3 se puede observar que los medios de transporte seleccionados por los encuestados, como de uso frecuente, son utilizados generalmente en forma diaria (Alberdi Norte y Sur 67% y el 60% en el caso de Hipódromo y Pizarro).

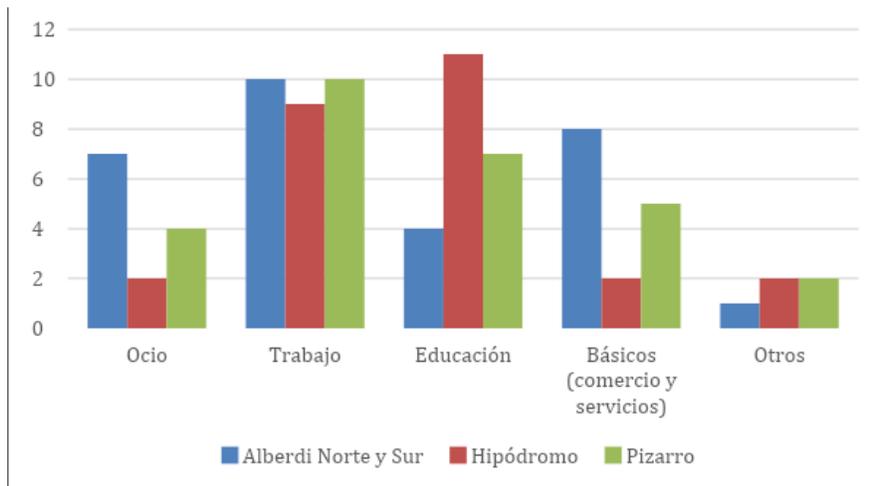
Gráfico 3. Frecuencia (temporal) con la que utiliza el medio de transporte de uso regular



Fuente: Montero y Ferrando (2023).

Cuando se consultó a los encuestados cuáles eran los motivos que generaban los traslados o desplazamientos en la ciudad (gráfico 4), mencionaron en los primeros lugares el trabajo y educación y, en menores proporciones, el acceso al comercio y servicios disponibles en el área central y, finalmente, actividades de ocio y otros.

Gráfico 4. Motivos del traslado o desplazamiento urbano



Fuente: Montero y Ferrando (2023).

En el último ítem de la encuesta se proporcionaron una serie de opciones que representaban las posibles problemáticas de los diferentes tipos de transporte que se pueden utilizar en la ciudad.

Las principales problemáticas que los encuestados de los barrios Alberdi Norte y Sur mencionaron fueron que se encuentra una única empresa de colectivos en la ciudad de Río Cuarto, es decir, un monopolio, y que no termina de abarcar todo el territorio de la ciudad, ni brinda un buen servicio. Otra de las principales problemáticas, relacionada con la anterior, fue la gran demora de los colectivos y poca frecuencia de líneas. En menor medida, se mencionaron el costo del boleto —ya que lo consideran caro-costoso y, más aún cuando se desplazan varias personas juntas—, el costo de la nafta en los vehículos particulares, escasa señalización de ciclovías, entre otras. En baja proporción mencionaron el deterioro de los colectivos, la desigualdad en el acceso para personas con discapacidad —estos se encontraban principalmente en áreas del centro y no en el barrio— y la inseguridad por robos.

Teniendo en cuenta que la mayoría de los encuestados utiliza con mayor frecuencia el transporte urbano de pasajeros (colectivos urbanos), la mayoría de los encuestados del barrio Hipódromo mencionaron problemáticas asociadas a dicho tipo de transporte, como la presencia de solo una empresa de transporte urbano, el costo del boleto, la inseguridad por robos, las demoras del transporte urbano y las medidas tomadas en época de pandemia. En relación con otros medios de transporte las problemáticas mencionadas son el alto costo de los combustibles, la escasa señalización y que no se respetan las normas de tránsito vehicular.

Las principales problemáticas que seleccionaron los encuestados del Barrio Pizarro, al igual que los del Barrio Alberdi Norte y Sur fueron que se encuentra una única empresa de colectivos en la ciudad de Río Cuarto, la cual no termina de abarcar todo el territorio de la ciudad, no brinda un buen servicio, por lo que también mencionaron como otra de las principales problemáticas las medidas tomadas por la empresa y la gran demora de los colectivos.

En menor medida, seleccionaron las opciones referidas el costo del boleto, la inseguridad por robos, el costo de la nafta en los vehículos particulares y que no se respetan lugares o espacios propios. Muy por debajo se mencionó el deterioro de colectivos como también de las calles y poca señalización de ciclovías.

Relaciones entre las percepciones que tienen los vecinos sobre el sistema de transporte con las actividades de su vida cotidiana

De acuerdo con los datos obtenidos y el registro de comentarios realizados mientras daban respuesta a la encuesta, es posible formar una idea general de las percepciones que tenían los vecinos sobre el sistema de transporte que utilizan con mayor frecuencia y de otros medios. La percepción sobre el transporte urbano de pasajeros (colectivo urbano) es negativa, esto se debe a que no responde a sus necesidades (o a las exigencias que los usuarios tienen), en relación a las actividades que deben desarrollar. Es decir, si los encuestados utilizan diariamente este medio de transporte generalmente para llegar al trabajo o a instituciones educativas, se entiende que sus exigencias se basarán en la puntualidad con la que pueden satisfacer dichas necesidades, consecuentemente si la frecuencia del servicio es baja, el costo del boleto les resulta costoso (alto) y, además, para acceder deben hacer otros tipos de traslados o combinaciones; la percepción se relaciona directamente con las problemáticas que este medio de traslado le ocasiona en forma cotidiana. A esto se debe agregar la condición de inseguridad que, en el período de realización de las encuestas, afectaba a los usuarios de este medio de transporte.

Respecto al uso del automóvil particular, la percepción de los vecinos no se presenta con el mismo nivel de negatividad que en el caso anterior, se consideran como problemáticas el alto costo del combustible, escasa señalización y la forma caótica en la que conducen los riocuartenses. Sin embargo, las problemáticas que afectan a este medio se pueden considerar que se han normativizado y, por lo tanto, no son tenidas en cuenta. En los cuatro barrios se presentan las siguientes problemáticas: mal estado de las calles asfaltadas y de tierra, escasa señalización, congestión de áreas y vías principales de acceso y la falta de acatamiento de las normas de tránsito vehicular. De acuerdo con lo anterior, se puede inferir que la percepción de los vecinos sobre este medio de movilidad urbana no es negativa, aunque tampoco es positiva.

Un aspecto a destacar es la escasa identificación de los traslados a pie o peatonales que los vecinos de los barrios como un modo de desplazamiento. Se podría decir que es imperceptible para los vecinos, esto es comprensible debido a la cotidianeidad que representa el caminar en la ciudad, pero también puede estar relacionado con la escasa valoración de este como una

modalidad más que integra el sistema de transporte de la ciudad. La misma situación se presenta para los desplazamientos realizados en bicicletas.

Conclusiones

Teniendo en cuenta los objetivos de investigación planteados en el plan de trabajo de la beca y los resultados obtenidos es posible dar respuesta al interrogante inicial: ¿cómo perciben el sistema de transporte los vecinos de diferentes sectores de la ciudad de Río Cuarto, según el medio de transporte que utilizan con mayor frecuencia?

Las percepciones de los vecinos de los barrios Alberdi Norte y Sur, Hipódromo y Pizarro presentan similitudes, es negativa respecto al transporte urbano de pasajeros debido a las problemáticas que presentaba (es importante aclarar que las encuestas fueron realizadas antes de que se implementara el nuevo sistema basado en líneas troncales y ramales). Las fortalezas que se lograron identificar son el acceso diario a su uso, la existencia de políticas de boleto gratuito y la posibilidad de utilizarlo para acceder gran diversidad de actividades (trabajo, educación, ocio, servicios y comercio, etcétera). Las debilidades se relacionan específicamente con las frecuencias de las diferentes líneas de colectivos, costo del boleto, inseguridad, entre otras.

Los encuestados presentan críticas sobre el uso del auto particular tanto al estado regulador (control, seguridad y mantenimiento de la infraestructura) como a los propios conductores y costos económicos (combustible y mantenimiento), siendo éstos los aspectos desfavorables de este tipo de medio de transporte. Los favorables se asocian con la accesibilidad a cualquier sector de la ciudad.

Los demás tipos de transporte pasan casi desapercibidos para los vecinos de los barrios estudiados, situación que puede ser considerada como una desventaja, ya que no se solicitarán acciones que tiendan a mejorar el estado de la infraestructura, equipamiento y normas de regulación. Las cuales se consideran esenciales para poder mejorar el sistema de transporte de la ciudad y del Gran Río Cuarto.

Se considera importante destacar que contar con información y acceder a conocimientos sobre una temática o problemática por parte de los ciudadanos, posibilita que se habiliten espacios de debate en los cuales se

involucran todos los actores participantes. De acuerdo con esto y los resultados obtenidos se plantea la necesidad de aplicar políticas de planificación urbana tendientes a iniciar acciones que favorezcan el acceso a información y conocimientos sobre los lineamientos que propone la movilidad urbana sostenibles y, específicamente en diversificar los tipos de transportes urbanos que permitan satisfacer las necesidades de movilidad de la población sin comprometer la calidad de vida de las personas ni el equilibrio ecológico del entorno urbano.

Referencias bibliográficas

- Barbosa, M., Marre, M. y Martínez, L. (2016). Transporte Público y Ordenamiento Territorial. Una nueva regulación y articulación metropolitana para el Gran Mendoza. *Complejidades urbanas y sociales en el contexto del Ordenamiento Territorial. Revista Proyección*, n.º 19.
- Buzai, G. (2003). *Mapas Sociales urbanos*. Buenos Aires: Lugar.
- Cruz, P. y Pastor, G. (2017). Cátedra: *Transporte. Unidad 1: Medios de transporte urbano. Facultad de Ingeniería*. Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza. <https://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/u1-medios-de-transporte-urbano.pdf>
- Gobierno de Río Cuarto (2023). Mapas Río Cuarto. <https://www.riocuarto.gov.ar/mapas/>
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad?: Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora* 21, n.º 2, p. 61-74. <https://doi.org/10.15446/BITACORA.V2N21.29076>
- Miguel, F. (2010). La participación ciudadana en la ordenación del territorio: posibilidades y limitaciones. *Cuadernos Geográficos*, vol. 47, n.º 2, pp. 47-71.

- Montero, M. y Bogino, B. (2022). *Movilidad urbana aplicada al sistema de transporte del Gran Río Cuarto*. En Montero, M. et al. (Comp.), *Territorialidad y perspectivas geográficas* (52-57). UniRío editora. <http://www.unirioeditora.com.ar/wp-content/uploads/2023/03/978-987-688-519-5.pdf>
- Montero, M., Bettera, M. A. y Hildmann, M. F. (2018). Áreas incluidas y excluidas del servicio de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto. *II Congreso Internacional de Geografía Urbana Ciudades bajo presión. Periferias como opción*. Universidad Nacional de Luján, Argentina. https://c56fd959-3825-48bf-98ae-8f8218a02972.filesusr.com/ugd/265d00_d5d8fa5c7a4e4eda9ad-d1407f80ca62d.pdf
- Pons, J. M. S., Reynés, M. M., y De la Terra, D. C. (2004). Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana. *Geo Crítica/Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. 8, pp. 170-60. <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-60.htm>
- Tanikawa Obregón, K. y Paz Gómez, D. M. (2021). El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro. *Boletín de Ciencias de la Tierra*, n.º 50, pp. 33-38. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rbct/article/view/94842/81507>

Sistema de transporte de Las Higueras: estudio de la accesibilidad, conectividad y movilidad en la localidad y su articulación en el Gran Río Cuarto

Gilardini, Yanina Noelia⁶ y María Alejandra Bettera⁷

Introducción

En el marco del Proyecto de investigación, “Sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto: una mirada integral y participativa en el marco del ordenamiento territorial”, se inscribe el presente trabajo de beca de investigación, que analiza el sistema de transporte público urbano en el Gran Río Cuarto, Localidad de Las Higueras, cuyo fin fue promover un diagnóstico de situación para conocer donde la finalidad fue conocer sobre el sistema de transporte, particularmente aquellos aspectos relacionados a

6 Alumna Becaria en Investigación, yani.gilardini.72@gmail.com

7 Universidad Nacional de Río Cuarto, mbettera@hum.unrc.edu.ar

la conectividad, accesibilidad y movilidad que tienen los ciudadanos de la localidad y su articulación en el Gran Río Cuarto.

El Gran Río Cuarto se define como el aglomerado conformado por los ejidos municipales de las localidades de Las Higueras, Río Cuarto y Santa Catalina - Estación Holmberg, quienes en los últimos años se han transformado en un espacio de conflictividad, donde surgen diferentes problemáticas para la sociedad que lo habita, tal es el caso de la conectividad entre las localidades que lo conforman y de estas con la región. En este marco, se plantearon una serie de objetivos en relación con la situación actual del transporte en la localidad de Las Higueras, analizando las problemáticas que se manifiestan en relación al mismo.

El objetivo general fue conocer la movilidad, accesibilidad y conectividad que tienen los ciudadanos de la localidad de Las Higueras y su articulación en el Gran Río Cuarto, desde una mirada perceptible de la población. Mientras que los específicos fueron conocer cómo a lo largo del tiempo, la evolución de los medios de transporte, influyeron en la organización territorial de Las Higueras, analizar y representar cartográficamente la infraestructura del sistema de transporte en la localidad; identificar fortalezas y debilidades en la articulación de Las Higueras con los demás centros urbanos que conforman el Gran Río Cuarto; y conocer la percepción de los ciudadanos de la localidad en relación al sistema de transporte.

Desde el punto de vista metodológico, se hizo hincapié en lo cuantitativo y cualitativo, y la técnica de estudio de caso para abordar este estudio sobre el transporte en Las Higueras. Para un mejor análisis la investigación se dividió en etapas. La primera consistió en consultar antecedentes, materiales bibliográficos, periodísticos, estadísticos, cartográficos y sitios web; esta recopilación de datos y ejemplos concretos ayuda a tener una visión más completa de la situación actual del transporte en Las Higueras. En la segunda, se realizó la observación directa, salida de campo, para observar, relevar y recolectar datos de importancia para el analizar, caracterizar el área de estudio, se realizaron también encuestas a los ciudadanos y entrevistas en profundidad a diferentes informantes claves, esto ayudó a conocer la percepción que poseen los ciudadanos en relación a la problemática abordada. Por último, en la tercera etapa, se sistematizó la información, para la elaboración de las reflexiones finales y elaboración del informe final.

Localización y caracterización de la Localidad de Las Higueras

La localidad de Las Higueras se encuentra ubicada en la región Pampeana, en la provincia de Córdoba, a siete kilómetros al norte de la ciudad de Río Cuarto, cabecera departamental homónima. Las Higueras nace como consecuencia de la Ley Nacional 280 del 19 de octubre de 1868 que autorizaba la construcción de un ferrocarril con el fin de comunicar Villa Nueva (Villa María) con Río Cuarto, este ramal llegaría hasta Villa Mercedes (San Luis), era de carácter preferencial y se lo denominó Ferrocarril Nacional Andino. La localidad de Las Higueras se encuentra al Sur de la provincia de Córdoba, a 210 km de la ciudad Capital. Se localiza en el departamento de Río Cuarto y es atravesada por la Ruta Nacional N ° 158. También puede accederse a la localidad mediante la Ruta Nacional N ° 36 y Ruta Nacional N ° 8, su latitud es 33°41'26"S y su longitud es 64°43'16"O.

Este tramo de ferrocarril pasaba por las tierras pertenecientes al Sr. Silverio Funes, quien realizó el loteo de sus terrenos con el fin de crear una estación de ferrocarril, hoy refuncionalizada, conformándose así el poblado que da lugar a la actual localidad. Desde entonces, se produjo un crecimiento de la población en esta localidad, en sus comienzos llamada Estación Funes, que abastecía de bienes y servicios a las colonias vecinas.

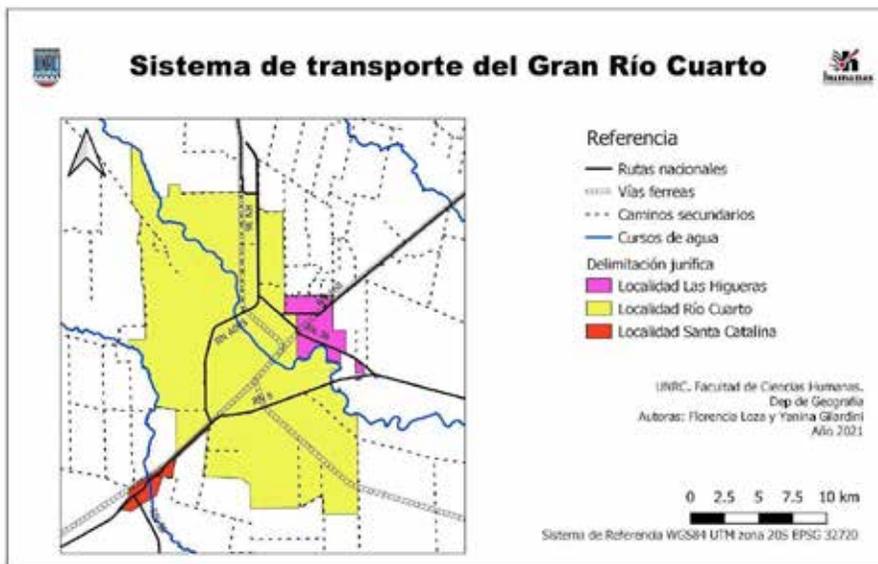
Al igual que Santa Catalina (Holmberg), Las Higueras, segunda localidad que conforma el Gran Río Cuarto, surge contiguo al tendido de las líneas férreas que atravesaron la región pampeana. Situada a pocos kilómetros de la ciudad de Río Cuarto, es el segundo municipio que integra el aglomerado urbano, y al igual que los otros centros urbanos, está conectada por un sistema de transporte en forma de red, lo que juega un papel fundamental en la movilidad de las personas. La principal ruta nacional que la atraviesa es la RN 158, que conecta al país de norte a sur y de este a oeste, a la cual se la denomina corredor bioceánico.

Cabe señalar que, teniendo en cuenta el origen de la localidad, el sistema de transporte ferroviario es una huella en la actual configuración territorial, debido a que el pasaje del siglo XIX al XX implicó la consolidación del modelo económico agroexportador. Para eso fue necesario crear una red de transporte y organizar el territorio en estancias y chacras, y acrecentar la mano de obra mediante la inmigración. Por otro lado, se construyó un sistema de transporte y comunicación más extendido. Se crearon líneas

de ferrocarriles, con capital inglés, que conectaron a las diferentes provincias con el puerto mayor, ubicado en Buenos Aires (figura 1).

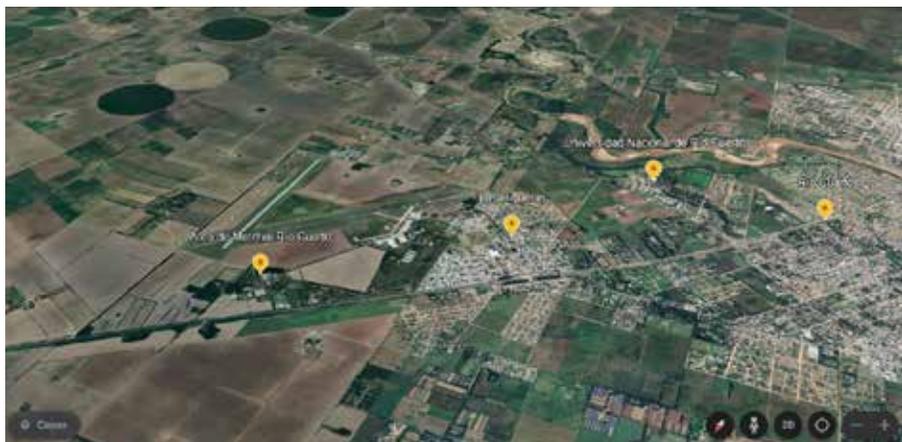
Sin embargo, el crecimiento demográfico de esta localidad se profundizó en 1944, ya que es en ese año cuando se instala el Taller Regional Río Cuarto (hoy Área de Material de Río Cuarto), dependiente de la Fuerza Aérea Argentina. Por este motivo, llegaron a la localidad soldados y militares con sus familias. Durante el año 1945, se sumaron aprendices y egresados de escuelas técnicas de otras localidades. (Figura 2).

Figura 1 Sistema de transporte del Gran Río Cuarto



Fuente: Loza y Gilardini (2021).

Figura 2. Localización de Santa Catalina- Holmberg. Córdoba. Argentina



Fuente: Gilardini (2021).

En la actualidad, el crecimiento de Las Higueras tiene origen en la proximidad con la ciudad de Río Cuarto, la movilización de personas de una localidad hacia otra, la creación de Establecimientos educativos, el valor del suelo, y la reapertura en 2016 del aeropuerto, que tiene una gran área de influencia en el sur cordobés.

Marco teórico

La nueva concepción del Ordenamiento Territorial no solo se centra en el estudio interdisciplinario del territorio y la planificación, sino que también pone énfasis en la política y la gestión. Esto implica considerar los intereses y conflictos que existen en el territorio y buscar la construcción de consensos. Para lograr esto, se requieren cambios profundos que solo pueden realizarse si se convierte el Ordenamiento Territorial en una verdadera política de Estado. Esto implica que el Estado asume la responsabilidad de desarrollar e implementar estrategias y acciones para el ordenamiento territorial, promoviendo la participación de diferentes actores y asegurando la integración de aspectos políticos, económicos, sociales y ambientales.

En este marco y desde finales de la década de 1990, pero especialmente a partir de los años 2000, ha surgido un enfoque diferente para abordar los problemas relacionados con el transporte, que se basa en el concepto de movilidad y accesibilidad.

La movilidad urbana es una parte del sistema de transporte urbano. Éste está conformado por conjunto de infraestructuras, vehículos y servicios que se utilizan para transportar cargas y las personas en un territorio. Se entiende por “transporte urbano a los desplazamientos de personas y mercancías, a pie o utilizando medios tecnológicos, desde un punto a otro de la misma ciudad” (Montero y Bogino, 2019:43). Según Gutiérrez (2012), la movilidad aborda los desplazamientos cotidianos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado, y la principal diferencia entre ambos conceptos es que el primero se centra en los medios que permiten el desplazamiento, mientras que la movilidad lo hace en las personas que lo usan. Cada vez más, las posibilidades de movilidad influyen en la calidad de vida de las personas y tienen un impacto en la calidad de los lugares.

Este enfoque reconoce que el acceso a la movilidad no se limita solo al transporte, sino que también implica aspectos sociales, económicos y ambientales. Busca entender cómo las personas se desplazan en su entorno, qué barreras enfrentan y cómo se pueden crear condiciones para una movilidad más equitativa y sostenible. La movilidad pone énfasis en las posibilidades de acceso a los servicios básicos, la participación económica y la interacción social, reconociendo que es esencial para el desarrollo de las personas y los lugares.

A su vez, se entiende como una relación social que implica el cambio de lugar y se refiere a las diferentes formas en que los miembros de una sociedad se desplazan o permiten que otros se desplacen en diferentes lugares. Es una práctica social que está estrechamente vinculada a las necesidades individuales y colectivas para llevar a cabo actividades sociales y satisfacer requerimientos de movilidad en un contexto territorial y temporal específico.

En resumen, la movilidad es una relación social y una práctica que implica el desplazamiento de personas o bienes en diferentes lugares. Está influenciada por las necesidades individuales y colectivas, así como por las capacidades para satisfacer esas necesidades. Es importante tener en cuenta las condiciones de accesibilidad de los diferentes grupos sociales al analizar y abordar la movilidad.

La accesibilidad al transporte urbano de pasajeros se utilizó como base conceptual a la Geografía del Transporte, la cual es una rama de la Geografía Humana que estudia sobre los “movimientos de personas y mer-

cancias por todos los medios de transporte; de los análisis de redes, de los dedicados a movimientos de recursos e información; de los que establecen relaciones entre transporte y desarrollo regional; de los que destacan las relaciones entre el transporte y los usos del suelo, etc.” (Escalona Orcao, 1989, p. 83).

La accesibilidad aborda la vinculación de los puntos de origen y destino en forma directa e indirecta, a través de esta se pueden observar y analizar sobrecargas, superposición, ubicación periférica o marginal (en sentido de desabastecimiento). Por otra parte, la conectividad es el establecimiento de relaciones directas entre nodos (puntos de origen y destino) según la infraestructura existente. Esta hace referencia a la relación que se establece entre los destinos por las trayectorias más cortas o directas; permite sectorizar, dividir la red en partes, según flujos y características propias de la red.

En este contexto y observando las transformaciones territoriales que están ocurriendo en el Gran Río Cuarto, y atendiendo a uno de los servicios básicos y necesarios de la población, es que se decide comenzar con la fase de diagnóstico del sistema de transporte en la localidad de Las Higueras, focalizándonos en el sistema de transporte público masivo de pasajeros.

Necesariamente, para realizar el diagnóstico, se partió desde la base conceptual de la Geografía del Transporte, la cual es una rama de la Geografía Humana que estudia sobre los

[...] movimientos de personas y mercancías por todos los medios de transporte; de los análisis de redes, de los dedicados a movimientos de recursos e información; de los que establecen relaciones entre transporte y desarrollo regional; de los que destacan las relaciones entre el transporte y los usos del suelo, etc. (Escalona Orcao, 1989, p. 83).

Diagnóstico de la situación actual del sistema de transporte en Santa Catalina

En los últimos años, la localidad de Las Higueras, ha experimentado un importante crecimiento urbano; esto se relaciona con las políticas públicas llevadas a cabo por el municipio que apuntan a la consolidación, renova-

ción y ampliación del ejido municipal. Para ello se han creado una serie de planes y programas que incentivan la construcción de viviendas, con cargas impositivas de bajo costo y facilidades para la inversión privada, en cuenta al valor del suelo.

Teniendo en cuenta el crecimiento urbano y demográfico de los últimos años y el objetivo del presente trabajo de investigación: “Conocer la movilidad, accesibilidad, y conectividad que tienen los ciudadanos de la localidad de Las Higueras y su articulación en el Gran Río Cuarto”, resulta importante echar de ver sobre la accesibilidad, conectividad y movilidad que tienen los vecinos, dentro de la localidad como de esta con los otros centros que conforman el Gran Río Cuarto.

Cabe destacar que la investigación se centró en el sistema de transporte terrestre, donde se analizó aspectos de la red, en relación al sistema de transporte público de pasajeros, y en la infraestructura: paradas, garitas, terminales y el parque automotor.

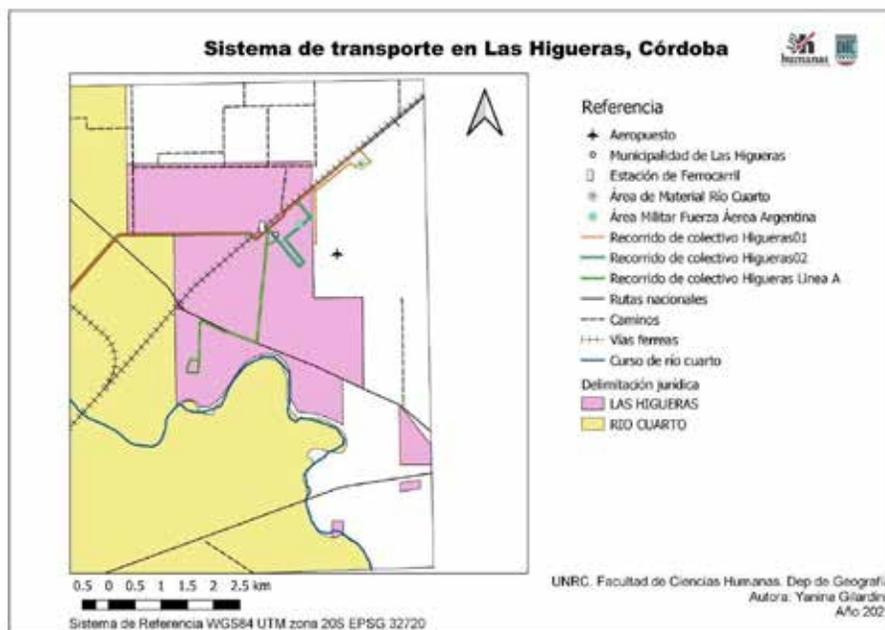
En cuanto a la estación ferroviaria, la misma generó el nacimiento y favoreció al crecimiento de la ciudad. Actualmente la línea del ferrocarril continúa pasando por la localidad, pero solo funciona para la carga de mercadería mediante la empresa Nuevo Central Argentino.

Según datos aportados por el Municipio la localidad de Las Higueras cuenta con una población de 6202 habitantes y 2078 hogares según el Censo Nacional 2010 se estima que actualmente la localidad cuenta con 10.000 habitantes aproximadamente que residen en forma permanente, una de las causas que responde al crecimiento de los últimos años se debe a la proximidad con la ciudad de Río Cuarto. Como se dijo en párrafos anteriores está atravesada por la RN 158 que forma parte del corredor Mercosur – Chile, definido por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) como uno de los tres ejes de integración en Argentina. Esta ruta registra un gran caudal de vehículos de mediano y gran porte lo que indica dinamismo de la misma.

A la vera de la misma se ubican distintas instituciones tales como: el área de Material Río Cuarto, el IPET 258 Mayor Ingeniero Francisco De Arteaga (La Base) y el Aeropuerto “Río Cuarto”, un pequeño aeropuerto que ofrece vuelos a Buenos Aires en aviones pequeños con buena frecuencia lo que determina que se genere una problemática permanente a la hora de la movilidad y accesibilidad de sus habitantes para el traslado de un

sector a otro de la localidad, puesto que implica un riesgo para sus vidas ya que no se cuenta con infraestructura adecuada (figura 3).

Figura 3. Sistema de transporte de Las Higueras



Fuente: QGIS. Loza (2021).

Otra vía de conectividad que presenta la localidad es la Ruta Nacional n.º 36, vinculándola con la ciudad de Río Tercero y a través de esta con la ciudad de Córdoba. Actualmente este tramo fue transformado en Autovía. A través de la Ruta Nacional n.º 8, la localidad se conecta con Villa Mercedes, Mendoza, San Juan, al Oeste, y a través de estas con Chile y con la localidad de La Carlota al Sur.

La localidad no cuenta con un sistema de transporte público (colectivos) urbano interno, debido a la cantidad de población actual, pero si se observa la existencia de dos líneas de transporte interurbano (directo y combinado) que se conectan con la localidad de Río Cuarto, la frecuencia de estas líneas es alta. La empresa que brinda el servicio a la localidad es SATCRC (Sociedad Anónima de Transportes de Río Cuarto), también se puede señalar la falta de una estación terminal de ómnibus, esto hace que

los vecinos necesiten de la ciudad de Río Cuarto al momento de usar el servicio de ómnibus de larga o corta distancia.

La expansión urbana, se acentuó en el tramo que va de la ciudad de Río Cuarto a la localidad de Las Higueras sobre RN 158, por medio de la construcción de barrios cerrados, viviendas particulares y edificaciones de inmuebles de gran tamaño, como galpones para depósitos, estaciones de servicio, restaurantes, cafeterías, salón de eventos, quintas y el Parque Industrial de la localidad. La expansión urbana se ha dado en forma indiscriminada generando usos de suelo incompatible (residencial-industrial-comercial) y una importante carencia en infraestructura y servicios básicos.

Durante los recorridos realizados por el territorio, se pudo ver que la localidad de Las Higueras posee un área central donde se ubica el área administrativa pública, la plaza cívica, un área comercial, las instituciones educativas y los terrenos fiscales correspondientes al ferrocarril. Esta área central es atravesada por calles, avenidas y bulevares.

Las calles pavimentadas en la localidad son pocas; siguiendo la fuente de segunda mano como el SIG Google Earth, aquellas calles asfaltadas son las más importantes, como por ejemplo en la parte del centro, la Av. Tucumán, arteria que conecta la ruta n.º 158, con la Ruta n.º 36; también se destacan las que rodean la plaza central y, por otro lado, las demás que están alejadas del centro son de ripio o compacto de piedra caliza, esto se pudo comprobar en las salidas de campo que se realizaron.

Asimismo, cabe destacar que el estado de las mismas requiere de un mayor mantenimiento, ya que se encuentran estropeadas, al igual la RN 158 que presenta un alto grado de deterioro, producto del importante tránsito de camiones de gran porte que por ella transitan y la falta de mantenimiento tanto de la carpeta asfáltica como de sus banquetas.

Las personas que utilizan como forma de vehículo a los automóviles particulares y/o bicicletas, para cruzar la RN 158, suelen utilizar las banquetas como carril alternativo, por la peligrosidad de la ruta y por el excesivo tráfico, pensando que de esta manera se disminuye el riesgo a accidentes.

Al ser consultados por el estado de las rutas para movilizarse por distintos medios, respondieron: bueno 26 %, regular 35 %, malo 30 %, y muy malo 9 %. Esto se relaciona con los accidentes de tránsito y el congestionamiento de la ruta. En consonancia con esta pregunta, se averiguó sobre si tuvieron inconvenientes al movilizarse en la ruta y el 86% de las

personas respondió que no y un 14 % que sí. Aquellos que sí sufrieron inconvenientes en la ruta, se les preguntó cuáles y las respuestas fueron las siguientes: “Difícil” haciendo referencia al tránsito, “Peligrosos los cruces”, “accidentes”, “choques”, “el remis en el que iba pinchó una rueda y casi se produce un accidente”.

Otra de las preguntas, era si consideraban necesaria la creación de una autovía y las respuestas al 100% fueron “Sí”, pero se consideró también la construcción de una ciclovía que una Las Higueras con Río Cuarto, ya que como se anticipó en párrafos anteriores, la pandemia intensificó el uso de la bicicleta, tanto como medio de transporte, como actividad física- recreativa.

Por último, se preguntó si consideraban necesaria la reapertura del ferrocarril, y el 95,4 % respondió que sí, y un 4,6 % no. La reapertura de este medio de transporte podría ser una alternativa de movilidad, de bajo costo.

En síntesis, los habitantes de Las Higueras, a partir de la encuesta realizada, exteriorizan una serie de problemáticas en relación al sistema de transporte vial y que dificultan su movilidad, accesibilidad y conectividad, en detrimento de su calidad de vida.

Esto demuestra que existe una escasa política integral del transporte, que implica tanto al estado y mantenimiento de las rutas por parte del Estado, como a otros factores como son el climático, y los específicamente humanos, tales como exceso de velocidad, imprudencia, grado de alcohol al conducir y el gran número de vehículos en tránsito, sobre todo los de gran porte (camiones), son causantes de una de las principales problemáticas que tienen los vecinos de Las Higueras, como es el alto grado de siniestros viales que se producen en la RN 158, y determina que sea una necesidad la construcción de la autovía.

Precisamente y en relación con este tema, se realizó un análisis de material periodístico, por medio del estudio de noticias sobre accidentes publicados en diferentes medios informativos locales y provinciales, con el fin de relevar los siniestros viales ocurridos en el tramo de la RN 158 comprendido entre Las Higueras, Río Cuarto y Santa Catalina durante un período de diez años (2012-2022).

Tabla 1. Relevamiento de los siniestros viales años 2012-2022

Año	Lugar	Días y Hora Motivos	Edades - Vehículos afectados Impacto
2012 a 2022	*RN 158	Principalmente ocurren los fines de semana, aunque se observa un incremen- to en los horarios de circulación de camiones.	Las edades son variadas, desde 17 a 80 años.
	*RN 36		Se han visto involucra- dos bebés y niños.
	*RN 8		
	Intersección de las RN 158-36-8 con calles: *Francisco Muñiz, *Boulevard Independencia, *Hipólito Irigoyen, * Jorge Newbery y Sarmiento, *Tucumán, *Rotonda Universidad, * Leopoldo Buteler.	Madrugada, mañana, mediodía, noche.	Motos, autos, camiones, bicicletas, tren de carga.
	Cruce de rutas.	Estado de las rutas, estado de los vehí- culos, tiempo (lluvia, neblinas, vientos) imprudencia por falta de educación vial.	Fallecimientos en la mayoría de los casos. Lesiones leves. Lesiones graves.

Fuente: Artículos periodísticos locales y provinciales. Relevamiento periodístico (Gilarini. 2023).

Este estudio arrojó como resultado que, desde el 2012 hasta el 2022, se han registrado al menos cincuenta y nueve (59) siniestros viales. Se pudo establecer que el mayor número de ellos se han registrado en horas de la noche y madrugada, como así también por la mañana hasta el mediodía; y que los accidentes son mayores los fines de semana.

A partir de lo expuesto es que, en el año 2022, se presentó la propuesta de autovía que unirá la ciudad de Villa María con Río Cuarto, atravesando la localidad de Las Higueras. Esto involucraría también a otras localidades importantes del interior, aportando importancia económica y productiva, por la posición estratégica que posee como parte del corredor bioceánico que une a Brasil con Chile. La ruta es muy transitada por vehículos de transporte de diferentes latitudes del país y del Mercosur, es por esto que siempre está colapsada por la creciente circulación de tránsito vehicular.

La creación de la autovía permitirá mejorar la seguridad vial de todas las personas que transitan la carretera y reducir el costo de los transportes, siendo muy beneficioso para la comunidad, el sector productivo y toda nuestra provincia.

La construcción de esta obra será por tramos, empezando en el año 2023, los cuales comprenderán en un primer momento el trayecto San Francisco-Las Varillas, Las Varillas-Villa María, Villa María-General Deheza y, por último, General Deheza-Río Cuarto. Una vez concluida, tendrá una extensión de alrededor de 300 kilómetros, similar a la distancia de la ya existente entre Córdoba y Rosario.

Como se plantea terminar la obra en 2025, es importante tener en cuenta la opinión de los vecinos de la localidad de Las Higueras. Para ello, se entrevistó a algunos vecinos el día 17 de febrero de 2023, con el objetivo de conocer sus ideas y opiniones, a continuación, algunas de las respuestas:

Mi nombre es Clara, tengo 32 años y soy de Las Higueras. Creo que la construcción de la autovía va a mejorar el tránsito de todos los que vivimos acá. Es muy peligroso andar en bici o moto, ya que no te dan paso los vehículos o camiones. Yo por mi trabajo tengo que cruzar la ruta varias veces al día y a veces tardo 10 o 15 minutos en poder cruzar. La autovía sin duda va a ser para mejor. Ojalá que se haga rápido y que no sea una mentira (Clara, vecina de Las Higueras).

La verdad que la idea está buena, siempre que sea para mejor, todo se acepta. Yo vivo hace 10 años acá y cada vez son más seguidos los accidentes de motos, autos y camiones, algunos no son tan importantes solo se tocan o se chocan de manera leve, pero hay otros accidentes que son más graves y hasta pueden ser peligrosos para el resto de las personas o vehículos que andan [...]. Yo nunca protagonicé ninguno hasta ahora, pero siempre que salgo en auto tengo que ir con mucho cuidado, la gente es muy imprudente (Analía, vecina de Las Higueras).

Soy Ángel Ledesma, vivo acá en Higueras, trabajo en Río Cuarto en la YPF y sí, hace falta que el tráfico disminuya, estoy cansado de tanto movimiento en la ruta, encima vivo al lado de la Ruta y es todo el día el movimiento, no se puede dormir a veces. Creo que la Autovía o autopista, no sé qué se haga, va a ser lo mejor que le puede pasar al pueblo (Ángel, vecino de Las Higueras).

Además de pensar en la autovía que está genial la idea, podrían pensar en otras cosas también que le hacen falta al pueblo, por ejemplo, seguridad, cada vez hay más asaltos o robos, también en la salud o en una terminal, faltan muchas cosas para mejorar del todo. Pero sí, la autovía va a sacar la cantidad de camiones que pasan por el centro del pueblo, que aparte rompen la ruta porque son muy pesados (Claudio, vecino de Las Higueras).

Mi sobrino Lucas tuvo hace poco un accidente en moto donde un auto lo chocó, el auto venía pasando una traffic y no lo vio, creo que ese día además había neblina o llovía, pero se lo llevó por delante, mi sobrino intentó esquivarlo, pero igual lo chocó, tuvo una quebradura en la pierna y en un brazo. Por suerte no fue más grave que eso, venía con casco y no iba fuerte, podría haber sido una tragedia. Creo que con la autovía estos choques entre vehículos van a mermar, no del todo, pero creo que van a ser menos. La ruta esta ya queda chica para el gran movimiento que existe (Sabrina, vecina de Las Higueras).

El principal acceso a la localidad se cristaliza sobre la RN 158. Debido a las características de la misma, el tránsito pesado y los accidentes viales, se transformaron en una gran problemática, de allí la autovía va a mejorar el tránsito de vehículos, haciendo que los vecinos cuenten con más tranquilidad y seguridad, ya que la RN 158 es vía principal estructurante de movilidad, conectividad y accesibilidad.

Conclusión

A modo de conclusión podemos decir que la localidad de Las Higueras forma parte del Gran Río Cuarto. Es una localidad pequeña de más de 6000 habitantes, pero que constantemente está recibiendo población desde zonas rurales y urbanas, que optan por vivir en Las Higueras, aunque por salud, trabajo, educación se movilizan diariamente a la ciudad de Río Cuarto, lo que, junto a políticas municipales, han contribuido al crecimiento y expansión urbana de la localidad, mostrando una continuidad.

Es una localidad que está cruzado por una ruta nacional, con una posición estratégica, lo que conlleva a un gran número de problemáticas desde el punto de vista vial, pero que a su vez se convierte en beneficio puesto que la conecta no solo con las localidades del Gran Río Cuarto, sino también a nivel regional, provincial, nacional e internacional, formando parte así de uno de los corredores bioceánicos del Mercosur.

El intercambio poblacional y los flujos diarios trabajo-residencia o estudio-residencia u ocio-residencia entre Las Higueras y Río Cuarto es muy intenso, lo que ha llevado a los municipios a gestionar obras que mejoren el acceso y movilidad de los habitantes, con el fin de disminuir los accidentes y mejorar su calidad de vida.

En este sentido, las nuevas gestiones del municipio deben apuntar a dotar de servicios a las nuevas áreas urbanizadas de la localidad, como son pavimentar las calles de tierra, arreglo y mantenimiento de las ya pavimentadas, construcción de garitas para las paradas del transporte masivo de pasajeros, mejorar la señalética, y la zonificación del uso del suelo, entre otras acciones.

Por último, es necesario que se siga gestionando para dotar a los vecinos de la localidad de un sistema de transporte masivo de pasajeros, acorde a las necesidades que tienen los habitantes, como es aumentar frecuencias, ampliar los recorridos, llevar el servicio a los nuevos barrios, entre otros; pero también apostar a una mayor prevención de accidentes por medio de talleres sobre educación vial mediante un trabajo mancomunado del municipio de Las Higueras, con el municipio de Río Cuarto y de Villa María, como así también continuar y finalizar la obra de la autovía, ya que la misma contribuirá en la mejora de la calidad de vida de las personas.

Para finalizar, no se debe olvidar que el territorio es un espacio que construimos entre todos y es el reflejo de las políticas públicas. Por ello,

requiere de planificación y una gestión integral, cuya finalidad última sea la de mejorar la calidad de vida de las personas.

Referencias bibliográficas

- Blanco, J. y otros. (2014). Movilidad, Apropiación y Uso del Territorio: Una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *XIII Coloquio Internacional de Geocrítica El control del espacio y los espacios de control Barcelona*. Ciudad de Barcelona.
- Busso, G (2011). *Plan estratégico Gran Río Cuarto articulación de políticas de desarrollo en los municipios del Gran Río Cuarto*. Situación actual, agenda de temas y cartera de proyectos al año 2020.
- Censo Nacional de Población (2010). <https://www.indec.gov.ar/>
- Cuello, M. V. (2018). *Ampliación de las líneas aéreas en Río Cuarto, ¿viable o inviable?* [inédito]. Río Cuarto, Córdoba.
- Diario *Puntal*. (20/12/2021). *Buscan promover un tren de pasajeros que una Holmberg con Las Higueras, pasando por la UNRC*. <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-146102/buscan-promover-un-tren-de-pasajeros-que-una-holmberg-con-las-higueras-pasando-por-la-unrc>
- Escalona Orcao, A. (1989). Tendencias actuales de la Geografía del transporte. El análisis de la movilidad. *Geographicalia*, vol. 26, 287-314. [file:///C:/Users/p.transporte/Downloads/Dialnet-TendenciasActualesDeLaGeografiaDelTransporte-59759%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/p.transporte/Downloads/Dialnet-TendenciasActualesDeLaGeografiaDelTransporte-59759%20(2).pdf)
- Fernández Caso, M. (Coord.) (2007). *Geografías y territorios en transformación: nuevos temas para la enseñanza*. Ediciones Novedades Educativas.
- García, M. (2010). Sistema de transporte público de pasajeros en la zona del Gran Mendoza. *V Encuentro de investigadores de Ciencias Sociales*. San Juan-Argentina. <http://www.politicaspublicas.uncu.edu.ar/articulos/index/politicas-para-mitigar-la-congestion-vehicular-en-la-ciudad-de-mendoza>

- Gómez Orea, D. (2008). *Ordenación territorial*. Ediciones Mundi-Prensa.
- López, M. (2018). *La infraestructura y su relación con el desarrollo económico de un país: Caso de América Latina y el Caribe*. Universidad Autónoma de México.
- Lv16 (21/03/2021). Concejales de Las Higueras, Holmberg y Río Cuarto organizarán una audiencia pública sobre el sistema de transporte urbano de pasajeros. <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-146919>
- Marclé, G. (19/06/2020). Caos del transporte, cruces e imprecisiones. *Diario Alfil*. <https://www.diarionalfil.com.ar/2020/06/19/caos-del-transporte-cruces-e-imprecisiones/>
- Montero, M. C. (Comp.) (2023). *Territorialidad y perspectivas geográficas: I Jornadas de Divulgación Académica-Científica del Departamento de Geografía*. UniRío editora.
- Municipalidad de Las Higueras (s. f.). *Nuestra historia*. <http://lashigueras.gov.ar/nuestra-historia/>
- Plan Estratégico Territorial Las Higueras (2017).
- Thompson, J. M. (1976). *Teoría económica del transporte*. Ed. Alianza Universidad.
- Torres Gemeil, M. (2007). *Fundamentos Generales de la Logística*. Editorial Universitaria. Universidad de Pinar del Río Hermanos Saíz Montes de Oca. Ciudad de la Habana.

Sistema de transporte de Santa Catalina-Holmberg: estudio de la accesibilidad, conectividad y movilidad en la localidad y su articulación en el Gran Río Cuarto

Florencia Antonella Loza⁸ y María Fabiana Hildmann⁹

Introducción

En una aglomeración como la que conforma el Gran Río Cuarto, el sistema de transporte juega un rol fundamental en la movilidad de las personas y su planificación es central para mejorar ciertos aspectos que hacen a la calidad de vida de sus ciudadanos.

En este marco, la presente investigación¹⁰, abordó el estudio de un recorte territorial que involucra a la localidad de Santa Catalina (Holmberg),

8 Alumna Becaria en Investigación, florlunrc@gmail.com

9 Universidad Nacional de Río Cuarto, mfhildmann@hum.unrc.edu.ar

10 Investigación realizada en el marco de la convocatoria a Becas de Ayudantía de Investigación - Convocatoria 2020, RR 017/2020 y RR 71/2020. PPI 2020-2023: "Sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto: una mirada integral y participativa en el marco del ordenamiento territorial".

que forma parte del Gran Río Cuarto, donde la finalidad fue conocer sobre el sistema de transporte, específicamente aquellos aspectos relacionados a la conectividad, accesibilidad y movilidad que tienen los ciudadanos de la localidad y su articulación en el Gran Río Cuarto.

Para llevar adelante el proceso investigativo, se plantearon una serie de objetivos que se fundamentaron en dar a conocer la situación actual del transporte en Santa Catalina-Holmberg y analizar las problemáticas que se muestran en relación al mismo.

Así, el objetivo general fue conocer la accesibilidad, conectividad y movilidad que tienen los ciudadanos de la localidad de San Catalina (Holmberg) y su articulación en el Gran Río Cuarto, desde una mirada perceptiva de la población. Y los específicos fueron: analizar y representar cartográficamente la infraestructura del sistema de transporte en la localidad objeto de estudio; identificar fortalezas y debilidades en la articulación de Santa Catalina-Holmberg con los demás centros urbanos que conforman el Gran Río Cuarto; y conocer la percepción de los ciudadanos de la localidad en relación al sistema de transporte.

Durante el proceso investigativo, se utilizó un diseño de investigación mixta, combinando estrategias, técnicas y herramientas de las metodologías cuantitativa y cualitativa. La misma se planteó en una serie de etapas o instancias investigativas. En una primera instancia, para la obtención de información, se llevó a cabo la búsqueda y recopilación de información, tanto bibliográfica, como periodística, estadística y cartográfica. Posteriormente, se realizó la observación directa del recorte territorial seleccionado, para el cual se efectuaron diferentes recorridos, en distintas épocas, con el fin de observar, relevar y recolectar datos de importancia para el análisis y caracterización del área de estudio. Por su parte, se efectuaron una serie de encuestas a los ciudadanos de la localidad en relación a la temática abordada, como así también entrevistas en profundidad a diferentes informantes claves. Por último, en una tercera instancia, se procedió al análisis y sistematización de la información recopilada, recolectada y observada, para la elaboración de las conclusiones y confección de los respectivos informes.

Localización del área de estudio

La localidad de Santa Catalina se encuentra emplazada dentro de la región Pampeana, más precisamente en la provincia de Córdoba, ubicándose a

los 33°12' 21" Sur y 64° 25'48" Oeste a 10 (diez) kilómetros al sur de la ciudad de Río Cuarto, cabecera departamental homónima. El origen de su nombre proviene de Santa Catalina de Siena, aunque es más conocida como Holmberg, nombre que se le dio a la estación ferroviaria de ese lugar, inaugurada un 20 de octubre de 1875 y situada en el tramo del ferrocarril General San Martín, que une las ciudades de Río Cuarto y Villa Mercedes, alrededor de la cual se fue conformando el poblado que da lugar a la actual localidad.

Está atravesada (en uno de sus sectores) por el arroyo Santa Catalina, colector de las aguas de los arroyos La Colacha, el Cipión, y su afluente el arroyo el Salto, formando así una cuenca que alcanza las 100 hectáreas, caracterizándose por sus grandes crecidas como la ocurrida el 4 de diciembre de 1939, luego de una fuerte tormenta y que impactó con tanta magnitud en la localidad, que es recordada hasta en la actualidad (figura 1).

Figura 1. Localización de Santa Catalina- Holmberg, Córdoba, Argentina.

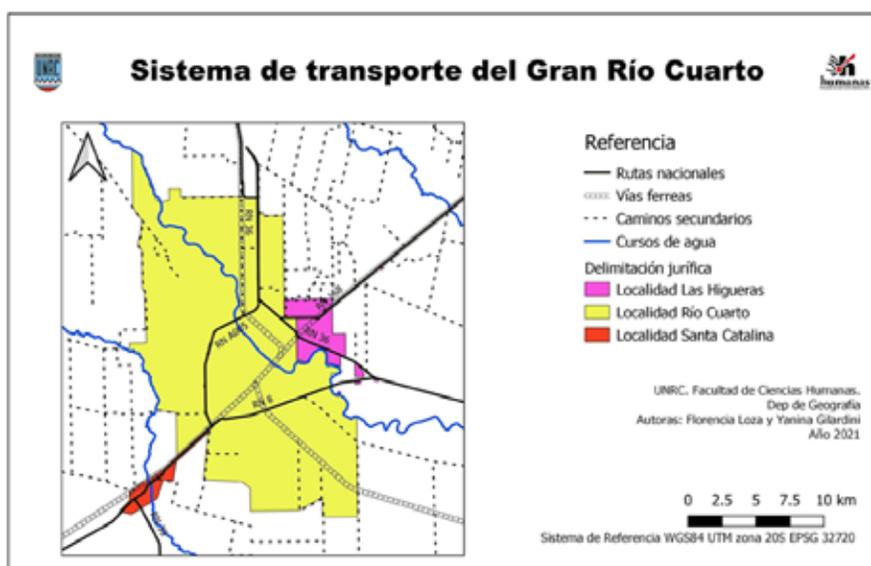


Fuente: Loza (2021).

Al igual que Las Higueras (la segunda localidad que conforma el Gran Río Cuarto), Santa Catalina nace junto al tendido de las líneas férreas que surcaron la región pampeana. Situada a pocos kilómetros de la ciudad de Río Cuarto, es el tercer municipio que integra el aglomerado urbano, y al igual que los otros centros urbanos, está conectada por un sistema de transporte en forma de red, lo que juega un papel fundamental en la movilidad

de las personas. Precisamente, las principales rutas nacionales como RN 158, RN 35, RN 8 y la reciente autovía de la RN 36 que conectan al país de norte a sur y de este a oeste, dejan al área de estudio en una posición central desde el punto de vista del sistema de transporte vial, a pesar de que existe en gran medida un eje central cono-céntrico en la ciudad de Buenos Aires. En comparación con el sistema de transporte vial, el ferroviario, se encuentra como una rugosidad del espacio en la configuración actual del territorio, como huella de otro modelo económico argentino, que hoy se ha refuncionalizado dándole otros usos (figura 2).

Figura 2. Sistema de transporte del Gran Río Cuarto



Fuente: Loza y Gilardini (2021).

Marco teórico

Es importante destacar, desde una visión geográfica, la relación entre territorio y transporte. En este sentido, Jorge Blanco (2010) plantea que el territorio es una construcción social e histórica, en donde se articula procesos y actores sociales en diferentes escalas, combinando materialidad “condiciones naturales transformadas históricamente por la acción humana como al conjunto de formas construidas fijadas en el territorio”, acciones y repre-

sentaciones, y el transporte es visto como el componente articulador de ese proceso de la construcción territorial. (Blanco, 2010, p. 175).

Es por ello que, en el Gran Río Cuarto, el sistema de transporte se convierte en un elemento fundamental en la movilidad de las personas, y en un eje articulador entre las localidades que lo conforman, por lo que su planificación y gestión es sumamente importante, puesto que un buen sistema de transporte redundaría en mejoras de la calidad de vida de los habitantes.

En este marco, se entiende que el transporte “es un sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro, que contribuye a fortalecer determinados vínculos y que permite ciertos flujos, asociados a la demanda de algunos actores sociales” (Schweitzer, 2011). Se puede decir que el transporte permite satisfacer las necesidades de movilidad, tanto para desplazar bienes y servicios, como para la reproducción social; esta última asociada a los motivos de movimientos, recreativos, salud, educación, trabajo, que van a ser diferenciados temporalmente, espacialmente y según los grupos sociales.

Desde la Geografía Humana, el abordaje específico sobre esta temática, lo realiza la Geografía del Transporte, la cual se ocupa de estudiar sobre los

[...] movimientos de personas y mercancías por todos los medios de transporte; de los análisis de redes, de los dedicados a movimientos de recursos e información; de los que establecen relaciones entre transporte y desarrollo regional; de los que destacan las relaciones entre el transporte y los usos del suelo, etc. (Escalona Orcao, 1989, p. 83).

En los últimos años, los estudios que atañen a la Geografía del Transporte comienzan a centrarse, en las personas,

[...] en sus comportamientos y en las condiciones sociales de sus desplazamientos, a lo que Muller (1976) le dio el nombre de Geografía Social del Transporte. La misma abarca un número elevado de temas de estudio, la percepción, la movilidad, las actividades sociales, etc.; la mayor parte de los trabajos

publicados se centran en el análisis de los problemas urbanos (Torrego Serrano, 1986, p. 287).

A esto, se fue incorporando temáticas nuevas como la sostenibilidad, equidad, redes intangibles, interconexión global y exclusión según el desarrollo económico a diferentes escalas.

En cuanto a los enfoques más actuales, Seguí Pons y Petrus Bey (1991) expresan:

En geografía del transporte son: los enfoques cuantitativos, los enfoques sociales y de la dimensión temporal en los estudios de transporte, si bien los enfoques sociales engloban tendencias con fundamentos epistemológicos diferenciados cuyo objetivo común es el estudio de los individuos o de los diversos grupos sociales (p. 12).

El transporte puede clasificarse según el medio en el que se desenvuelve, así se encuentra el transporte terrestre, aéreo y acuático, entendiendo al primero de ellos, como el servicio que se usa para trasladar pasajeros o mercaderías, por medio de rutas, caminos, autovías, vías férreas que se extienden en la superficie de la tierra; utilizando vehículos motorizados o no; como son los automóviles, camiones, ferrocarriles, motocicletas y bicicletas. En cuanto al aéreo, este también funciona para trasladar pasajeros y mercaderías, pero a través de aviones, aeroplano, avioneta y helicópteros; por lo que también requieren de una infraestructura adecuada. Por último, el transporte acuático también sirve para trasladar pasajeros o mercaderías utilizando barcos, lanchas u otros medios que tienen la capacidad de circular por vías acuáticas. Es importante distinguir entre el transporte fluvial y el marítimo, ya que requieren de una infraestructura portuaria para su funcionamiento.

Así como el transporte se puede clasificar según el medio en el que se desenvuelve, también puede hacerlo a partir del ámbito geográfico donde se desarrolla, por lo que se puede catalogar como transporte urbano, interurbano, nacional e internacional.

Precisamente, el transporte urbano, es aquel que se desarrolla en el interior de las ciudades; mientras que el interurbano o nacional, es el servicio

que se presta hacia otras ciudades o área de influencia de la zona urbana, metrópolis, entre provincias y/o regiones, ya que incluyen servicios de cercanías referidos al transporte ferroviario de ida y vuelta desde el domicilio al centro de trabajo. Y el transporte internacional es el servicio que se efectúa entre dos o más países.

Estas articulaciones entre diferentes territorios, se deben a las redes existentes del transporte, que permiten conectarse favoreciendo tanto a la economía como a las necesidades de la población.

En este sentido, Roberto Agosta (2011), plantea que el desarrollo de la red vial nacional, debe proporcionar accesibilidades permanentes a los diferentes centros urbanos, tanto pequeños, medianos y grandes ciudades; aunque en Argentina se ha estandarizado a las conexiones mínimas, dejando en algunos casos con una débil red de transporte en las pequeñas poblaciones que habían surgido a lo largo del ferrocarril. Ante esto el autor sostiene que “el planeamiento del sistema de transporte debe basarse en los principios de unidad y jerarquización de las redes, segmentación de las demandas de transporte y sustentabilidad”, respetando las fases económicas, financieras, ambientales y sociales” (Agosta, 2011, p. 20).

Al analizar el transporte, no se puede dejar de ver los efectos que este tiene en el territorio y la sociedad. Así, Alejandro Schweitzer, vincula el transporte con el territorio identificando efectos directos, indirectos o asociados; los primeros (directos) son las construcciones de la infraestructura, identificados como fijos, lo que permite la circulación e interrelación con el territorio en el que se desarrolla. Los efectos indirectos son los vínculos o flujos que permiten una transformación en las condiciones de accesibilidad y desarrollo de áreas para nuevas actividades (Schweitzer, 2011).

Otro aspecto importante de abordar, al estudiar el transporte, es el referido a la movilidad espacial y la accesibilidad, entendiendo a la primera, según Zarate (1991, pp. 36 y 37) como el cambio de lugar de residencia y a los desplazamientos pendulares, mientras que la accesibilidad al transporte aborda la vinculación de los puntos de origen y destino en forma directa e indirecta. Por otra parte, la conectividad es el establecimiento de relaciones directas entre nodos (puntos de origen y destino) según la infraestructura existente. Esta hace referencia a la relación que se establece entre los destinos por las trayectorias más cortas o directas; permite sectorizar, dividir la red en partes, según flujos y características propias de la red. (Montero, 2023).

En ese cambio que la sociedad realiza entre su lugar de residencia y otros espacios a los que se moviliza por diferentes causas o razones, la red de infraestructura juega un rol importante, puesto que, como soporte de la actividad, condiciona a la movilidad según las situaciones en las que se encuentre.

Según el instituto Argentino de Transporte,

[...] el transporte y la movilidad se relacionan con el crecimiento de la población en el territorio, excediendo el límite jurisdiccional del mismo, ya que es necesario analizar y coordinar el transporte más allá del aglomerado urbano, y planearlo dentro de una planificación urbana provincial o regional (PFETRA, 2015).

Así, la expansión de las ciudades se manifiesta en muchos casos a través de situaciones problemáticas, tales como la segregación espacial, la especulación del valor de la tierra, entre otros y específicamente en relación al sistema de transporte, pueden apreciarse problemas concretos como son, incremento en la contaminación sonora y del aire, congestión vehicular en horarios pico, aumento de los tiempos de viaje, incremento de la motorización individual, lo que asociado a las malas condiciones de la infraestructura vial, redundan en el incremento de los siniestros viales.

Ante lo expuesto, la presente investigación analiza el sistema de transporte de la localidad de Santa Catalina Holmberg, con la finalidad de conocer la accesibilidad, conectividad y movilidad que tienen sus habitantes. El mismo se enmarca en los estudios de enfoque social dentro de la Geografía del transporte y solo se centra en el transporte terrestre, especialmente la red vial en Santa Catalina en el Gran Río Cuarto.

Diagnóstico de la situación actual del sistema de transporte en Santa Catalina

En los últimos años, la localidad de Santa Catalina-Holmberg, ha experimentado un crecimiento urbano importante, especialmente hacia los sectores este y sur de la misma; esto tiene correlato con las distintas políticas llevadas a cabo por el municipio con el incentivo de poblar el pueblo a

través de construcción de barrios y facilidades para la inversión privada. Es así que muchos de los habitantes que se han asentado en la localidad provienen de zonas rurales (figura 3).

Figura 3. Crecimiento urbano. Santa Catalina-Holmberg



Fuente: Google Earth (2021).

Precisamente y atendiendo tanto al crecimiento demográfico experimentado en los últimos años, como a la expansión del medio construido hacia los sectores de la localidad ya mencionados, es sumamente importante conocer sobre la accesibilidad, conectividad y movilidad que tienen los vecinos, dentro de la localidad como de esta con los otros centros que conforman el Gran Río Cuarto, ya que el sistema de transporte es considerado como una red y dicha red se modifica, o debería hacerlo, al mismo tiempo que evoluciona el espacio económico y social de la localidad.

En este sentido, se tiene que considerar que, en general, el sistema de transporte está integrado por tres elementos fundamentales: unidades de transporte (vehículo), infraestructura y redes y puede clasificarse según el medio en el que se desenvuelven; acuático, terrestre, aéreo. El terrestre es el servicio que sirve para trasladar pasajeros o mercaderías, por medio de rutas, caminos, autovías, vías férreas que se extienden sobre la superficie de la tierra; utilizando vehículos motorizados o no; como son los automóviles,

camiones, ferrocarriles, motocicletas y bicicletas. Precisamente la investigación se centró en el sistema de transporte terrestre, donde se analizó aspectos tanto de la red (específicamente en relación al sistema de transporte público de pasajeros), como en la infraestructura (paradas, terminales) y el parque automotor. Todo ello, con la finalidad de determinar si los ciudadanos de Santa Catalina cuentan o no con una buena accesibilidad, conectividad y movilidad.

Es así que, a través de la metodología empleada, se pudo arribar a una serie de conclusiones que se detallan a continuación.

La localidad de Santa Catalina Holmberg, (3898 habitantes según Censo 2010), está atravesada por una ruta nacional (RN 8), que forma parte del corredor bioceánico del Mercosur. Esta ruta se sitúa en forma perpendicular a la avenida principal de la localidad, lo que indica que es un área dinamizadora y organizadora de la misma, puesto que se ubican instituciones representativas del ámbito político, de la salud, lo educativo y seguridad sobre la avenida principal de acceso. Esto conlleva a una problemática constante a la hora de la movilidad de sus habitantes para el traslado de un sector a otro de la localidad, puesto que implica un riesgo para sus vidas ya que no se cuenta con infraestructura adecuada para dicha acción.

Históricamente, el poblamiento se ha efectuado hacia el sector norte y noroeste de Holmberg, en relación a la estación de ferrocarril y la posterior creación de la avenida principal, teniendo como línea de fijación hacia el sur y sureste a la RN 8, pero en las últimas décadas, esta ha sido superada con la construcción de nuevos barrios e instituciones.

A través del análisis cartográfico y de la observación directa en el terreno, se pudo determinar que, para el año 2021, la expansión urbana se acentuó hacia el este y sur de la localidad, por medio de la construcción del barrio cerrado Catalina Country, de edificaciones de inmuebles de gran tamaño, de galpones para depósitos, supermercados, restaurantes, cafeterías, salón de eventos y el Parque Industrial de la localidad, todos ellos a la vera de la RN 8.

Durante los recorridos realizados por el territorio, se pudo observar numerosos problemas en relación al paso de la ruta por la localidad.

Así, sobre la vera sur de la misma, se encuentra el IPEA n.º 215, Raúl Scalabrini Ortiz; esta institución educativa, moviliza mucha población a diario, lo que implica un alto riesgo de siniestro vial, poniendo en peli-

gro tanto a los conductores como de los peatones, producto del constante tránsito vehicular; por lo que los niños y jóvenes a la salida del colegio para dirigirse hacia el sector noreste del pueblo, suelen hacer el paso de un lado a otro de la ruta en forma apresurada, sin medir muchas veces los peligros que esto conlleva. Lo hacen tan habitualmente, que se transforma en algo cotidiano y se minimizan los riesgos (figura 4).

Por otro lado, las personas que utilizan como forma de vehículo bicicletas, para cruzar la RN 8, suelen bajarse e ir caminando (al lado de la misma) por el excesivo tráfico que la ruta tiene, pensando de esta manera que se disminuye el riesgo a accidentes.

En cuanto a los vehículos particulares, se ha observado que, en varias ocasiones, los conductores ingresan a la ruta de forma rápida, o se acercan demasiado al borde de la misma, rayando la imprudencia y convirtiendo la situación en potencial riesgo de accidente vial (figura 4).

Figura 4. Acciones que ponen en peligro a la población en la RN 8 Santa Catalina -Holmberg



Fuente: Loza (2021).

Estas situaciones detectadas durante los recorridos, hacen suponer que implica una serie de medidas a tomar por las instituciones correspondien-

tes, con el fin de disminuir el riesgo de siniestros, tales como la creación de nuevas infraestructuras sobre dicha ruta para la seguridad de las personas (instalación de semáforos, más señalización, demarcación de la calzada, construcción de pasarelas) como de educación vial por parte del municipio.

Teniendo en cuenta el estudio de campo, gran parte de las calles de la localidad se encuentran pavimentadas, a excepción de las zonas más periféricas, donde precisamente se ha extendido la mancha urbana, aunque se observa que, en el caso de las calles pavimentadas, muchas de ellas requieren mantenimiento (presentan gran cantidad de baches), lo mismo que el tramo de la ruta que pasa por la localidad. Ésta presenta un alto grado de deterioro, producto del importante tránsito de camiones de gran porte que por ella transitan y la falta de mantenimiento tanto de la carpeta asfáltica como de sus banquetas por el concesionario de la misma, Caminos del Oeste- Caminos de América, tal como se aprecia en las imágenes de la figura 5.

Figura 5. Estado de la RN 8 y de las banquetas en la zona que cruza la localidad de Santa Catalina -Holmberg



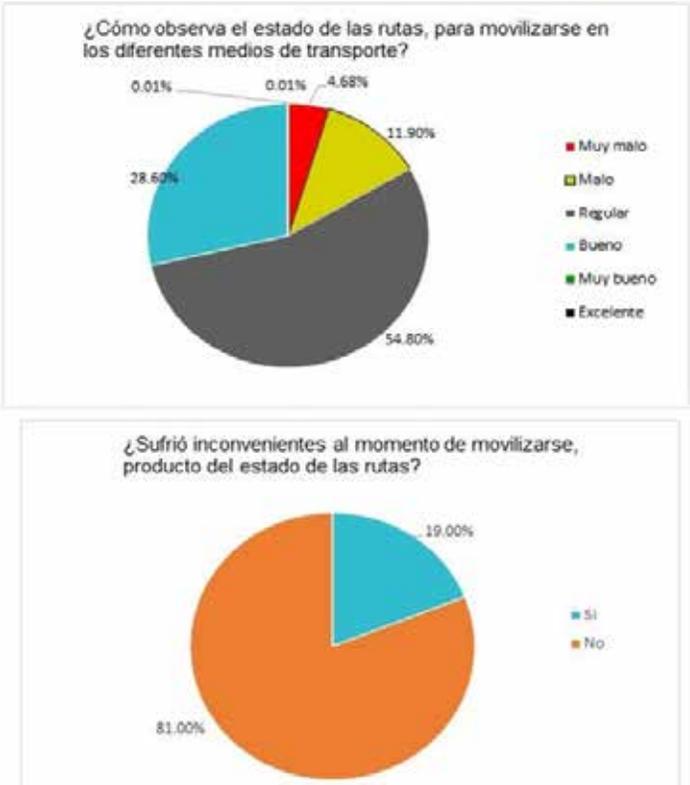
Fuente: Loza (2021).

Precisamente, por el mal estado de la ruta, en los días de lluvia, se aconseja reducir la velocidad. Este consejo se enfatiza ya que la misma no cuenta con una banquina pavimentada y la formación de baches con agua, dificulta la conducción vehicular, pudiendo ocasionar roturas o despistes de los automotores aumentando el riesgo de accidentes.

Para conocer la percepción que tienen los habitantes de Santa Catalina sobre el sistema de transporte y específicamente sobre el sistema de transporte público masivo de pasajeros (tema a desarrollar en otro apartado de esta publicación), se realizaron una serie de encuestas. Según los resultados que arrojaron las mismas, la mayoría de los vecinos indagados, consideran que la RN 8 entre los kilómetros 609 y 618; y la RN 35 entre los kilómetros 692 y 705, son zonas de alto riesgo de siniestros viales, donde en los últimos años, han perdido la vida muchos ciudadanos, tanto de Holmberg, como de Río Cuarto.

Figura 6. Estado de la RN 8. Resultado de la encuesta a ciudadanos de Santa Catalina-Holmberg.

Encuesta sobre el transporte urbano de pasajeros



Fuente: Loza (2021).

En este sentido, tal como se observa en la Figura 6, la mayoría de los encuestados, consideran que el estado de la ruta (RN 8), es de regular a muy malo (54,80 %, 11,90 % y 4,68 % respectivamente); muy pocas personas piensan que está en buenas o excelentes condiciones para transitar (0,02 %).

Figura 7. Resultado de encuestas a ciudadanos de Santa Catalina-Holmberg

Encuesta sobre el transporte urbano de pasajeros



Fuente: Loza (2021).

Si bien fue alto el porcentaje de los vecinos que manifiestan estar en disconformidad por el estado de la ruta, solo el 19 % declaró haber tenido algún inconveniente al transitar por la misma, ya sea por roturas en el vehículo o por haber sufrido algún accidente (figura 7).

Otros aspectos que se consultaron también a los vecinos, fueron aquellos relacionados al sistema de transporte ferroviario y las ciclovías en la localidad. En relación al primero de los temas, específicamente, se les preguntó si les gustaría que volviera a funcionar el ferrocarril, aunque solo fuese para transporte de pasajeros y entre las localidades del Gran Río Cuarto. En este sentido, el 71 % de los encuestados manifestaron que sería interesante volver a contar con este servicio de transporte, porque les daría la posibilidad de mayor movilidad entre las localidades cercanas y no solo contar con una ruta en mal estado para ello. Además, las personas de mayor edad recordaban al ferrocarril con nostalgia y expresaban que les gustaría que sus nietos pudieran vivir esa experiencia.

Por otro lado, el 29 % restante, plantearon que no sería conveniente reactivar las líneas férreas en la localidad, puesto que, con el paso del tiempo, muchas personas se fueron asentando en zonas cercanas al ferrocarril, lo que supondría una relocalización de esas familias que edificaron en el sector. Esto significaría desterritorializar a esa población que se siente parte de ese espacio vivido.

En cuanto a la construcción de ciclovías en la localidad y entre esta y Río Cuarto, el 100 % de los encuestados manifestaron estar a favor de la obra, fundamentando esta respuesta en que muchos de ellos se trasladan por trabajo a la ciudad vecina de Santa Catalina en bicicleta, lo que resulta estresante y sumamente peligroso, puesto que deben hacerlo sobre una ruta en condiciones deplorables, con banquetas casi inexistentes y con tráfico constante de vehículos de gran porte.

Otro de los aspectos tenidos en cuenta en las encuestas, fue el referido al servicio de transporte público masivo de pasajeros. Santa Catalina cuenta con una sola empresa que facilita este servicio para la movilidad de sus habitantes en el Gran Río Cuarto, es el de la SATCRC (Sociedad Anónima de Transporte ciudad de Río Cuarto). El 81 % de los indagados, manifestaron el descontento con la prestación del servicio por esta empresa, considerando que sería necesario contar con más competencia, otra opción que preste un servicio más cómodo y no “viajar como vacas apretadas” (frase textual de uno de los vecinos), con una política de inclusión en el transporte, con rampas de ascenso y descenso en los ómnibus, además de que sería beneficioso “generar una sana competencia que fije parámetros de precios, de servicio, de frecuencias, de recorridos, de calidad, sin caer en el monopolio que mantiene rehenes a los pasajeros . No se puede elegir otra

opción, estamos obligados a consumir la única propuesta” (frase textual de otro vecino de Holmberg).

En suma, los habitantes de Santa Catalina manifiestan una serie de problemáticas que vivencian todos los días en relación al sistema de transporte vial y que dificultan su movilidad y conectividad, lo que lleva a disminuir su calidad de vida.

Como se la mencionado a lo largo del trabajo, la débil política integral del transporte, que involucra el estado y mantenimiento de las rutas por parte del Estado, sumado a otros factores como son el climático, los específicamente humanos (fatiga, exceso de velocidad, imprudencia, grado de alcohol al conducir) y el gran número de vehículos en tránsito, son causantes de una de las principales problemáticas que tienen los vecinos de Santa Catalina: el alto grado de siniestros viales que se producen en la RN 8, lo que genera una gran preocupación, desde hace muchas décadas, en los vecinos de Holmberg.

Así, la RN 8, que conecta las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y San Luis, fue pavimentada en los años 40 y en su momento fue de gran importancia en la conexión del este y oeste del país, desde Buenos Aires hasta Mendoza, aunque con la construcción de la RN 7, perdió cierta relevancia. A partir de los años 90, con el proceso de privatización, la RN 8 fue concesionada por diferentes empresas, estando en la actualidad gestionada por el concesionario Corredor Central S. A., pasando a ser el Corredor Vial n.º 8.

En los últimos años, los habitantes de Santa Catalina, ven con preocupación el aumento de los siniestros viales, que involucra en mayor grado tanto a habitantes de su localidad como de Río Cuarto, a tal punto que han creado un grupo de Vecinos Autoconvocados y se han manifestado en las redes con el fin de solicitar se acelere la construcción de la autovía Río Cuarto- Holmberg que ha sido prometida por diferentes gobiernos nacionales. La construcción de la misma, sería una solución para disminuir los accidentes en este tramo de la RN 8 que es altamente transitada y mejoraría sustancialmente la movilidad de las personas y el acceso a distintos puntos del Gran Río Cuarto.

Precisamente y en relación a este tema, se realizó un análisis de material periodístico, por medio del estudio de noticias sobre accidentes publicados en diferentes medios informativos locales y provinciales, con el fin de

relevar los siniestros viales ocurridos en el tramo de la RN 8 comprendido entre Río Cuarto y Santa Catalina (Km 609-618) y RN 35 (Km 692-705), durante un período de trece años (2009-2022).

Este estudio arrojó como resultado que, desde el 2009 hasta el 2022, se han registrado 35 siniestros viales. Se pudo establecer que el mayor número de ellos se han registrado en horas de la noche y madrugada, como así también por la mañana hasta el mediodía; y que los accidentes son mayores los fines de semana.

En cuanto a las edades de los siniestrados, es diversa, van desde niños, jóvenes hasta personas de más de 70 años. (Figura 8).

El mayor número de ellos, ocurrieron en la RN 8, 27 accidentes, mientras que en la RN 35 fueron ocho. Cabe destacar que en total se registraron 21 fallecimientos, siendo en su mayoría (17), sobre la RN 8 en el tramo que conecta Río Cuarto con Santa Catalina y donde estuvieron involucrados en varios casos, rodados menores (motocicletas).

Figura 8: siniestros viales RN 8 y RN 35. Período 2009-2022



Fuente: Artículos periodísticos locales y provinciales. Relevamiento periodístico (Loza, 2023).

Según las diferentes fuentes periodísticas analizadas, testimonios de vecinos y relevamientos del terreno, se puede inferir que los accidentes se debieron en su mayoría a una combinación de causas tales como el mal es-

tado de los vehículos (sin luz, problemas mecánicos, en algunas ocasiones), exceso de velocidad, maniobras inadecuadas por parte de los conductores, no respeto de las señales (que son escasas en algunos tramos de las rutas), grado de alcohol en sangre en los conductores y mal estado de las rutas (pavimento defectuoso, baches), falta de señalética vial, rutas sin demarcar carriles, animales sueltos, etc.

En este sentido, es importante destacar que detrás de cada uno de estos accidentes registrados, hay familias que han quedado destrozadas al perder seres queridos, que buscan justicia, que reclaman por mejoras en el sistema vial en este sector del Gran Río Cuarto y piden por la intervención del Estado.

Ante esta situación y observando que el mayor número de accidentes se producen en el tramo de la RN 8, que conecta Río Cuarto y Santa Catalina, la población junto a los gobiernos municipales del Gran Río Cuarto, se ha movilizó para que se efectivice la construcción de una autovía entre ambas localidades, precisamente, con la finalidad de disminuir los accidentes y agilizar el tránsito entre los centros urbanos que conforman el aglomerado urbano.

Es así que, después de años de reclamos ante las autoridades nacionales, en el año 2020 (Córdoba informa. 28/09/2020), Vialidad Nacional, por medio del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, manifestó la creación de la autovía en un tramo de la RN 8, a la altura de Santa Catalina-Holmberg, abarcando una distancia de 7 km.

El proyecto presentado incluye un nudo-intercambiador con la Ruta Nacional A005 que está compuesto por tres puentes nuevos, además de una nueva pasarela peatonal, la instalación de una nueva capa asfáltica, la construcción de alcantarillas, el perfilado del canal de desagüe y luminarias.

Para una segunda etapa, se efectúa el estudio de la denominada “Variante de Holmberg”, que empalmará con la traza de la actual RN 8, que se configurará con características de autopista, previéndose un distribuidor en la intersección con RN 35.

De esta manera, y después de varias décadas de reclamos y promesas incumplidas, finalmente la autovía Río Cuarto-Santa Catalina empezó a construirse en el año 2020.

Figura 9. Proyecto para la creación de la Autovía Río Cuarto-Holmberg, Córdoba, Argentina



Fuente: *Córdoba interior informa* (28/09/2020).

Es importante destacar que, desde el 2020 hasta la actualidad (octubre 2023), la obra se encuentra en marcha, pero su construcción transita muy lentamente. Se puede observar que en los últimos meses son escasos los trabajos que se están realizando en el lugar, lo que complica mucho más el tránsito en el sector, puesto que se han realizado desvíos, no hay buena señalización, hay sectores de la obra parcialmente terminadas y esto trae como consecuencia el aumento de accidentes en la zona. Ante esta situación, tanto los gobiernos municipales como el provincial han gestionado los reclamos pertinentes en forma constante al gobierno nacional, para que la construcción de la autovía Río Cuarto- Holmberg, pueda finalizar lo antes posible.

Conclusión

A modo de conclusión podemos decir que Santa Catalina forma parte del Gran Río Cuarto. Es una localidad pequeña de más de 3000 habitantes,

pero que constantemente está recibiendo población desde zonas rurales como así también de riocuartenses que optan por vivir en Holmberg y mantienen su puesto laboral en Río Cuarto, lo que, junto a políticas municipales, ha contribuido al crecimiento y expansión urbana de la localidad.

Es un pueblo que está cruzado por una ruta nacional, lo que conlleva a un gran número de problemáticas desde el punto de vista vial, pero que, a su vez, se convierte en beneficio puesto que la conecta no solo con las localidades del Gran Río Cuarto, sino también a nivel regional, provincial y nacional, formando parte así de uno de los corredores bioceánicos del Mercosur.

El intercambio poblacional y los flujos diarios trabajo-residencia o estudio-residencia u ocio-residencia entre Holmberg y Río Cuarto es intenso, lo que ha llevado a los municipios a gestionar obras que mejoren el acceso y movilidad de los habitantes, con el fin de disminuir los accidentes y mejorar su calidad de vida.

En este sentido, las nuevas gestiones del municipio deben apuntar a dotar de servicios a las nuevas áreas urbanizadas de la localidad, como son pavimentar las calles de tierra, arreglo y mantenimiento de las ya pavimentadas, construcción de garitas para las paradas del transporte masivo de pasajeros, mejorar la señalética en el sector de la RN 8 que pasa por el pueblo (mientras se espera se sustancie la segunda parte de la obra de la autovía), entre otras acciones.

Por último, es necesario que se siga gestionando para dotar a los vecinos de la localidad de un sistema de transporte masivo de pasajeros, acorde a las necesidades que tienen los habitantes, como es aumentar frecuencias, ampliar los recorridos, llevar el servicio a los nuevos barrios, etc.; pero también apostar a una mayor prevención de accidentes por medio de talleres sobre educación vial y trabajar mancomunadamente con el municipio de Río Cuarto para tramitar a escala nacional la finalización de la obra de la autovía.

No se debe olvidar que, el territorio lo construimos entre todos y un territorio ordenado requiere de una planificación y una gestión cuya finalidad última sea la de mejorar la calidad de vida de las personas.

Referencias bibliográficas

- Agosta, R. (2011). *Problemática general del sector transporte en la Argentina: La situación actual del transporte en nuestro país. Las mejores posibles y las necesarias. El rol del Estado y de las políticas públicas como garantes de cohesión social, la estabilidad política y la seguridad urbana. Voces en el Fénix*. Revista de la cátedra abierta del Plan Fénix, año 2, n.º 9, <https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/cropped-Voces-issn.png>
- Blanco, J. (2010). Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, n.º 3.
- Busso, G. (Coord.) (2012). Plan Estratégico Gran Río Cuarto. *Articulación de políticas de Desarrollo en los Municipios del Gran Río Cuarto. Situación Actual, agendas de temas y cartera de Proyectos al año 2020*. Instituto Argentino del Transporte.
- Escalona Orcao, A. (1989). Tendencias actuales de la Geografía del transporte. El análisis de la movilidad. *Geographicalia*, vol. 26, pp. 287-314. <https://papiro.unizar.es/ojs/index.php/geographicalia/article/view/1908>
- <https://core.ac.uk/download/pdf/38823526.pdf>
- https://issuu.com/institutoargentinodeltransporte/docs/pfetra2015_569cdd20df840b
- https://issuu.com/institutoargentinodeltransporte/docs/pfetra2015_569cdd20df840b
- Instituto Argentino de Transporte, Ministerio del Interior y Transporte. Presidencia de la Nación (2015). Plan Federal Estratégico de Transporte. *Movilidad y logística. República Argentina*.
- Montero, M. (Comp.) (2023). *Territorialidad y perspectivas geográficas: I Jornadas de Divulgación Académica-Científica del Departamento de Geografía*. UniRío editora.
- Pons, J. y Petrus Bey, J. (1991). *Geografía de redes y de sistemas de transporte*. Editorial Síntesis.

Schweitzer, M. (2011). La relación entre transporte y territorio: Las inversiones en infraestructura para el transporte generan diversas formas de apropiación del territorio, con sus efectos directos e indirectos. El debate se centra entonces alrededor de las nociones de crecimiento y desarrollo. *Voces en el Fénix*. Revista de la cátedra abierta del Plan Fénix, año 2, n.º 9. <https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/cropped-Voces-issn.png>

Torrego Serrano, F. (1986). *Geografía de los transportes*.

Zárate, Antonio. (1991). *El espacio interior de la ciudad*. Editorial Síntesis.

Parte II

**Transporte público masivo de pasajeros en
el Gran Río Cuarto**

Historia del transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Río Cuarto. Revisión desde sus orígenes hasta la actualidad

María Fabiana Hildmann¹¹ y María Alejandra Bettera¹²

En la actualidad, los ciudadanos del Gran Río Cuarto, circulan y se trasladan por la ciudad o entre las localidades que lo conforman, con el fin de realizar una serie de actividades tales como trabajar, estudiar, hacer compras, disfrutar de los espacios verdes o simplemente acceder a alguna institución según necesidades particulares. Este traslado puede llevarse a cabo de diferentes maneras, caminando, o recurriendo a vehículos motorizados; ómnibus y automóviles; o no motorizados como bicicletas. Sabemos que, uno de los transportes más utilizados, especialmente por los estudiantes y trabajadores, es el transporte masivo de pasajeros, donde los ómnibus se transforman en el medio de acceso a los lugares a los cuales las personas deben arribar.

11 Universidad Nacional de Río Cuarto, mfhildmann@hum.unrc.edu.ar

12 Universidad Nacional de Río Cuarto, mbettera@hum.unrc.edu.ar

Precisamente, el transporte colectivo o masivo de pasajeros en la ciudad de Río Cuarto, tiene una historia de más de cien años, donde diferentes empresas y cooperativas a través del tiempo han intentado proveer de este servicio a los vecinos de la ciudad y la región.

Es sumamente importante que, para comprender la situación actual del transporte público masivo de pasajeros en la ciudad, necesitamos transportarnos en el tiempo y conocer sus orígenes y transformaciones a través de los años.

Es por ello que, después de haber consultado diferentes fuentes documentales, fuentes editas y ensayos inéditos, intentaremos relatar la historia del transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Río Cuarto.

Esta, se remonta a los años veinte del siglo pasado y fue toda una innovación en la ciudad frente a la necesidad de movilidad que tenía la población en ese momento. Hasta ese entonces, las personas solo se podían trasladar de un lugar a otro de la ciudad por medio de carros, carretas o automóviles particulares, que eran los menos, y desde Río Cuarto hacia otros puntos de la provincia o nación por medio del ferrocarril.

Así, según Eduardo Tyrrell,

[...] el primer intento para establecer un servicio de ómnibus de pasajeros a tracción mecánica data del año 1922, y fue solicitado por el vecino Patricio Henry, sin llegar a concretarse esta iniciativa. Recién el 19 de septiembre de 1925, el concesionario Antonio Romero, con carácter experimental, libró al público un servicio de ómnibus urbano, con un único vehículo de 23 asientos. El mismo, tenía un recorrido que unía la Plaza Gral. Roca (en el centro de la ciudad), con el Parque Sarmiento (barrio Banda Norte) y la Estación de Ferrocarril El Andino (sector este de la ciudad), pero con el tiempo, el servicio se suspendió, dejando a los vecinos nuevamente sin transporte de ómnibus (Tyrrell, 2008).

Figura 1. Primeras unidades de transporte masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto



Fuente: Tyrrell (2008).

La expansión de las ciudades y el desarrollo económico revelaron con el tiempo la necesidad de conectar lugares alejados entre sí para salvar trechos de media y corta distancia, y Río Cuarto no quedó ajena a esta lógica, es por ello que en 1927 se retoma nuevamente la iniciativa de proveer a la población de un transporte masivo de pasajeros, para que la misma pudiera movilizarse, tanto dentro de la ciudad, como desde esta hacia localidades vecinas.

Así es que para 1927, los empresarios Juan Stornini y Valentín Marzari, instalan una línea fija (Línea 1), cuyo recorrido era similar al anterior: Estación FCCA- Plaza Roca - Parque Sarmiento, pero al que se le suman dos unidades más, para 18 pasajeros cada una, dando inicio así a un servicio de mejor calidad denominado “Empresa de Ómnibus de Río Cuarto”. (*Puntal*, 2006, p. 26).

Años después, la concesión fue transferida a la “Empresa General Roca”, propiedad de los rosarinos Aldo Quirici, Fred del Castillo y Marcelino Álvarez, operando ya en este momento con seis coches (Tyrrell, 2008).

Con el paso del tiempo, la concesión estuvo a cargo de diferentes empresas, que fueron adaptando el servicio de acuerdo al crecimiento urbano de la ciudad y a las necesidades que presentaban los vecinos.

Pero, así como se pensaba en la movilidad de las personas hacia el interior de la ciudad, también apareció la necesidad de conectar a esta con otras localidades, es por ello que, para los años 30, surge la primera línea interurbana que conectaría a Río Cuarto con Achiras y Sampacho (Falco, 1999). Precisamente, un 25 de enero de 1930, la Empresa Schiavi, sería la precursora cuando pondría en funcionamiento el servicio que unía a las tres localidades con una frecuencia diaria (Mayol Laferrere, 1985).

Ya en 1933, se inauguraría un servicio de mensajería con la ciudad de Córdoba, a lo que más empresas se sumaron para proporcionar un mejor servicio del transporte de pasajeros, ampliándose con ello los destinos regionales (Falco, 1999).

Según Mayol Laferrere, hacia 1934, Río Cuarto ya contaba con varias líneas regulares de transporte de pasajeros que la conectaban con diferentes ciudades y pueblos, logrando así una mayor integración regional, tal como se observa en el siguiente cuadro.

- Río Cuarto- Córdoba: Empresa Gral. Roca - 1 frecuencia diaria
- Río Cuarto- Córdoba: Empresa Biuty - 1 frecuencia diaria
- Río Cuarto- Las Perdices: Pablo Emilio Lehz - 1 frecuencia diaria
- Río Cuarto- H. Renancó- Nicolás Valerio -1 frecuencia diaria
- Río Cuarto-Villa Dolores- Cesáreo Rossi - 1 frecuencia diaria
- Río Cuarto-Alpa Corral- Aguinaldo Gigena - 1 frecuencia diaria
- Río Cuarto- Achiras- Pedro Arias - 1 frecuencia diaria
- Río Cuarto-Villa María- Ramón Zacarelli - 2 frecuencias diarias
- Río Cuarto- Río de los Sauces- José Amador Sánchez - 1 frecuencia diaria

Fuente: Mayol Laferrere (1985).

Cada una de estas líneas de transporte masivo de pasajeros, fueron apropiándose de distintos sectores del centro de la ciudad, con la finalidad de ser utilizados como puntos de partida y llegada de los ómnibus, generando problemas en el tránsito y en los usuarios, puesto que resultaba inconveniente para los pasajeros la dispersión de los mismos. Ante esta situación y en vistas de que se incorporarían nuevas líneas hacia otros puntos del país, la Municipalidad de Río Cuarto, decide en 1936, establecer una “Central

de Ómnibus” frente a la plaza Emilio Olmos (calle General Paz al 656) la que sería administrada por el Sr. Santiago Drago (Tyrrell, 2008).

Hacia 1935, el servicio de transporte masivo de pasajeros, estaba a cargo de la empresa “General Paz”, la cual ya había incorporado más líneas en sus recorridos, cubriendo así, dos trayectos dentro de la ciudad: uno que cruzaba a la misma de norte a sur y otro de este a oeste, anexando el servicio nocturno de ómnibus, adaptándose así a las necesidades del momento.

Para 1941, se estableció la empresa ACO. (Asociación Concesionarios de Ómnibus) como concesionaria del servicio de transporte urbano de pasajeros, lo cual demuestra una continuidad en la prestación del servicio. La incorporación de seis nuevos ómnibus en aquel momento fue un gran avance y mejora tanto para la empresa como para los usuarios. Sin duda, el compromiso y la dedicación de todas las personas involucradas, tanto trabajadores como directivos, fueron fundamentales para el crecimiento y la persistencia de la empresa por casi una década. Lamentablemente, hacia los años 50, se declaró en quiebra, presentando un panorama desalentador, tanto para los ciudadanos que quedaban sin transporte, como para los propios trabajadores, puesto que muchas familias de la ciudad se vieron afectadas por esta situación, perdiendo su fuente de trabajo y enfrentando dificultades económicas.

Sin embargo, es inspirador leer en distintas fuentes analizadas, que estas mismas familias decidieron unirse y buscar una solución en forma conjunta, porque en momentos difíciles es importante destacar la resiliencia y la valentía de las personas para seguir adelante. Así es que se reunieron para discutir y analizar diferentes opciones a futuro, decidiendo finalmente, tomar las riendas de la empresa y fundar una cooperativa.

En el remate judicial, las unidades de transporte fueron adquiridas por el Sr. Eugenio Candia, que posteriormente las enajenó para constituir la Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto, formada por obreros del transporte de pasajeros, decisión tomada en asamblea el 12 de junio de 1950 (Tyrrell, 2008).

Figura 2 Primeras unidades de transporte masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto



Fuente: Tyrrell (2008).

De esta manera, la decisión de conformar una cooperativa, demostró la determinación y el espíritu emprendedor que tenía este grupo de trabajadores, cuya finalidad era la de encontrar una solución a sus problemas, pero también la de seguir proporcionando un servicio de transporte esencial para la comunidad de Río Cuarto, sabiendo que formar una cooperativa es trabajar juntos, compartir responsabilidades y beneficios, y tomar decisiones de manera colectiva.

Pero no estuvieron solos, puesto que la Municipalidad los apoyó en el nuevo emprendimiento, lo cual muestra la importancia que se le otorgaba, en ese entonces, al servicio de transporte público en la ciudad.

Así, el 27 de enero de 1952, se constituye la Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto limitada, consolidándose institucionalmente, aunque contara en ese entonces con tan solo 6 unidades (Chevrolet modelo 1940) para comenzar su recorrido urbano (Mayol Laferrere, 1985).

Según Eduardo Tyrrell,

[...] el primer Consejo de Administración estuvo integrado por el Sr. Belindo A. Quinteros como presidente; Don José Lorenzo Quevedo como secretario; y en los demás cargos los señores José A. Ríos, José Félix Farías, Emilio Cepeda, Emilio Arenas, Ramón Martínez y Remigio Somaré que, junto a los demás trabajadores, se esforzaron para prestar el servicio a los vecinos de la ciudad. Nadie cobraba sueldo y vivían de changas y de los que sus sacrificadas familias podían llevar al hogar, desde lavado de ropa hasta vendiendo empanadas, todo para consolidar la nueva entidad (Tyrrell, 2008).

La determinación y el esfuerzo del primer Consejo de Administración y de todos los miembros de la cooperativa, fueron fundamentales para superar los obstáculos iniciales y lograr un crecimiento gradual. Es importante saber que no solo pudieron devolver a la ciudad su sistema de transporte público de pasajeros, sino que también adquirieron más unidades reparadas y ampliaron sus prestaciones.

A partir de entonces, la Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto Limitada, ha evolucionado y crecido desde sus humildes comienzos, y ha logrado consolidarse institucionalmente a lo largo de los años, prestando sus servicios no solo a la ciudad, sino también a localidades como Las Higueras, Santa Catalina -Holmberg (que conforman el Gran Río Cuarto), como así también en otros pueblos y ciudades de la región, hasta conformar en noviembre de 1991 la Sociedad Anónima de Transporte ciudad de Río Cuarto (Caseros, 2011).

Con el tiempo la ciudad siguió creciendo, las necesidades de conectividad y movilidad de los vecinos fueron mayores y la Cooperativa tuvo

que adaptarse a ello, modernizando sus unidades, instalando nuevas líneas de colectivos que llegaran a diferentes puntos de la ciudad y aumentar las frecuencias, entre otros aspectos.

Pero no solo el servicio de transporte en la ciudad dependía de la Cooperativa, sus unidades y recorridos, sino que también se necesitaban infraestructuras edilicias para el funcionamiento del mismo. Es por ello que, en el año 1958, la firma Dadone e hijos, inaugura la Terminal de Ómnibus de la ciudad sobre Avenida España y Boulevard Independencia, actualmente Boulevard Intendente Jaime Gil, dejando de funcionar así, después de más de veinte años, la primera terminal que se situara sobre la calle General Paz, frente a la plaza Emilio Olmos y el Palacio Municipal, para pasar a tener su propio edificio (Falco, 1999). Con el tiempo, esta sería transferida a la Dirección Provincial de Turismo (Tyrrell, 2008).

Por su parte, la Municipalidad, comenzó a tener una participación más activa en relación al transporte masivo de pasajeros, evidenciándose esto, en las diferentes ordenanzas que se pueden encontrar en el Digesto Municipal y que tratan el tema de transporte en la ciudad. Así, por ejemplo, las primeras ordenanzas que se pueden encontrar, datan del año 54, (Ordenanzas n.º 128 y 129), que dan a conocer sobre la concesión precaria del servicio de transporte colectivo urbano de pasajeros a la “Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto Ltda.” (Concejo Deliberante Río Cuarto. 2023).

En este sentido, se pudieron identificar otras ordenanzas o decretos que atienden a diferentes aspectos relacionados al servicio, tales como las que hacen referencia a la incorporación de nuevas líneas de colectivos, las que tratan sobre la tarifa del boleto, las que atienden sobre la incorporación de un boleto diferenciado (abono estudiantil), o un boleto universitario (1984), las que consideran la construcción de refugios en las paradas de colectivos, (1988), las que apuntan a realizar acuerdos de trabajo con universidades para estudios específicos sobre el sistema de transporte, las que atienden a las necesidades de personas discapacitadas, solicitando incorporar unidades adaptadas (2006), entre otros aspectos (ver anexo).

Así, a cien años del primer intento de proveer a la ciudad de un servicio de ómnibus de pasajeros y a setenta y un años de la creación de la Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto Ltda., la ciudad cuenta con un servicio que se fue transformando para dar respuestas a las necesidades de los vecinos, no solo de esta, sino del Gran Río Cuarto y la región, aunque

esto no siempre se ha logrado, puesto que el ritmo de crecimiento de las localidades, ponen de manifiesto que hay sectores de las mismas donde, acceder al servicio se vuelve difícil quedando todavía hoy, barrios de la ciudad o pueblos, excluidos de esta prestación.

En este sentido, es importante también, destacar que no solo han evolucionado las empresas dedicadas a la prestación del servicio, sino también el accionar desde la Municipalidad local en relación al transporte masivo de pasajeros y las edificaciones edilicias.

Con respecto al primer aspecto, se sancionaron las ordenanzas n.º 30 d en el año 2014, donde se aprobaba el Código General del Transporte colectivo urbano de pasajeros, el cual regularía dicho servicio y la n.º 890 del año 2015, en la cual el municipio otorgaba a la empresa Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC), la concesión del servicio, bajo la regulación del código aprobado el año anterior. (Concejo Deliberante de Río Cuarto. 2023). En relación al segundo, el 21 de diciembre del año 2005, se inauguró la nueva Terminal de Ómnibus de la ciudad en Blvr. Marconi.

Es así que hasta el año 2022, la SATCRC, fue la encargada de prestar el servicio de transporte de pasajeros en toda la ciudad. Para ese entonces, ya contaba con dieciocho (18) líneas de pasajeros que intentaban llegar a casi todos los barrios de la ciudad y conectar a esta con Las Higueras y Santa Catalina-Holmberg y, según palabras de su presidente el Sr. Julio César Titarelli, con setenta y un (71) unidades urbanas, dieciséis (16) de media distancia y más de ciento noventa y ocho (198) trabajadores.

En los años 2020 y 2021, la situación del transporte en el Gran Río Cuarto sufrió los avatares de la pandemia por COVID-19. Las restricciones a la circulación de las personas, el confinamiento domiciliario y las modificaciones impuestas a diferentes actividades que reducían el número de usuarios, también generaron transformaciones en el servicio de transporte.

A medida que transcurría la pandemia y se fueron flexibilizando las medidas de aislamiento, los usuarios volvieron a utilizar el servicio, pero en menor medida, por miedo al contagio o porque no existían los mismos recorridos o frecuencias que en el 2019. Fueron años de transición, hasta que, en diciembre del 2021, se renueva por última vez el contrato entre la Municipalidad de Río Cuarto y la firma Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC), para la prestación del Servicio Público

de Transporte Colectivo de Pasajeros de la ciudad, finalizando este en la fecha efectiva que iniciaría el nuevo servicio licitado. (Ordenanza 213/21).

Así, en el año 2022, se llevó a cabo la licitación pública. Por mayoría absoluta, el Concejo Deliberante aprobó el Pliego de Bases y Condiciones Generales y Particulares para el otorgamiento de la concesión del Servicio Público de Transporte Urbano de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto.

Era la primera vez en la historia de la ciudad que se realizaba un llamado a licitación sobre el Servicio de Transporte Público, mediante un pliego que establecía las bases y condiciones para su prestación y disponía mejoras en beneficio de los pasajeros.

El documento mencionaba que el Departamento Ejecutivo Municipal debería proceder al llamado a licitación pública dentro de los treinta días hábiles contados a partir de la publicación de la Ordenanza aprobada. Cabe mencionar que para su desarrollo se realizó una audiencia pública con más de sesenta (60) expositores, reuniones barriales y encuentros con especialistas.

Finalizado el proceso licitatorio para el cual se presentaron tres empresas, una local y dos externas a la ciudad, la firma Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC) resultó ganadora, por lo que, a partir del 1° de diciembre de 2022, se hizo cargo del servicio, pero con cambios sustanciales en la prestación.

En este sentido, las diferentes líneas dejaron de tener número y se reemplazaron por letras, los recorridos cambiaron como así también las frecuencias, pero la transformación más marcada fue la de incorporar líneas troncales (cuatro) que pasan todas por el centro de la ciudad, y 14 líneas ramales, con distintos puntos de trasbordo (intersección Avda. Marcelo T. de Alvear y Quirico Porreca en Banda Norte y Plaza Gral. Roca en el centro).

Este nuevo sistema, se está implementando en todo el Gran Río Cuarto, lo cual ha traído diferentes opiniones entre los usuarios, puesto que muchos de ellos (especialmente los de mayor edad o los que residen en las áreas más periféricas de las ciudades), están en desacuerdo con el mismo, ya que, al realizar trasbordos los tiempos en el recorrido se incrementan.

Por su parte, se continuó con el sistema de cobro por medio de tarjeta electrónica y se incorporó una app “Mi Bondi” donde se puede conocer el

recorrido del colectivo que el usuario desee tomar y horarios de cada una de las líneas.

A modo de conclusión, se puede decir que, en estos cien años, el transporte público masivo de pasajeros en el Gran Río Cuarto, fue adaptándose a los tiempos y necesidades de los ciudadanos, ya sea en la incorporación de nuevas unidades, mejoras en lo tecnológico (tarjeta electrónica- APP), nuevos recorridos, entre otros aspectos, tratando de dar respuesta a los requerimientos de los usuarios, aunque no siempre lo ha conseguido, puesto que todavía hay sectores de las localidades donde a los vecinos se les dificulta acceder al servicio. Esta situación se origina porque en los últimos años, las ciudades intermedias del país, como es el caso de Río Cuarto, han crecido en forma sostenida, ampliando sus ejidos urbanos y ante esto el sistema de transporte, al igual que otros servicios básicos, todavía no han llegado a estas áreas, quedando en la actualidad excluidas de los mismos. Ante esta situación y, teniendo en cuenta que el sistema de transporte es considerado como una red y como tal debe transformarse al mismo tiempo que evoluciona el espacio económico y social, es importante que tanto la SATCRC como el municipio, puedan seguir trabajando en pos de mejorar la calidad de vida de las personas, tal como lo han hecho desde ese primer intento de tener transporte de pasajeros en la ciudad, allá por 1925.

Referencias Bibliográficas

Caseros, A. (2011). *Una linda historia* [Blog personal]. <http://aldocaseros.blogspot.com/2011/07/una-linda-historia.html>

Concejo Deliberante Río Cuarto (2023). <http://concejo.riocuarto.gov.ar/>.

Puntal (2006). *Retrospectiva, retratos de un Imperio*.

Falco, J. A. (1999). *Historia ilustrada de Río Cuarto*. JAF Publicaciones.

Mayol Laferrere, C. (1985). *Historia de Río Cuarto*. *Puntal*.

Tyrrell, E. (2008). *Historia de los inicios del Transporte de Ómnibus Local en la Ciudad de Río Cuarto, Provincia de Córdoba*. <http://letras-uruguay.com>.

espaciolatino.com/aaa/tyrrell_eduardo/historia_de_los_inicios_del_transporte.htm Tyrrell, E. (2008). *Las tres Terminales de Ómnibus con el pasar de los años en la ciudad de Río Cuarto. Provincia de Córdoba - Argentina.* http://letras-uruguay.espaciolatino.com/aaa/tyrrell_eduardo/las_tres_terminales_de_omnibus.htm

Anexo

Ordenanza n.º 128 (1954)

CONCESIÓN PRECARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO. Otorga con carácter precario el servicio de transporte colectivo urbano de pasajeros a la “Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto Ltda.” Sancionada el 26/02/1954.

Ordenanza n.º 129 (1954)

CONCEDIENDO EXPLOTACIÓN CON CARÁCTER PRECARIO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS A LA COOPERATIVA SAN PEDRO LIMITADA. Sancionada el 26/02/1954.

Ordenanza n.º 265 (1955)

ESTABLECE RECORRIDO DE LÍNEAS 3 Y 4 DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS. Sancionada el 04/04/1955.

Ordenanza n.º 9972 (1958)

RECORRIDO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS. Sancionada el 31/10/1958.

Ordenanza n.º 10664 (1960)

CREACIÓN DEL ABONO ESCOLAR MENSUAL PARA SU UTILIZACIÓN EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS. Sancionada el 20/05/1960

Ordenanza n.º 69 (1984)

INSTALACIÓN DE TALLERES. Autoriza a la Cooperativa Obrera de Transporte Sur Ltda. “Cotas Ltda.” a instalar en forma temporal los talleres sobre calle Falucho N° 1138. Sancionada el 12/06/1984

Ordenanza n.º 31 (1984)

ESTABLECE REQUISITOS PARA BENEFICIARSE CON LA TARIFA UNIVERSITARIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS. Fija las tarifas del servicio de transporte colectivo urbano de pasajeros. Sancionada el 12/04/1984.

Resolución n.º 312 (1984)

-Sumario del Expediente-: PROYECTO DE RESOLUCIÓN SOBRE DIRIGIRSE AL DEPARTAMENTO EJECUTIVO MUNICIPAL REFERENTE A LA CONSTRUCCIÓN DE REFUGIOS EN LAS PARA-

DAS DE COLECTIVOS URBANOS DE PASAJEROS UBICADAS EN DIFERENTES CIUDADES DE LA CIUDAD. - Sancionada el 02/10/1984.

Ordenanza n.º 255 (1988)

CONSTRUCCIÓN Y EMPLAZAMIENTO DE REFUGIOS PARA PASAJEROS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS. Autorización al Departamento Ejecutivo Municipal a contratar con terceros la construcción y emplazamientos de refugios para pasajeros del servicio público de transporte colectivo de pasajeros. Características y diseños. Publicidad en los refugios que se construyan. Exenciones impositivas. Sancionada el 29/12/1988.

Ordenanza n.º 755 (1994)

COMISIÓN DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE RÍO CUARTO. Creación de un órgano de consulta a los efectos de mantener un diálogo permanente con las empresas o cámaras que agrupen a los prestadores del servicio de transporte público y semipúblico de pasajeros urbano y de media distancia, a los fines del afianzamiento del diálogo y la propuesta de soluciones al tránsito en la ciudad de Río Cuarto. Sancionada el 19/09/1994.

Ordenanza n.º 35 (1996)

COMISIÓN DE TRANSPORTE. Derogación. Sancionada el 19/03/1996.

Ordenanza n.º 157 (2000)

COMISIÓN MIXTA PARA EL ANÁLISIS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. Crear una Comisión Mixta para el análisis de la problemática del Servicio de Transporte Público de Pasajeros. Sancionada el 13/06/2000.

Ordenanza n.º 1117 (2006)

VEHÍCULO TRANSPORTE COLECTIVO ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Aprueba el acta firmada con la Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto por la que dicha empresa se compromete a incluir en las líneas del transporte colectivo urbano de pasajeros un vehículo de accesibilidad para personas con movilidad reducida antes del treinta de junio del año dos mil ocho.

Ordenanza n.º 170 (2012)

CONVENIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CON LAS HIGUERAS. Aprueba el “Convenio de Ampliación de Servicio de Auto-transporte de Pasajeros entre la Municipalidad de Río Cuarto y la Municipalidad de Las Higueras” referido a los servicios urbanos de la empresa SAT Ciudad de Río Cuarto. Sancionada el 27/12/2012.

Ordenanza n.º 530 (2014)

CÓDIGO GENERAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS Aprueba el Código General del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Río Cuarto que fija las normas de organización, administración y control del mencionado servicio. Sancionada el 21/02/2014.

Ordenanza n.º 890 (2015)

CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS. Otorga la concesión del Servicio Público de Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros de la Ciudad de Río Cuarto a la Empresa Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC) bajo la regulación del Código de Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros -Ordenanza N° 530/14- y estableciendo criterios para la actualización de tarifas mientras correspondan al Departamento Ejecutivo Municipal. Sancionada el 08/01/2015.

Ordenanza n.º 312 (2017)

CONVENIO DE ADHESIÓN AL BOLETO EDUCATIVO GRATUITO. Aprueba el “Convenio de Adhesión Provincia - Municipio al Régimen de Provisión del Boleto Educativo Gratuito de la Provincia de Córdoba”, suscripto con la Secretaría de Transporte del Gobierno de la Provincia de Córdoba.

Ordenanza n.º 760 (2018)

ACTA DE INTENCIÓN Y PROTOCOLO DE TRABAJO CON LA UNRC. Aprueba el Acta de Intención y el Protocolo de Trabajo suscripto con la Universidad Nacional de Río Cuarto relacionado con el estudio sobre la regulación del transporte público masivo de la ciudad de Río Cuarto. Sancionada el 15/03/2018.

Ordenanza n.º 1312 (2020)

CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS. Extiende en virtud de la emergencia pública en materia sanitaria derivada de la pandemia COVID-19

declarada por la OMS, el plazo contractual de concesión otorgada a la empresa Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC) para la prestación del Servicio Público de Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros de la Ciudad de Río Cuarto. Sancionada el 02/07/2020.

Ordenanza n.º 13 (2020)

CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS. Prorroga el plazo contractual de concesión otorgada a la empresa Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC) para la prestación del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros de la ciudad de Río Cuarto Entiéndase, en consideración de la emergencia pública en materia sanitaria derivada de la pandemia COVID-19 declarada por la OMS. Sancionada el 30/12/2020.

Ordenanza n.º 213 (2021)

CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASAJEROS. Prórroga del contrato suscripto con la firma Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC), para la prestación del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros de la Ciudad de Río Cuarto. Sancionada el 23/12/2021.

Ordenanza n.º 232 (2022)

PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES PARA LA CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO. Aprueba el pliego de bases y condiciones generales y particulares para el otorgamiento de la concesión del Servicio Público de Transporte Urbano de pasajeros y pasajeras brindado mediante unidades vehiculares tipo ómnibus (colectivos). Sancionada el 24/02/2022.

Ordenanza n.º 405 (2022)

CONTRATACIÓN DE LA CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO. Aprueba el contrato que se adjunta suscripto entre la Municipalidad de Río Cuarto y la oferente Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC), en un todo de conformidad con la Ordenanza n.º 232/22, por la que se aprueba el Pliego de Licitación para la concesión del Servicio Público de Transporte Urbano de pasajeros y pasajeras de la Ciudad de Río Cuarto. Sancionada el 23/11/2022.

Diagnóstico del transporte público masivo de pasajeros en las localidades de Santa Catalina-Holmberg y Las Higueras

Florencia Antonella Loza¹³ y Yanina Noelia Gilardini¹⁴

Introducción

La expansión de las áreas urbanizadas del Gran Río Cuarto, aglomerado conformado por los ejidos municipales de las localidades de Las Higueras, Río Cuarto y Santa Catalina - Estación Holmberg, se han transformado en un espacio de conflictividad, donde surgen diferentes problemáticas para la sociedad que lo habita, tal es el caso de la conectividad entre las localidades que lo conforman y de estas con la región.

Si bien las autoridades municipales han comenzado a debatir e intentar articular distintas políticas locales, la conectividad y el acceso al servicio de transporte, especialmente al público, masivo e interurbano, sigue siendo un conflicto a resolver.

El estudio del sistema de transporte del Gran Río Cuarto, es entendido como una red, la cual está compuesta por las interrelaciones que se generan:

13 Alumna Becaria en Investigación, florlunrc@gmail.com

14 Alumna Becaria en Investigación, yani.gilardini.72@gmail.com

Los canales de enlace entre los focos de generación y de atracción de flujos constituyen las vías de transporte y comunicación. En la interrelación establecida entre los puntos, los canales de circulación y los flujos que por ellos transcurren se encuentra la noción de red (Seguí Pons y Petrus Bey, 1991, p. 47).

Dicha red se modifica, o debería hacerlo, al mismo tiempo que evoluciona el espacio económico y social.

En este sentido, atendiendo a las problemáticas detectadas a prima facie, y como parte de un proyecto mayor sobre el sistema de transporte en el Gran Río Cuarto, se proyecta como objetivo, analizar el sistema de transporte público masivo de pasajeros en las dos localidades menores que conforman el aglomerado urbano en cuestión.

Para realizar este diagnóstico, se planteó una serie de acciones orientadas a analizar y representar cartográficamente la infraestructura del sistema de transporte en ambas localidades, identificar fortalezas y debilidades en la articulación de Santa Catalina (Holmberg) y Las Higueras con Río Cuarto y conocer la percepción de los ciudadanos de ambas localidades en relación al transporte público masivo de pasajeros.

Marco teórico

La expansión de las ciudades se manifiesta a través de diferentes problemáticas que se plasman en el territorio y afectan a la sociedad tales como, la especulación del valor de la tierra, la segregación espacial y las vinculadas al transporte entre otras. Precisamente y en relación a este último punto, se suelen observar problemas como el aumento de siniestros viales, incremento de contaminación sonora y del aire, monopolio de las líneas de colectivos, aumento de los tiempos de viaje y congestión vehicular en horarios pico, dificultades de accesibilidad desde zonas periféricas, incremento de la motorización individual y reducida movilidad para personas con algún tipo de discapacidad.

Al analizar el traslado que las personas efectúan entre distintos puntos de los centros urbanos, es interesante rescatar algunos conceptos claves para poder entender estos movimientos y los flujos que generan. Así, la

movilidad espacial de la población urbana, según Zarate (1991, pp. 36 y 37) se refiere al cambio de lugar de residencia y a los desplazamientos pen- dulares, mientras que la *accesibilidad al transporte* aborda la vinculación de los puntos de origen y destino en forma directa e indirecta, a través de esta se pueden observar y analizar sobrecargas, superposición, ubicación perifé- rica o marginal (en sentido de desabastecimiento). Por otra parte, la *conec- tividad* es el establecimiento de relaciones directas entre nodos (puntos de origen y destino) según la infraestructura existente. Esta hace referencia a la relación que se establece entre los destinos por las trayectorias más cortas o directas; que permite sectorizar, dividir la red en partes, según flujos y características propias de la red.

En este marco, se entiende que el transporte “es un sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro, que contribuye a for- talecer determinados vínculos y que permite ciertos flujos, asociados a la demanda de algunos actores sociales” (Schweitzer, 2011). Se puede decir que el transporte permite satisfacer las necesidades de movilidad, tanto para desplazar bienes y servicios, como para la reproducción social; esta úl- tima asociada a los motivos de movimientos, recreativos, salud, educación, trabajo, que van a ser diferenciados temporal y espacialmente y según los grupos sociales.

Según el instituto Argentino de Transporte, “el transporte y la movili- dad se relacionan con el crecimiento de la población en el territorio, ex- cediendo el límite jurisdiccional del mismo, ya que es necesario analizar y coordinar el transporte más allá del aglomerado urbano, y plantearlo den- tro de una planificación urbana provincial o regional” (PFETRA, 2015). Ante esto, la planificación y gestión del sistema de transporte debe tener como finalidad garantizar la equidad espacial, relacionada con la sustenta- bilidad social del transporte, promoviendo los niveles básicos de accesibili- dad y conectividad en todo el territorio (PFETRA, 2015).

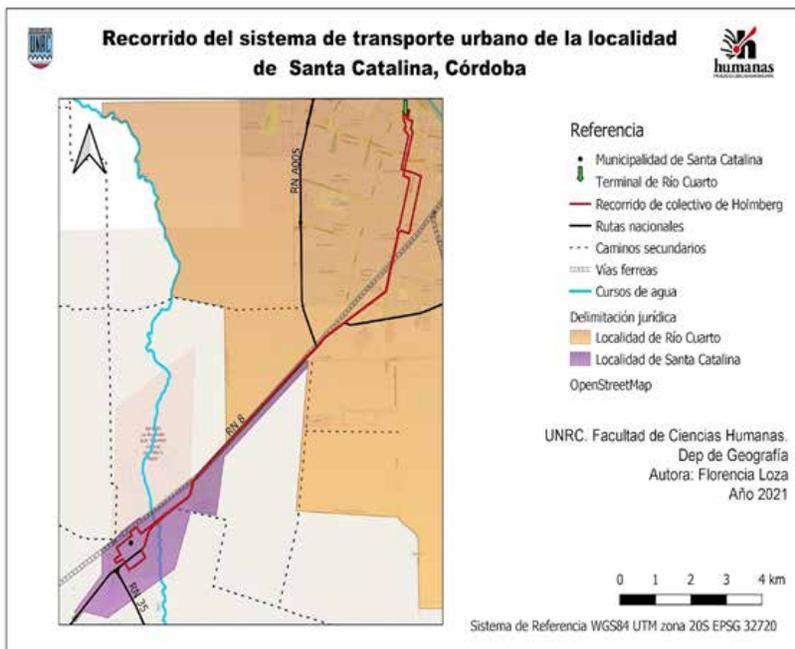
En este sentido, los municipios que conforman el Gran Río Cuarto, deben velar por la equidad social de sus habitantes, gestionando un siste- ma de transporte público masivo de pasajeros interurbano, que asegure la movilidad de las personas en forma igualitaria con un adecuado servicio, garantizando los derechos de accesibilidad de los ciudadanos en todo el aglomerado urbano.

Diagnóstico situacional del sistema de transporte público masivo de pasajeros en las localidades de Santa Catalina-Holmberg y Las Higueras

Después de haber realizado la investigación pertinente, se pudo arribar a una serie de conclusiones acerca del sistema de transporte público masivo de pasajeros en ambas localidades objeto de estudio. Las mismas se detallan a continuación.

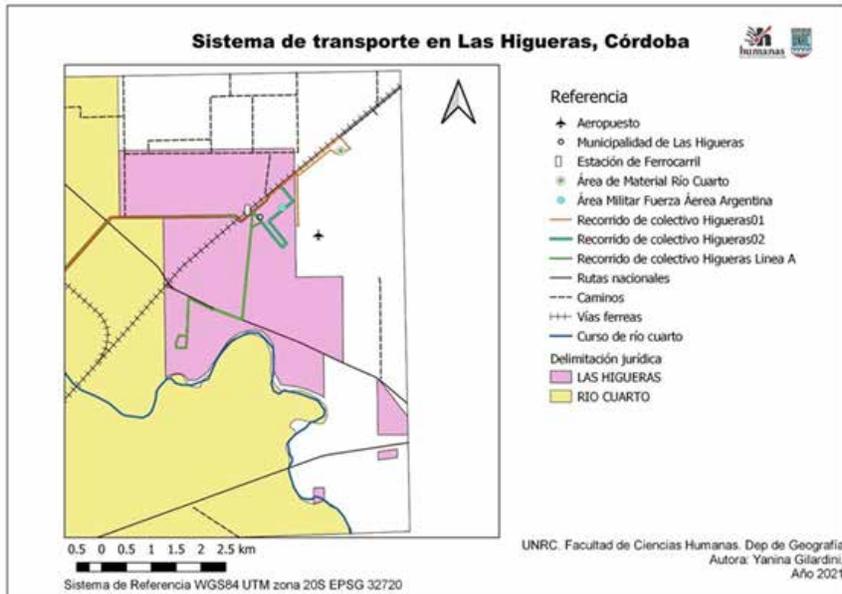
Tanto la localidad de Santa Catalina como Las Higueras, cuentan con una sola línea de colectivo que recorre a cada una de ellas en su interior y las conecta a su vez a la ciudad cabecera del Gran Río Cuarto. La misma, pertenece a la Empresa Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC). Esta empresa, que surge en la ciudad de Río Cuarto, primero como Cooperativa (1950) y luego como Sociedad Anónima (1991), se extendió con el tiempo e incorporó los recorridos interurbanos desde Río Cuarto hacia ambas localidades (figuras 1 y 2).

Figura 1. Recorrido del transporte público masivo de pasajeros. Santa Catalina - Río Cuarto, Córdoba, Argentina.



Fuente: Loza (2021).

Figura 2. Recorrido del transporte público masivo de pasajeros. Las Higueras-Río Cuarto, Córdoba, Argentina.



Fuente: Gilardini (2021).

Santa Catalina-Holmberg, tal como se mencionó anteriormente y se observa en la cartografía realizada, cuenta con una sola línea que la conecta con la ciudad de Río Cuarto. La misma inicia su recorrido en la terminal de ómnibus de esta ciudad, recorre gran parte de la localidad de Santa Catalina, y termina nuevamente en el mismo nodo de partida.

Con respecto al recorrido hacia el interior del pueblo que realizan los ómnibus interurbanos, se pudo determinar que el mismo es insuficiente para toda la localidad. En los últimos años, tal como se explica en otras partes de esta publicación, Santa Catalina ha experimentado un crecimiento de la mancha urbana, en especial hacia los sectores sur y este respectivamente; pero se observa que este desarrollo no está acompañado por el servicio de transporte masivo de pasajeros. Tal como se observa en la Figura 3, existen áreas del pueblo que todavía no cuenta con este servicio, lo que lleva a la población a recorrer mayor cantidad de metros para acceder a este medio de transporte, trayendo como consecuencia un problema en el acceso al servicio y en la movilidad de la población, afectando de esta manera, la calidad de vida de las personas que habitan Santa Catalina-Holmberg.

Figura 3. Recorrido del transporte público masivo de pasajeros en Santa Catalina, Holmberg, Córdoba, Argentina.



Fuente: Loza (2021).

En cuanto a la localidad de Las Higueras, es importante aclarar que esta tampoco cuenta con un sistema de transporte público masivo de pasajeros propio, pero sí tiene dos recorridos de transporte interurbano: uno directo y otro combinado (A), que la conectan con Río Cuarto. Al igual que Santa Catalina, tampoco cuenta con una estación terminal de ómnibus, esto hace que los vecinos necesiten de la ciudad de Río Cuarto al momento de usar el servicio de ómnibus de larga o corta distancia.

Con respecto a los recorridos hacia el interior del pueblo, como se observa en la Figura 4, se identificaron áreas de la localidad que no cuenta con el servicio de transporte de pasajeros. Al igual que Santa Catalina, en los últimos años, han surgido nuevos barrios, la localidad ha crecido, pero ese crecimiento no ha sido acompañado con servicios como este, lo que determina zonas excluidas y vecinos sin acceso al transporte público. Esto convierte a parte de la población más vulnerable socialmente, disminuyendo su calidad de vida.

Figura 4. Recorrido del transporte público masivo de pasajeros en Las Higueras, Córdoba, Argentina



Fuente: SATCRC (Gilardini, 2021).

Una vez determinados los recorridos que la empresa SATCRC realiza en cada una de las localidades más pequeñas que forman parte del Gran Río Cuarto, se procedió a efectuar entrevistas (semiestructuradas) a distintos habitantes de Las Higueras y Santa Catalina (septiembre, 2021), con el objetivo de conocer la percepción que ellos tienen en relación al servicio de transporte público masivo de pasajeros, servicio que presta la empresa SATCRC. La finalidad de las mismas, fue la de indagar a cerca de la visión que tienen los vecinos respecto a esta prestación que forma parte de sus necesidades diarias, puesto que son muchos los habitantes de ambas localidades que recurren a este tipo de transporte para acceder a diferentes lugares, siendo también variadas las causas de los traslados. De esta manera, se pueden identificar qué aspectos ven como positivos y cuáles como negativos, siendo estos últimos, los que la empresa debería considerar para mejorar el servicio a los vecinos.

Las entrevistas se realizaron a ciudadanos al azar, tanto varones como mujeres, en un rango de edad que iban entre los 12 y los 74 años, obteniendo un total de 128 entrevistados. El protocolo de encuesta constaba de una serie de preguntas, tales como la edad de la persona, que medio de transporte utilizaba para la movilización, la causa de la movilidad, la frecuencia que utilizaba el transporte, si requería la utilización de otro óm-

nibus o medio para llegar a destino, como consideraba el servicio de transporte, que debería cambiarse, si los colectivos contaban con plataformas de ascenso y descenso de las personas con discapacidad, si las paradas de colectivo estaban cerca de la vivienda, si contaban con garitas y si estas estaban iluminadas/señaladas, si durante la pandemia modificó el acceso de la utilización de este servicio y que medios de transporte optaron.

Es importante destacar que cuando se efectuaron las entrevistas, todavía se estaba transitando la pandemia por COVID 19 y muchas personas se mostraban renuentes al acercamiento para responder las encuestas, por lo que se obtuvieron menos datos de los esperados. De todas maneras, se lograron los objetivos planteados.

En este sentido, a continuación, se muestran los resultados alcanzados:

- Del total de los entrevistados, el 100 %, aseguraron utilizar como medio de transporte, en primer lugar, al ómnibus interurbano, es decir que el sistema público de pasajeros es el que moviliza a la población en mayor grado entre las tres localidades del aglomerado urbano. Pero, algunos de ellos, manifestaron que en algunas ocasiones también utilizan el automóvil particular, taxis, remises, motocicletas y rodados no motorizados (bicicletas), para acceder a diferentes puntos de su localidad como así también de los otros municipios. Cabe destacar que esto tuvo modificaciones durante la pandemia. Cuando el sistema de transporte público masivo de pasajeros dejó de funcionar (varios meses del 2020); los usuarios debieron recurrir a otros vehículos para su movilidad, lo que trajo aparejado un mayor costo en sus traslados, que en su mayoría eran hacia Río Cuarto.
- En relación a la *causa de movilidad*, se observa una diferencia entre las respuestas obtenidas de los entrevistados en cada una de las localidades objeto de estudio.

En este sentido, en la localidad de Las Higueras, la mayoría de los entrevistados, más del 50 %, manifestaron que la primera causa de traslado, es por razones de salud. Las personas, se movilizan desde sus localidades a la ciudad de Río Cuarto, en forma diaria, para acceder a atención médica, tanto en los centros privados como en el Hospital San Antonio. Esto se debe a que tanto Las Higueras como Santa Catalina, solo cuentan con un dispensario municipal o algún consultorio particular, mientras que, trasladarse a Río Cuarto, les permite acceder

a un sistema de salud más complejo, diferenciado y jerarquizado. En segundo lugar, manifestaron trasladarse por razones laborales, puesto que muchos habitantes residen en Las Higueras, pero su fuente laboral está en Río Cuarto. Por último, se encuentran las razones educativas, recreación y ocio y realización de trámites personales.

En cuanto a Santa Catalina, la mayoría de los entrevistados declararon que sus traslados se deben en primer lugar, por razones laborales (55 %), siendo las otras causas, salud, educación, recreación y ocio y compras, en ese orden respectivamente.

Cabe destacar que el flujo de personas que se movilizan entre las tres localidades del Gran Río Cuarto, es constante, donde la dirección del mismo, en su mayoría, converge en la ciudad cabecera del mismo, donde la población puede acceder a diversos servicios con distintos niveles de jerarquía que no cuentan los municipios más pequeños.

- Otro aspecto que se tuvo en cuenta en las entrevistas fue el relacionado a la *frecuencia con que se movilizan* desde su lugar de residencia hacia otros sitios dentro del Gran Río Cuarto en el transporte público de pasajeros. En este sentido, se diferenciaron las respuestas según la edad del entrevistado y las causas de la movilidad, observándose contrastes entre ambas localidades analizadas. Así, los habitantes de Las Higueras, manifestaron que utilizan el transporte público con una frecuencia diaria el 44 %, a veces (2 o 3 días a la semana), un 35 % y semanalmente el 21 % restante, siendo este último porcentaje compuesto por personas de mayor edad y cuyo traslado es causado por consultas médicas en centros de salud de Río Cuarto o para la realización de trámites personales. Por su parte, los vecinos de Santa Catalina, se movilizan diariamente, un 43 %, a veces (2 o 3 días a la semana) un 29 % y por último semanalmente, el 28 %.
- En relación al tema anterior, también se indagó si tenían la *necesidad de hacer trasbordo* en la ciudad de Río Cuarto para poder llegar a su destino final. Como respuesta, el 56% respondió que sí deben abordar otro colectivo, mientras que el 44% solo toman una sola línea para su traslado.
- Otro de los aspectos abordados en las entrevistas, fue el relacionado a cómo consideran, como usuarios, la *prestación del servicio de*

transporte por parte de la empresa SATCRC. Ante este interrogante, los habitantes de Santa Catalina, manifestaron que en general, se presta un buen servicio (50 %), pero que habría aspectos a mejorar, tales como incrementar la frecuencia en la circulación de las unidades. Precisamente, anterior a la pandemia, los ómnibus tenían una frecuencia de cuarenta minutos, pero que, durante la misma, esta disminuyó notablemente, es así que, muchos de los entrevistados declararon que a comienzo del confinamiento (marzo-abril del 2020), los colectivos circulaban con horarios variados, por ejemplo, hacían un recorrido por la mañana y recién al mediodía realizaban el segundo recorrido. A partir del relajamiento de las medidas sanitarias y la apertura a una mayor circulación de la población (agosto-septiembre del 2021), la frecuencia era de 1 h 40 minutos y solo circulaban las unidades hasta las 21 h los días de semana y hasta las 14 h los días sábados, sin contar con el servicio los domingos. Recién en el mes de octubre del 2021, el servicio de transporte se extendió hasta las 00 h los días de semana y hasta las 21 h los sábados, continuando con la frecuencia de 1 h 40 minutos y sin servicio los domingos.

Siguiendo este análisis, los habitantes de Las Higueras, manifestaron que consideran al servicio como malo (28 %), regular, (44 %) y bueno (28 %); en ningún caso optaron por la calificación de excelente. A su vez, plantearon una serie de modificaciones que debería considerar la empresa prestadora para mejorar el servicio. En primer lugar, solicitaron (al igual que en Santa Catalina), aumentar las frecuencias (93 %) de los recorridos; en segundo lugar (51 %), se solicitó disminuir el costo en el boleto; en tercer lugar, se requirió la presencia de más líneas, (35 %); en cuarto lugar, el 14% de los entrevistados solicitaron mayor limpieza/ higiene de las unidades, y por último (10 %) solicitó más cobertura de recorridos.

- Con respecto al equipamiento de las unidades, se consultó si las mismas poseen o no *plataformas de ascenso y descenso para pasajeros con discapacidad motora*. En ambas localidades la respuesta fue similar, entre un 80 % y un 90 % respondieron que los colectivos no cuentan con este equipamiento, considerando que es de suma importancia, puesto que ayudaría a disminuir la vulnerabilidad de un grupo de personas a la hora de movilizarse y para las cuales, en estas condiciones, se le dificulta el acceso al servicio. Además, los vecinos manifestaron que sería importante contar con un transpor-

te incluso para personas con problemas en la audición o visión ya que esas personas también tienen derecho de poder acceder a un servicio de transporte digno.

- Un aspecto importante que también se consultó a los usuarios, es el referido a las “*garitas*” o *construcciones para refugio* en las paradas fijas que tienen los colectivos durante su recorrido. En ambas localidades, los usuarios manifiestan que, en la mayoría de los lugares fijos de ascenso y descenso de pasajeros, hay construcción de refugios o “*garitas*”, para que el usuario pueda protegerse de las inclemencias del viento, la lluvia, las temperaturas extremas, etc. y que las mismas están en buen estado edilicio, ya que los municipios son los encargados de su mantenimiento. En este sentido, Santa Catalina cuenta con “*garitas*” construidas con paredes y techos de ladrillos, con un acceso o puerta de ingreso de chapa y con ventanas de acrílico, beneficiando al usuario del transporte tanto en días calurosos, como en días de lluvia o de mucho frío, permitiéndoles a los pasajeros protegerse en diferentes situaciones. En Las Higueras, la construcción es similar a Holmberg, pero con techo de chapa y también se encuentran cuidadas. Por su parte, las paradas de ómnibus que no cuentan con refugios, no siempre están bien señalizadas, lo que, según los pasajeros, consideran que sería necesaria una buena señalización de las mismas con el fin mejorar el servicio tanto para las personas que habitan las localidades como para aquellas que las visitan. Otro aspecto a considerar, según la percepción de los entrevistados, es mejorar la iluminación en cercanía de los refugios, puesto que muchos de ellos quedan ocultos y no funciona el alumbrado público, lo que implica una mayor inseguridad para los pasajeros cuando esperan el ómnibus.

En el año 2022, el sistema de transporte público masivo de pasajeros tuvo un gran cambio, puesto que, el municipio de Río Cuarto, llamó a una licitación pública para la prestación del servicio urbano e interurbano en el Gran Río Cuarto. Hasta ese momento, el servicio estaba proporcionado, tal como se explicó con anterioridad, por la Empresa Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto. Por mayoría absoluta, el Concejo Deliberante aprobó el Pliego de Bases y Condiciones Generales y Particulares para el otorgamiento de la concesión del Servicio Público de Transporte Urbano de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto. Era la primera vez en la historia de la ciudad que se realizaba un

llamado a licitación sobre el Servicio de Transporte Público, mediante un pliego que establecía las bases y condiciones para su prestación y disponía mejoras en beneficio de los pasajeros. El documento mencionaba que el Departamento Ejecutivo Municipal debería proceder al llamado a licitación pública dentro de los treinta días hábiles contados a partir de la publicación de la Ordenanza aprobada. Cabe mencionar que para su desarrollo se realizó una audiencia pública con más de 60 expositores, reuniones barriales y encuentros con especialistas.

Finalizado el proceso licitatorio para el cual se presentaron tres empresas, una local y dos externas a la ciudad, la firma Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC) resultó ganadora, por lo que, a partir del 1 de diciembre de 2022, se hizo cargo del servicio, pero con cambios sustanciales en la prestación.

Desde ese entonces, las diferentes líneas dejaron de tener número y se reemplazaron por letras, los recorridos cambiaron como así también las frecuencias, pero la transformación más marcada fue la de incorporar líneas troncales (cuatro) que pasan todas por el centro de la ciudad, y 14 líneas ramales, con distintos puntos de trasbordo (intersección Avda. Marcelo T de Alvear y Quirico Porreca en Banda Norte y Plaza Gral. Roca en el centro).

Este nuevo sistema, se está implementando en todo el Gran Río Cuarto, lo cual ha traído diferentes opiniones entre los usuarios, puesto que recién se está transitando la primera etapa de los cambios.

Atendiendo al nuevo sistema de transporte implementado a partir de diciembre del año 2022, se puede observar que, en Santa Catalina, el nuevo sistema de la empresa SATCRC no cambio los recorridos existentes, ni amplió el radio de sus recorridos, sino que continúa con el mismo trayecto dentro de la localidad y las personas siguen estando insatisfechas con el servicio que esta ofrece para poder acceder a los lugares a los que debe trasladarse diariamente.

En cuanto a la localidad de Las Higueras, los habitantes vieron cambios, la SATCRC, efectuó transformaciones tanto en las líneas, modificando los nombres, como los recorridos que antes hacían. En la actualidad, los usuarios de Las Higueras, ya no tienen que realizar combinaciones ni trasbordo para llegar al centro de la ciudad de Río Cuarto, Esto se debe a que existen dos líneas, una en forma directa que

realiza un recorrido desde la Plaza Roca en Río Cuarto, pasando por la terminal de ómnibus de esta localidad, hasta Las Higueras; una vez que llega al pueblo, el colectivo realiza un recorrido bastante más amplio que en años anteriores con el otro sistema, incluyendo nuevas áreas de la localidad donde antes no contaban con el servicio y se incrementó el número de puntos de ascenso y descenso de pasajeros.

La segunda línea que se incorporó es la del ramal O (antes Línea A). Este ramal hace un recorrido más corto, desde el Barrio Universidad, a la Universidad Nacional de Río Cuarto y de allí a la localidad de Las Higueras. Ya en el pueblo, también recorre nuevas áreas de urbanización que antes no contaban con el servicio, tal es el caso del Barrio Los Tilos.

El único motivo por el que los vecinos de Las Higueras, se mostraron disconformes con este nuevo servicio, es con la frecuencia del recorrido, ya que hay mucha diferencia de tiempo entre un colectivo y otro. Pero en general, observan al nuevo sistema como bueno, aunque regular el estado de las unidades.

Reflexiones finales

Al hablar de transporte público de pasajeros se debe tener en cuenta una cuestión fundamental, que está íntimamente relacionada tanto con la demanda del servicio como con la calidad de vida de los ciudadanos. Se dice demanda porque los ciudadanos que hacen uso de este servicio, lo hacen para desarrollar actividades como trabajar, estudiar, acceder a servicios de salud, realizar compras, etc., se puede expresar que su demanda se origina o deriva del desarrollo de dichas actividades, por esto se relaciona con la calidad de vida y con otros factores de gran importancia para la ciudad, la economía, la sociedad y el territorio.

En este sentido, la investigación arrojó como resultados principales, tanto de lo observado directamente, como de las diferentes respuestas obtenidas por parte de los ciudadanos entrevistados, que el servicio de transporte público masivo de pasajeros, ha tenido y sigue teniendo falencias.

La mayoría de los ciudadanos manifiestan que en general la empresa SATCRC, presta un servicio de regular a bueno, pero que coexisten algunas problemáticas todavía a resolver, siendo las más recurrentes aquellas referidas a la frecuencia con la circulan las unidades en sus recorridos, es-

pecíficamente, se solicita disminuir el tiempo entre una y otra; la extensión del horario nocturno y que se faciliten líneas directas que conecten los puntos de origen con la UNRC, puesto que son numerosos los jóvenes de ambas localidades que asisten a esta institución educativa. Por otro lado, los vecinos también reclaman por unidades adaptadas a personas con discapacidad motora, algo solicitado por los municipios desde el año 2006 y que todavía en la actualidad, son mínimas las unidades que cuentan con este tipo de equipamiento.

En suma, el sistema de transporte público masivo de pasajeros debe estar planificado integralmente, con el fin de que no solo garantice eficientes medios de movilidad para los ciudadanos, que posibilite el traslado de un lugar a otro, sino que también promueva la estructuración del tejido urbano acorde a una planificación estratégica, con el fin último de una mejora en la calidad de vida. A su vez, el transporte público masivo es un servicio público desde un punto de vista jurídico, que cumple una función social de gran relevancia y por ello es del Estado, debe cumplir con el fin de garantizar la accesibilidad del mismo a toda la población.

Referencias bibliográficas

- Agosta, R. (2011). Problemática general del sector transporte en la Argentina: La situación actual del transporte en nuestro país. Las mejores posibles y las necesarias. El rol del Estado y de las políticas públicas como garantes de cohesión social, la estabilidad política y la seguridad urbana. *Voces en el Fénix*. Revista de la cátedra abierta del Plan Fénix, año 2, n.º 9. <https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/cropped-Voces-issn.png>
- Blanco, J. (2010). Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, n.º 3.
- Busso, G. (Coord.) (2012). Plan Estratégico Gran Río Cuarto. *Articulación de políticas de Desarrollo en los Municipios del Gran Río Cuarto. Situación Actual, agendas de temas y cartera de Proyectos al año 2020*. Instituto Argentino del Transporte. https://issuu.com/institutoargentineltransporte/docs/pfetra2015_569cdd20df840b

- Escalona Orcao, A. (1989). Tendencias actuales de la Geografía del transporte. El análisis de la movilidad. *Geographicalia*, vol. 26, pp. 287-314. <https://papiro.unizar.es/ojs/index.php/geographicalia/article/view/1908>
- Fernández Caso, M. (Coord.) (2007). *Geografías y territorios en transformación: nuevos temas para la enseñanza*. Ediciones Novedades Educativas.
- Instituto Argentino de Transporte, Ministerio del Interior y Transporte. Presidencia de la Nación (2015). *Movilidad y logística. República Argentina*. Plan Federal Estratégico de Transporte. https://issuu.com/institutoargentineltransporte/docs/pfetra2015_569cdd-20df840b
- Pons, J. y Petrus Bey, J. (1991). *Geografía de redes y de sistemas de transporte*. Editorial Síntesis.
- Schweitzer, M. (2011). La relación entre transporte y territorio: Las inversiones en infraestructura para el transporte generan diversas formas de apropiación del territorio, con sus efectos directos e indirectos. El debate se centra entonces alrededor de las nociones de crecimiento y desarrollo. *Voces en el Fénix*. Revista de la cátedra abierta del Plan Fénix, año 2, n.º 9. <https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/cropped-Voces-issn.png>
- Torrego Serrano, F. (1986). *Geografía de los transportes*. <https://core.ac.uk/download/pdf/38823526.pdf>
- Zárate, A. (1991). *El espacio interior de la ciudad*. Editorial Síntesis.

Cambios y transformaciones en el sistema de transporte público masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto

Bruno Martín Bogino¹⁵ y Juan Manuel Álvarez¹⁶

Introducción

La ciudad de Río Cuarto se encuentra en el extremo Sur del Continente Americano, en Argentina, provincia de Córdoba a los 33° de Latitud Sur y 64° Longitud Oeste y a 452 metros sobre el nivel del mar.

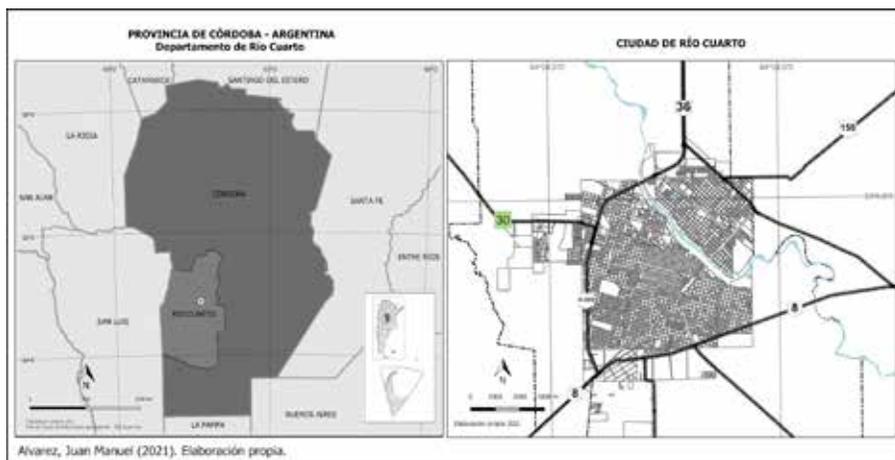
Por su tamaño y su población de 158.298 habitantes (censo 2010), es una ciudad de tamaño intermedio, la segunda de la provincia, después de la capital. Posee un ejido urbano que actualmente tiene una extensión de 64,25 km². Río Cuarto se distingue por ser el típico asentamiento en damero, donde se observa una cuadrícula ortogonal de calles y manzanas, una plaza principal donde se congregan las principales instituciones. Con

15 Universidad Nacional de Río Cuarto, bbogino@hum.unrc.edu.ar

16 Universidad Nacional de Río Cuarto, jmalvarez@hum.unrc.edu.ar

el tiempo la ciudad comenzó a crecer de manera tentacular a lo largo de las avenidas de acceso, tales como, Marcelo T. de Alvear, Amadeo Sabatini y San Martín.

Figura 1. Localización del área de estudio



Desde el punto de vista de la estructura urbana, en el área céntrica, predomina la edificación en altura, es aquí donde la densidad poblacional es la más elevada de la ciudad, dicho sector está destinado no solo al uso residencial sino también al comercial y administrativo; posee acceso a los servicios e infraestructura básicas, a medida que nos alejamos de esta área la estructura urbana va cambiando, la construcción es de viviendas individuales y se mezcla el uso residencial con el de comercio. El acceso de los servicios e infraestructura se restringen. Las áreas periféricas, de menor valor, han sido seleccionadas para la construcción de barrios planificados pero las construcciones de los mismos en su mayoría no van acompañadas con los servicios e infraestructura básica. Aquí se entremezclan viviendas humildes construidas con materiales de bajo costo y viviendas suntuosas construidas dentro de barrios cerrados.

En los últimos años se ha podido observar un crecimiento acelerado de las ciudades escasamente planificadas, ante ello, se observa que espacios vacíos hoy están siendo loteados, pero no va acompañado de los servicios esenciales, tales como agua potable, cloacas, gas, y sistema de transporte público masivo de pasajeros.

La ciudad de Río Cuarto, ha experimentado un importante crecimiento territorial de las áreas urbanizadas. Gran parte de estas se encuentran fuera del ejido municipal, consecuentemente la población que habita dichas áreas posee una escasez de servicios básicos, que impactan negativamente en su calidad de vida. Uno de estos servicios básicos es el de transporte público masivo de pasajeros, que debe operar de manera eficiente y ser planificado integralmente considerando todos los sectores de la ciudad, ya que es un medio de movilidad, accesibilidad y conectividad a los lugares de trabajo, de estudio, salud, recreación, entre otros. De esta manera el sistema de transporte público masivo de pasajeros, no solo deberá tener como objetivo el traslado de personas de un lugar a otro, sino que también el promover la organización del ejido urbano según una planificación adecuada, junto con el desarrollo integral de la sociedad, el ambiente y la economía.

Presentación o planteo del problema

En las últimas décadas el desarrollo urbano difuso y fragmentado, ha aumentado la segregación social y la distancia o separación física. Nunca como ahora las regiones urbanas han expresado en su realidad visible la desigualdad y la exclusión de estratos de población de menos recursos. La ciudad que históricamente ha sido un elemento integrador ahora tiende a la exclusión. Su expresión máxima son los muros físicos y simbólicos, las fronteras administrativas o invisibles. La negación más radical de la ciudad (Borja, 2014, p. 116).

Desde finales del año 2022 y principios del 2023, se llevó a cabo en la ciudad de Río Cuarto una reestructuración del sistema de transporte público masivo de pasajeros, la falta de políticas integrales, ha llevado a que en los últimos años las prestaciones del servicio hayan sido objeto de críticas, al tiempo que se han padecido problemas de congestión y contaminación que atentan contra la sustentabilidad ambiental de la ciudad. La función asignada a la Plaza Central como destino o nodo principal de ascenso y descenso de pasajeros, sumado a las dimensiones estrechas de las calles, tienen como consecuencia la congestión vehicular en los horarios

considerados como “pico”, durante el ingreso y salida de centros educativos, actividades comerciales y de servicios.

A partir de lo expuesto, se detectan distintas situaciones problemáticas tales como: la creciente urbanización con escasa inclusión a diferentes áreas de la ciudad por insuficiencia en la dotación del servicio de transporte público masivo de pasajeros; acumulación de líneas y congestión del funcionamiento de la red en determinadas calles y horarios; contaminación atmosférica y sonora; escasa frecuencia en algunas líneas.

Objetivos

- Analizar la inclusión de diferentes áreas de la ciudad de Río Cuarto a través del análisis cartográfico del transporte público masivo de pasajeros antes y durante la pandemia de COVID-19.
- Describir la situación del transporte público masivo de pasajeros durante la pandemia, entre los años 2020-2022, a través del análisis de cartografía y noticias periodísticas.
- Representar las áreas que actualmente cubre el servicio de transporte urbano de pasajeros luego de la implementación del nuevo sistema de ramales y troncales propuesto por la empresa de transporte urbano de la localidad de Río Cuarto.
- Caracterizar y comparar los cambios acontecidos en el sistema de transporte público masivo de pasajeros y su impacto en la cobertura de nuevas áreas de expansión urbana de la ciudad de Río Cuarto.

Marco teórico

Las nuevas propuestas de ordenación, gestión y planificación del territorio, que incluyen miradas más globales e interrelacionadas, sostienen que los problemas del medio urbano son básicamente, problemas de desarrollo, no solo económico sino en términos de calidad de vida. El desafío se plantea pues en la búsqueda de soluciones para mejorarla y de indicadores adecuados para medirla.

Según Gómez Orea (1994) para ordenar un territorio, se debe proyectar en un espacio determinado una estrategia de desarrollo que contemple

lo social y lo económico, en el cual se correlacione la planificación económica con la física por medio de un enfoque interdisciplinario.

Las transformaciones socio-territoriales que vienen teniendo lugar en el marco de los procesos de reestructuración capitalista, la globalización y la nueva geografía de las redes, los cambios en la dinámica demográfica, son temas altamente significativos atendiendo a los problemas de la sociedad y los territorios contemporáneos (Fernández Caso, 2007).

El presente capítulo se enmarca en los enfoques sociales, los cuales se caracterizan en general, por ser estudios a microescala, por lo que predominan en ellos los trabajos de geografía urbana. Otras tendencias dentro de lo que denominamos enfoques sociales han incidido en el desarrollo de nuevos temas de estudio en la geografía del transporte. La geografía del bienestar, y el énfasis puesto en los estudios de las desigualdades individuales a nivel espacial, constituye un aporte significativo, cuyo campo máximo de aplicación también se centra en los trabajos de movilidades urbanas diferenciadas.

El estudio del sistema de transporte público masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto es entendido como una red, la cual está compuesta por las interrelaciones que se generan:

Los canales de enlace entre los focos de generación y de atracción de flujos constituyen las vías de transporte y comunicación. En la interrelación establecida entre los puntos, los canales de circulación y los flujos que por ellos transcurren se encuentra la noción de red (Seguí Pons y Petrus Bey, 1991, p. 47).

Dicha red se modifica, o debería hacerlo, al mismo tiempo que evoluciona el espacio económico y social.

Particularmente se observa que el servicio de transporte público masivo de pasajeros afecta a los usuarios en la movilidad, accesibilidad y conectividad a los lugares de trabajo, de estudio, salud y recreación. El concepto de movilidad hace referencia a los desplazamientos de las personas, incluyendo las causalidades y las consecuencias ligadas a los motivos que lo originan (Escalona Orcao, 1989), siendo éstos los indicadores de la demanda sobre el sistema de transporte.

La movilidad espacial de la población urbana según Antonio Zarate (1991, pp. 36 y 37) se refiere al cambio de lugar de residencia y a los desplazamientos pendulares. El primero abarca los cambios de residencia que se efectúan desde el exterior de una ciudad a su interior o dentro de esta entre diferentes áreas residenciales o barrios. El segundo de los movimientos pendulares son los desplazamientos desde los lugares de residencia a los de trabajo (los cuales son generados por la extensión de las áreas suburbanas de viviendas unifamiliares, la generalización del uso del automóvil y las mejoras de los transportes colectivos).

Dichos movimientos presentan características específicas según el tamaño del área urbana, en el caso de Río Cuarto se caracteriza por ser movimientos de ida y vuelta entre los lugares de residencia y el centro, principalmente responden al horario de comercio y de escolaridad.

Por otra parte, la conectividad es el establecimiento de relaciones directas entre nodos (puntos de origen y destino) según la infraestructura existente. Esta hace referencia a la relación que se establece entre los destinos por las trayectorias más cortas o directas; permite sectorizar, dividir la red en partes, según flujos y características propias de la red.

Al no lograrse esta conectividad se presentan fenómenos como la exclusión social. Uno de los modos de integrar a los territorios marginados es mejorando su movilidad y acceso a los servicios urbanos, por lo que el transporte público masivo se visualiza como una herramienta clave.

El concepto de inclusión posee diversas concepciones y/o interpretaciones, como principio de Política Pública coherente con la concepción de que el transporte de pasajeros es un derecho social y un bien público. En este sentido, la inclusión debe garantizarse para avanzar en los procesos de democratización social y cultural. Otra concepción interpreta que debe ser un objetivo de la política pública para contener y promover a los sectores calificados como “vulnerables”. Todos los ciudadanos de la ciudad de Río Cuarto tienen el derecho a una accesibilidad y conectividad, lo que implica, además de la cobertura, equidad en las condiciones de prestación de los servicios.

Esta temática de la inclusión – exclusión de los territorios–, se relaciona a su vez con el concepto de desarrollo humano, calidad de vida y ordenación del territorio. El desarrollo humano se refiere no solo a la satisfacción de las necesidades básicas sino también al proceso dinámico de participa-

ción, ya que ello permite captar mejor la complejidad de la vida humana, las muchas preocupaciones que tienen los individuos y las numerosas diferencias culturales, económicas y políticas en las vidas de los pueblos de todo el mundo. La calidad de vida vista desde el desarrollo humano o a escala humana, toma como punto de partida a las personas, donde el hombre es el centro de estudio.

Tratar de definir o expresar la calidad de vida de las personas es una tarea sumamente compleja, puesto que la misma no implica únicamente la disponibilidad de bienes materiales, sino que considera en general, el estar a gusto, estar rodeado de un ambiente limpio, tener acceso a la cultura, a la educación, a la salud y a servicios (como agua de red y saneamiento) y a las necesidades espirituales. Es decir que implica además una serie de Necesidades Básicas No Materiales que son difíciles de cuantificar. Por ello, la calidad de vida debe ser considerada desde una perspectiva más humana, tomando como punto de partida a las personas: El hombre es el centro de estudio (Bettera, 2001).

El desarrollo local potencia el sistema político, económico y cultural, desarrolla los recursos propios del ámbito local, mejora la calidad de vida de la población, conserva el ambiente, incentiva la formación personal y abre un marco de discusión y participación comunitaria entre otros, siendo su objetivo primordial el de promover el mejoramiento permanente de la calidad de vida de la sociedad local (Márquez Fernández, 2002).

Es así como el ámbito local se vuelve cada vez más importante para orientar los procesos de desarrollo que respondan a las necesidades de la población, adquiriendo una particular relevancia para formular y aplicar estrategias de desarrollo humano.

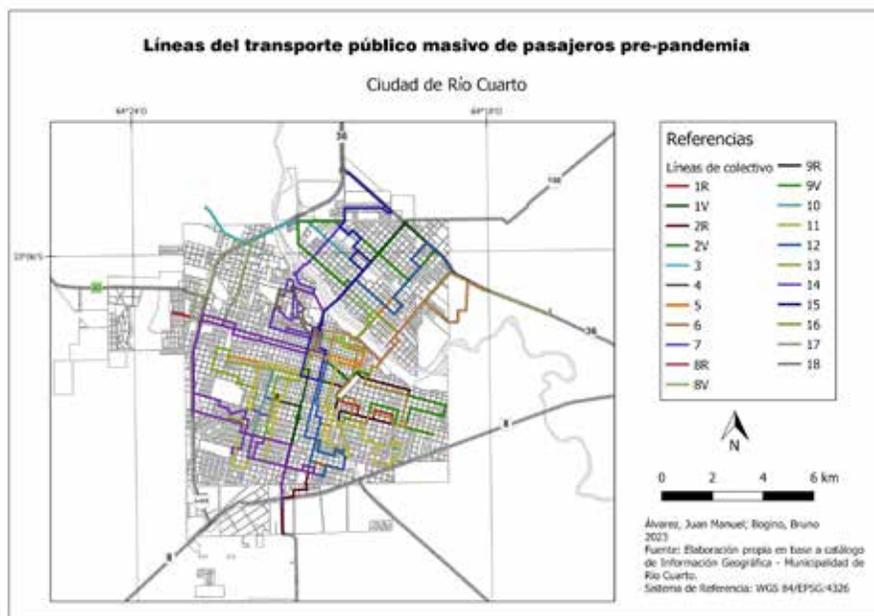
Resultados

El sistema de transporte público masivo de pasajeros prepandemia.

El 12 de junio de 1950, se constituye en la ciudad, la Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto Ltda., formada por un grupo de obreros del transporte de pasajeros, consolidándose institucionalmente en 1952. Con el tiempo, esta cooperativa se transformó en la empresa Sociedad Anónima

Transporte Ciudad de Río Cuarto, siendo esta la única que prestaba su servicio local a través de dieciocho líneas de colectivos de pasajeros, cuatro de las cuales (1, 2, 8 y 9) se dividían en dos recorridos diferenciados por colores, rojo y verde.

Figura 2. Líneas de colectivo público masivo de pasajeros durante el período prepandemia.

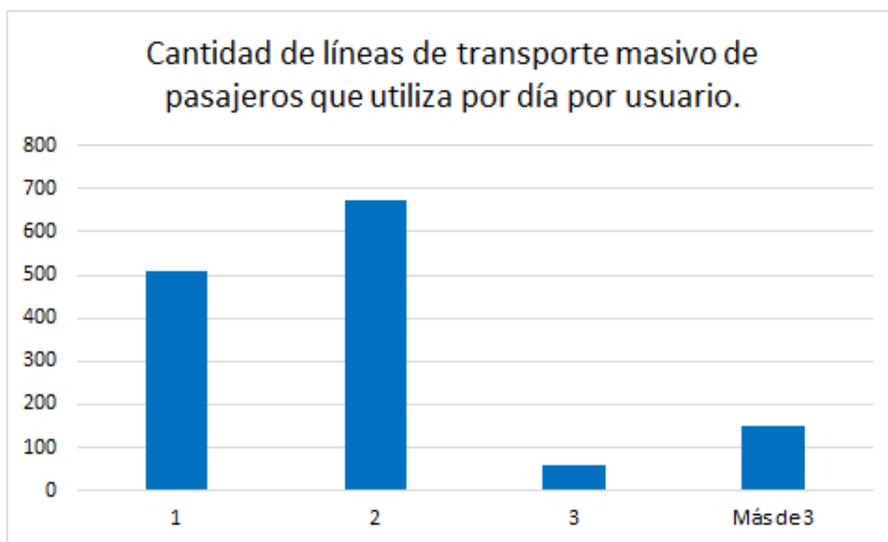


Para describir al viejo sistema de transporte masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto, se recuperaron algunos de los resultados arrojados por una encuesta llevada a cabo en el mes de octubre del año 2016, en el marco de un Proyecto de la Secretaria de Políticas Universitarias titulado “Mirada inclusiva desde la gestión del transporte hacia el nuevo ejido urbano de la ciudad de Río Cuarto”. A partir de ellas, se pueden dilucidar algunas particularidades del viejo modelo implementado hasta el 2022.

Como se observa en la Figura 3, los usuarios del transporte masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto utilizaban, según los resultados de las encuestas realizadas, principalmente dos líneas de colectivo por día, esto se relaciona con la dependencia del servicio para realizar actividades laborales, escolares y de diferentes tipos. En menor proporción eran usuarios de una

línea de colectivo al día. Se destacan los valores referidos a los usuarios que utilizaban más de tres líneas de colectivo por día, esto se podría relacionar con el horario de comercio de la ciudad de Río Cuarto, como también con la falta de conectividad directa entre diferentes nodos de origen y destino de los usuarios para movilizarse de un lugar a otro de manera más práctica. De esta manera, se puede comprender que gran parte de aquellos usuarios que tenían que utilizar varias líneas de colectivos al día, eran afectados por un encarecimiento en los costos del pasaje a causa de la falta de complementariedad entre las líneas existentes.

Figura 3. Cantidad de líneas de transporte masivo de pasajeros que utilizan por día los usuarios en la Ciudad de Río Cuarto. Septiembre 2018 - marzo 2019.

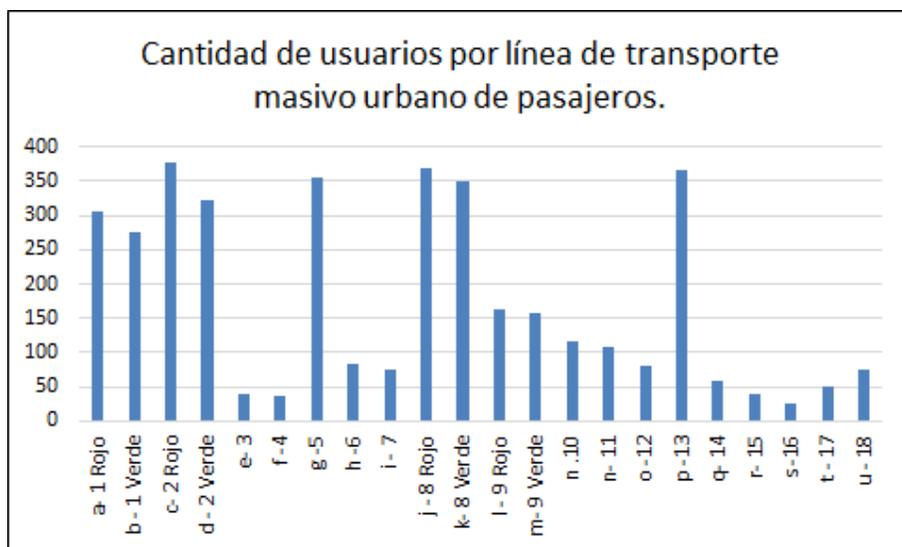


Autor: Bettera, Bogino, Hildmann, Maldonado y Montero (2019).

Los sectores que presentaban valores de mayor consideración respecto al uso de más de tres líneas de transporte masivo de pasajeros son Casanovas y Alberdi Sur (ver anexo 1), dicha situación podría estar relacionada con la necesidad de mayor frecuencia de las líneas de colectivos, como también con la baja accesibilidad a otras líneas de transporte. En suma, se consideraba necesario realizar la revisión de los recorridos de las líneas de transporte masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto que ofrecían el servicio en los sectores del Barrio Casanovas y Alberdi Sur, teniendo en cuenta el contexto de exclusión de las diferentes variables de calidad de vida.

Al indagar sobre las líneas de transporte masivo de pasajeros que presentaban mayor demanda por los usuarios, los resultados obtenidos son: 1 Rojo, 1 Verde, 2 Rojo, 2 Verde, 5, 8 rojo, 8 verde y 13 (figura 4), demostrando que éstos eran los recorridos que unían los principales nodos de origen y destino en la ciudad de Río Cuarto. Es importante destacar que la mayoría de los mismos (6 de las 8 líneas más utilizadas) conectaban el resto de la ciudad con la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC), a excepción de las líneas 1 Verde y Rojo que unían nodos de los extremos este y oeste del área urbana.

Figura 4. Cantidad de usuarios por línea de colectivo público masivo de la ciudad de Río Cuarto. Septiembre 2018 - marzo 2019.



Fuente: Bettera, Bogino, Hildmann, Maldonado y Montero. -2019.

Los sectores que presentaban acceso a una mayor cantidad de líneas de colectivos era barrio Pizarro, Macrocentro, Cementerio y Banda Norte Este, mientras que, en el otro extremo, los sectores que tenían un nivel deficiente de acceso a las líneas de transporte son Villa Golf, Sur, Casanovas y Banda Norte Oeste.

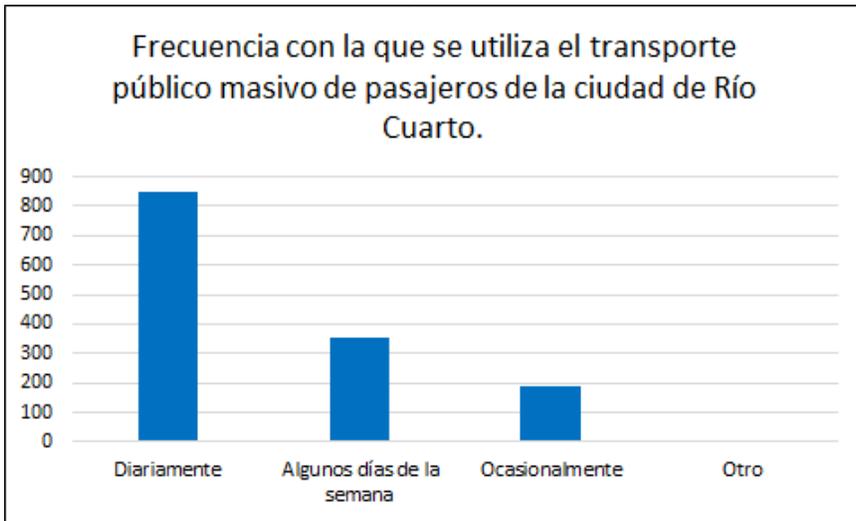
Según el acceso diario de los usuarios, las líneas y recorridos que debían ser evaluadas con el objetivo de optimizar la calidad del servicio en relación a la cantidad de usuarios eran: 3, 4, 14, 15 y 16. Si bien, las mismas eran las que presentaban menor cantidad de usuarios, no se debe dejar de con-

templar, que eran las que se correspondían con recorridos que proporciona el acceso a sectores excluidos o relegados socioeconómicamente de la ciudad de Río Cuarto, correspondiéndole éstos en su mayoría con los nuevos espacios de urbanización.

Los sectores que presentaban mayores niveles de exclusión respecto al acceso a las líneas de transporte masivo de pasajeros eran Villa Golf, Sector Sur, Casanovas y Banda Norte Oeste, aunque dicha exclusión no perjudicaba de igual manera a los residentes de los mencionados sectores, ya que, en algunos de ellos, como en el caso de Villa Golf, la clase social de sus habitantes (media y media- alta) les permitía tener acceso a movilidad propia.

A partir de la visualización de la Figura 5, se puede afirmar que los usuarios que utilizaban el transporte urbano en la ciudad, lo hacían “diariamente” para trasladarse de un punto a otro, ya sea por motivos laborales, educativos, de salud, entre otros.

Figura 5. Frecuencia con la que se utiliza el transporte público masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto. Septiembre 2018 - marzo 2019.



Fuente: Bettera, Bogino, Hildmann, Maldonado y Montero (2019).

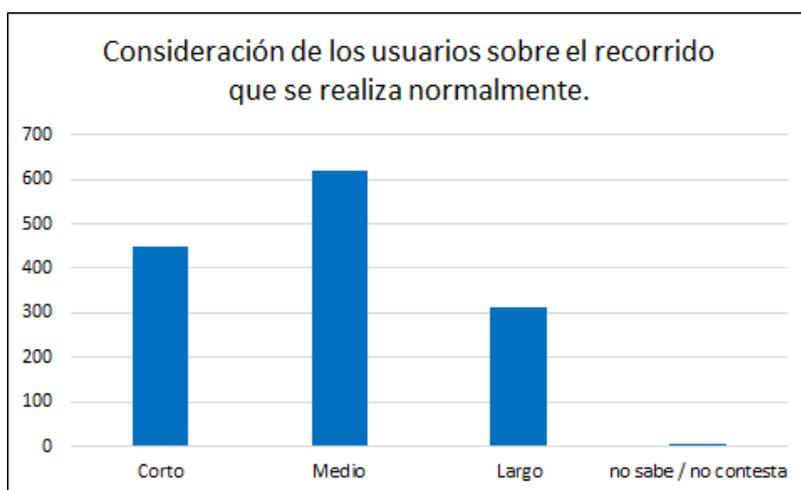
Los resultados mostraron una coincidencia en los quince sectores donde se hicieron las encuestas. Cabe aclarar, que la segunda respuesta más elegida correspondió a “algunos días de la semana”, exceptuando el sector Villa Golf donde ese lugar lo ocupó la opción “ocasionalmente”. El único caso que presentó el uso “ocasional” con valores significativos es el Sector Sur; dicha situación se encontraba relacionada con la escasa accesibilidad

a diversas líneas de colectivo, ya que la predominante era la línea 2 (rojo y verde).

Según la información analizada, el área que presentaba mayores niveles de exclusión al servicio de transporte masivo de pasajeros era el sector Sur, estando en relación con las escasas líneas que llegaban hasta dicho lugar y posiblemente con el largo recorrido que consideraban que debían realizar.

Los usuarios del transporte masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto consideraban que los recorridos que realizaban desde el nodo de origen al de destino eran de distancia “media” o “corta”. Dichos resultados permitieron inferir que la mayor proporción de ellos se encontraba conforme con el recorrido y tiempo destinado a realizar el traslado (figura 6). Las distancias que recorrían las líneas de transporte masivo de pasajeros eran consideradas como “largo” en el caso del Sector Sur, como “medio” y “largo” en Villa Golf, Pizarro, Casanovas y Alberdi Sur y como “corto” los recorridos correspondientes a las líneas de colectivo de los sectores: Hospital, Santa Teodora - Brasca, Banda Norte Este y Oeste. Fue posible destacar la situación del sector Sur, donde cerca del 70 % de los encuestados manifestó que el recorrido era “largo”, es aquí donde sería necesaria la complementariedad con otras líneas de colectivos para la optimización del tiempo.

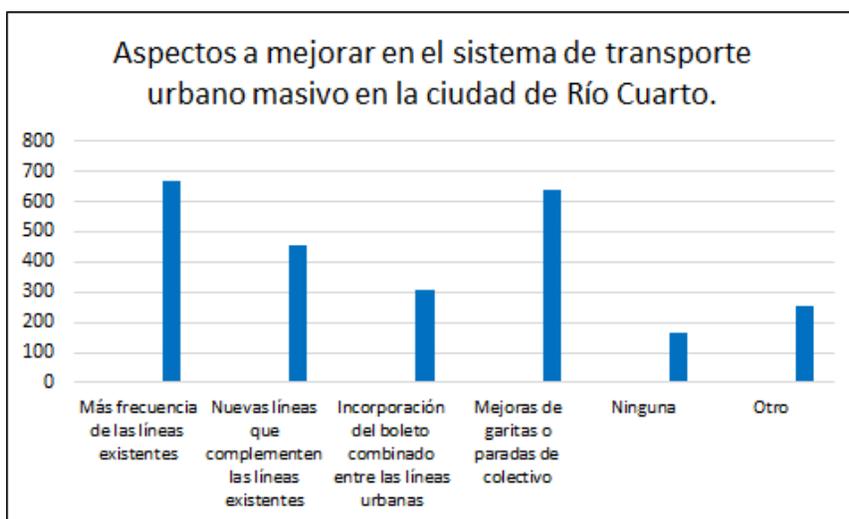
Figura 6. Apreciación que manifiestan los usuarios del transporte público masivo de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto, sobre la distancia que recorre el colectivo entre su origen y destino. Septiembre 2018 - marzo 2019



Fuente: Bettera, Bogino, Hildmann, Maldonado y Montero (2019).

Para concluir, los usuarios encuestados consideraban que los principales aspectos a mejorar en el servicio de transporte masivo de pasajeros eran: “más frecuencia de las líneas existentes” y “mejora de garitas o paradas de colectivo”. En menor proporción señalaban los aspectos referidos a la incorporación de nuevas líneas que complementarían a las ya existentes, y la incorporación del boleto combinado (figura 7). Los sectores que manifestaron la necesidad de incorporar nuevas líneas eran Villa Dalcar y Casanovas. Por otro lado, los barrios que necesitaban realizar mejoras en las garitas o paradas de colectivo eran: Sector Sur, Pizarro, Microcentro, Macrocentro, Hospital, Hipódromo, Santa Teodora - Brasca, Banda Norte (este y oeste) y Alberdi Sur. En suma, los sectores que se encontraban en situación de exclusión del acceso al servicio de transporte urbano de pasajeros, basado en los resultados de la necesidad de mayor frecuencia son Villa Dalcar y Casanovas. Aquellos que escogieron la opción “otros”, sostenían que los aspectos que se debían mejorar estaban vinculados al “precio” del boleto, la falta de “puntualidad” aludiendo que no se respetaban los horarios establecidos por la empresa de transporte y otras necesidades tales como: limpieza de las unidades, mayor cantidad de líneas, modificación de recorridos, construcción de garitas y la posibilidad de que el servicio sea prestado por otra empresa de transporte.

Figura 7: Opciones que los usuarios del transporte urbano masivo en la ciudad de Río Cuarto consideran como prioritarias para mejorar el servicio. Septiembre 2018 - marzo 2019.



Autor: Bettera, Bogino, Hildmann, Maldonado y Montero. -2019.

El sistema de transporte público masivo de pasajeros durante la pandemia

En marzo del año 2020 y en contexto de pandemia por el virus SAR-COV 2 que tuvo impacto a nivel mundial, se tomó como medida a través del Decreto de Necesidad y Urgencia n.º 260 de la Nación Argentina con fecha 12 de marzo de 2020, el Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio (ASPO), el cual produjo una interrupción de todas las actividades con excepción de aquellas declaradas esenciales, entre ellas, el sistema de transporte. Esta medida tuvo un fuerte impacto principalmente en los servicios de transporte público masivo de pasajeros a nivel nacional¹⁷.

La empresa local Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC) no estuvo exenta de ello, sufriendo consecuencias económicas por el número reducido de pasajeros, elevado gasto en combustibles, mantenimiento de las unidades y sueldos de los empleados, entre otros. El titular de esta empresa prestadora del servicio, Julio Titarelli (2020) sostenía que:

[...] por día se están perdiendo 130 mil pesos solamente en combustible, ya que hay pocos pasajeros y los que suben a los ómnibus viajan gratis [...] Se nos está acabando el combustible y no lo podemos reponer. A raíz de la pandemia, desde el día 13, la recaudación es cero y los costos siguen, una empresa como la nuestra pierde por día 130 mil pesos en combustible (LV16, 09/04/2020).

17 Decreto de Necesidad y Urgencia n.º 260 de la Nación Argentina con fecha 12 de marzo de 2020: Según indicaciones del MINISTERIO DE SALUD comprenden la suspensión de los servicios de transporte interurbano de pasajeros de larga distancia en sus diferentes modos y la limitación en la ocupación de los servicios urbanos y suburbanos de pasajeros, en sus diferentes modos.

Por el artículo 6º del citado decreto de necesidad y urgencia se establecieron excepciones del cumplimiento del “aislamiento social, preventivo y obligatorio” y de la prohibición de circular a las personas afectadas a las actividades y servicios de transporte público de pasajeros.

Resolución n.º 73 de fecha 24 de marzo de 2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE que estableció que se deberían mantener las frecuencias y programaciones de servicios de día domingo, para los servicios urbanos y suburbanos de transporte automotor. (Boletín Oficial, Secretaría Legal y Técnica Argentina, 2020, p. 492).

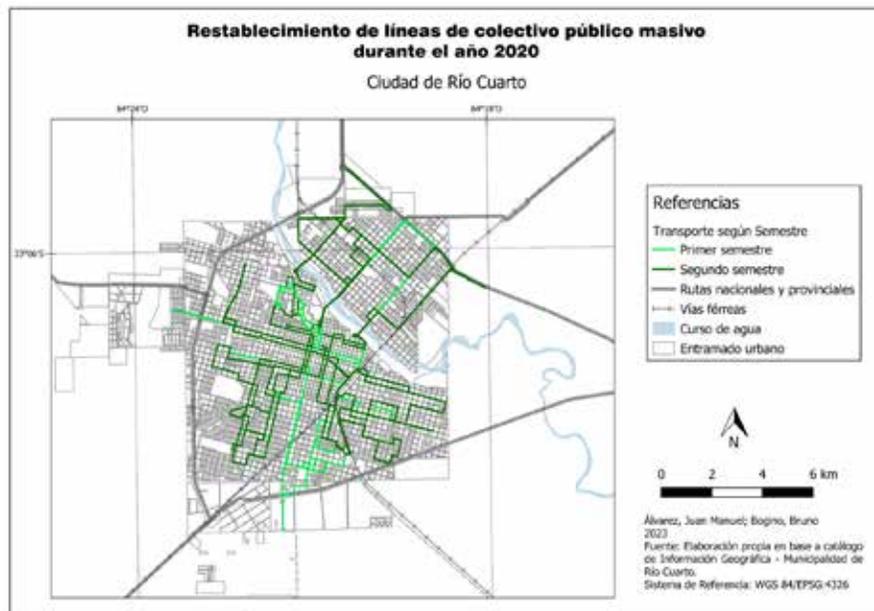
A pesar de seguir funcionando durante las primeras semanas de ASPO, surgieron controversias entre la patronal y el gremio de choferes Asociación Obrera de la Industria del Transporte Automotor (AOITA), decidiendo realizar un paro desde el 13 de abril de 2020. (Telediario Digital, 13/04/2020)

Gramajo, Secretario General del gremio a nivel provincial sostenía que habían “cuatro mil trabajadores afectados, que solamente cobraron en promedio un 30 por ciento del último salario” (*El Megáfono*, 2020).

Frente a esta situación el municipio de Río Cuarto intimó a la empresa buscando restablecer el sistema de transporte público masivo, lo cual se pudo lograr recién el 4 de junio luego de 52 días de paro. El transporte volvió a funcionar, pero bajo un servicio de emergencia. Las líneas que se habilitaron fueron la N° 1 Rojo, 2, 4, 5 y 18, con una frecuencia de 80 minutos y franjas horarias entre las 6:30 y las 21:00 horas.

Para fines del segundo semestre la empresa local junto al Gobierno Municipal realizó un cambio en el esquema y comenzaron a circular ocho líneas más que en el primer semestre y la frecuencia bajó a 40 minutos entre una unidad y la siguiente.

Figura 8. Restablecimiento de líneas de colectivo público masivo de pasajeros durante el año 2020



Los colectivos que se reincorporaron fueron el 1 verde (en algunas zonas reemplazaba el viejo recorrido de la línea 8), 3 (se fusionó con la línea 15) 7 (se fusionó con la línea 10), 9 rojo, 11 y 13 (*Telediario*, 2020). Esto permitió cubrir algunas zonas aisladas durante el servicio de emergencia tales como los barrios Casanovas (Vecinales San Eduardo, Ciudad Nueva y Casanovas) y Banda Norte Oeste (Vecinal Barrio Jardín Norte), entre otros.

Los factores que llevaron a tomar esta medida fueron la mejora en la situación sanitaria, el comienzo de una mayor actividad en la ciudad, el desdoblamiento del horario comercial y el arreglo salarial.

Durante el primer semestre de 2021 la empresa siguió con el mismo esquema pautado a fines de 2020 sin tener en cuenta el aumento de circulación de personas – consecuencia de la habilitación de más actividades de índole comercial, financieras, educativas y de salud –. Esto generó malestar en la población por las deficiencias del servicio, principalmente frente a la dificultad para llegar a horario a los trabajos, colegios o centros de salud y por los recortes de recorridos dejando lugares desconectados. A través de una entrevista realizada por el programa de televisión local *Telediario Digital*, perteneciente a la emisora Canal 13 de Río Cuarto (Imperio Televisión S.A.)¹⁸ algunos pasajeros sostenían que:

Hace media hora que estoy esperando el colectivo. La reducción de las frecuencias es complicada, más cuando te manejas en colectivo. El tema es enviar a los chicos a la escuela, no coincidimos con las líneas. No sabemos cómo hacer para que lleguen a horario (Entrevistado 5, *Telediario Digital*, 2021).

Yo llego sobre la hora para el horario de entrada del trabajo, antes tenía otro horario en el que llegaba bien, ahora llego tarde. Sino otra de las alternativas es salir más temprano, pero trabajo en otro lugar y se me complica. (Entrevistado 6, *Telediario Digital*, 2021).

Supuestamente iban a poner más líneas. Yo tomo el colectivo a las 7:30 h. y ayer no pasó la línea 5. Nos dejó a todas. Hoy

18 *Telediario Digital* (03/03/2021) <https://www.telediariodigital.net/2021/03/crece-el-malestar-entre-los-usuarios-por-las-deficiencias-en-el-transporte-urbano/>

pasó, pero a las 7:50. [...] Se complica ir al colegio. Mi nene va a “La Base” (IPET 258 – My. Ing. Francisco de Arteaga, Las Higueras) él se tomaba el 8, pero todavía no está habilitado. Tienen que volver todas las líneas. Por el barrio nuestro tenemos nada más que la línea 5 y el 13 y no pasan en el horario que tiene que ser.

[...] En el 5 veníamos muy amontonados, distancia social, nada. (Entrevistado 9, *Telediario Digital*, 2021).

La poca frecuencia y la circulación de coches provocó la aglomeración de personas en los colectivos no cumpliendo con el distanciamiento social y, por lo tanto, profundizando el descontento de los usuarios.

En el segundo semestre del año 2021 se continuó con el sistema de emergencia implementado, modificándose en septiembre de ese año el límite de aforo en los colectivos pudiendo viajar libremente la cantidad de pasajeros que quisieran subir. Según el diario *Puntal*, a fines del segundo semestre se restituyeron el 75 % de los coches que circulaban antes de la pandemia, entre ellos la línea A, que une la localidad de Las Higueras con la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC). En este período se evidenció un aumento del número de pasajeros por las medidas llevadas a cabo en el sistema educativo, donde se dio fin a la modalidad de burbujas y los estudiantes comenzaron a cursar de manera conjunta.

Así mismo, la empresa sostenía que el porcentaje de pasajeros era demasiado bajo para mantener esa cantidad de líneas en funcionamiento, siendo la demanda de un porcentaje aproximado del 30 % según la comparación correspondiente al mes de septiembre con respecto al mismo mes de 2019.

En días de semana, antes de la crisis del COVID, circulaban unos 40 o 45 coches más los refuerzos en horarios picos. Actualmente esa cifra llega a unos 30. Pero la gran diferencia existe en el corte de boleto. De lunes a viernes utilizaban el sistema de transporte urbano de pasajeros unos 40 mil rio-cuartenses. Actualmente, la cifra apenas alcanza los 15 mil (SATCRC en *Puntal*, 2021).

A comienzos de 2022 la UNRC regresó a la presencialidad multiplicándose las quejas de los usuarios del transporte urbano de pasajeros por la escasa cantidad de colectivos que la empresa SAT ponía en funcionamiento sin responder a la creciente demanda de pasajeros.

Curletto (2022) afirmó:

Durante dos años hemos estado prácticamente sin servicio de transporte en Río Cuarto, el año pasado volvieron a funcionar algunas líneas, pero nunca funcionaron el 100% de lo que significaba el transporte urbano pre-pandemia. Siempre el argumento fue que todo el sistema estaba centralizado en la Universidad Nacional y el hecho de que no hubiera presencialidad implicaba que aplicaran un plan “B” aunque nunca aceptamos esto. [...] Pero volvió la presencialidad y sin embargo solo tres líneas llegan hasta el campus y por más que ahora planteen el trasbordo, nada justifica que la empresa no esté cumpliendo con el contrato, pero mucho menos se justifica que la Municipalidad no se haga cargo de hacerlo cumplir. Por eso hemos presentado un proyecto solicitando al Secretario de Servicios Públicos que intime a la empresa a prestar el contrato en su totalidad, teniendo en cuenta que en diciembre se les prorrogó el mismo (*Otro Punto*, 2022).

Con motivo de las protestas de los usuarios del transporte tras la vuelta a clases presenciales en la UNRC, en abril de 2022 la empresa restableció las líneas 6, 8, 12, 16 y 17 las cuales tenían destino a la casa de altos estudios.

La Federación Universitaria señalaba a través de un comunicado que “el estado del servicio del transporte urbano en Río Cuarto es pésimo y tiene preocupado no solo al estudiantado si no a la comunidad de la universidad y de la ciudad en su conjunto” (Poster Central, 25/04/2022). Además, se publicó un diagnóstico de situación de las líneas de colectivo que llegaban a la institución, dando cuenta de una escasa frecuencia y horarios muy distantes a los prometidos por la empresa y el municipio. Esto complejizó ampliamente las dificultades de los estudiantes para llegar a la universidad,

teniendo que realizar trasbordos y requiriendo aún más tiempo de espera para tomar el colectivo y así llegar o regresar del campus.

Figura 9. Situación del transporte público de pasajeros en contexto de pandemia 2020-2022



También se señaló que durante los horarios nocturnos la cantidad de unidades que circulaban eran limitadas (como por ejemplo el 3, el 4, el 9 Rojo, el 10, el 11 y el 18 que solo circulaban hasta las 21.30 horas). Algunas de las líneas llegaban por última vez a la UNRC entre las 21.20 y las 21.40 horas. Los estudiantes reclamaban que se necesitaban más unidades de colectivos nocturnos que vayan desde la universidad hacia la ciudad, no solo para cursantes, sino también para todos aquellos que residían en el Barrio Universidad.

Otro de los inconvenientes reflejados en el comunicado fue la prácticamente nula circulación de unidades adaptadas de colectivos, lo que impedía la llegada de estudiantes en situación de discapacidad a la Universidad, en algunos casos debiendo buscar alternativas para poder acceder a su derecho a estudiar.

Tal como se había propuesto en marzo de 2022 el Concejo Deliberante aprobó el pliego para la concesión del servicio de transporte público

masivo de pasajeros, llamando a licitación pública por primera vez en la historia de la ciudad. La adjudicación fue realizada por el poder Ejecutivo y aprobada por el legislativo local a través de un contrato con una duración inicial de casi siete años (*El Megáfono*, 2022). Posteriormente, durante julio de 2022 la empresa riocuartense SAT ganó la licitación y le adjudicaron la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros.

Se puede decir que el 100 % de las líneas de colectivos analizadas (23) estuvieron fuera de servicio durante el primer semestre del año 2020, es decir, cuando se decretó el Aislamiento Social Preventivo Obligatorio por el Gobierno Nacional y por desacuerdos entre la patronal y el gremio AOI-TA. El 26 % de las líneas de colectivos sufrieron modificaciones en sus recorridos luego del primer semestre del 2020, mientras que el 78 % modificó o alteró la frecuencia de los mismos (ver cuadro 1).

El 26% de las líneas de colectivos volvieron a circular por la ciudad de Río Cuarto luego del primer semestre del 2020, el 35 % lo hizo luego del segundo semestre del mismo año. A su vez, el 4 % lo concretó recién en el segundo semestre del 2021; el 30 % de las líneas retomó el servicio luego del primer semestre del 2022 y, por último, el 13 % recobró los recorridos durante el segundo semestre del 2022.

Es dable mencionar que fueron numerosas las líneas de colectivos que dejaban de circular por la ciudad los fines de semana, antes de la pandemia lo hacían con horarios especiales.

Se pudo observar una “fusión” entre distintas líneas de colectivos durante la pandemia. Por ejemplo, entre la 5 con la línea 13 y la 3 con la 15. Esta unión no resulta positiva para los pasajeros ya que cambiaban el recorrido habitual de la unidad y, se modificaban las frecuencias. A fines de 2022, se reestructura el sistema de transporte dando paso a una nueva organización a través de líneas troncales y ramales.

Cuadro 1. Estado de situación del servicio de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Río Cuarto. Periodo 2020-2021

Línea de colectivo	SC*	Modificaciones	Fuera de servicio en pandemia por semestre							Descripción
			2020		2021		2022			
			R**	F***	1.º	2.º	1.º	2.º	1.º	
A										Se mantuvo fuera de servicio durante año y medio desde el comienzo de la pandemia en marzo de 2020.
1 Rojo										Se mantuvo fuera de servicio desde marzo a junio de 2020, luego se restableció el recorrido, pero con menor frecuencia.
1 Verde										Se mantuvo fuera de servicio desde marzo a noviembre de 2020, luego se restableció, pero con menor frecuencia.
2 Verde										Se mantuvo fuera de servicio desde marzo a junio de 2020, luego se restableció el recorrido, pero con menor frecuencia.

2										Se mantuvo fuera de servicio desde marzo a junio de 2020, luego se restableció el recorrido, pero con menor frecuencia.
3										Se mantuvo fuera de servicio durante la pandemia y fue sustituida por la línea 15.
4										Se mantuvo fuera de servicio desde marzo a junio de 2020, luego se restableció el recorrido, pero con menor frecuencia.
5										Se complementa con línea 13, sufriendo cambios de recorrido en sector del Barrio Banda Norte Este.
6										En un primer momento la línea fue sacada de servicio en marzo de 2020 y restituida en abril de 2022. Cuando se restableció el servicio de la línea, circulaban con frecuencia limitada.

7										Se mantuvo fuera de servicio desde marzo a noviembre de 2020, luego se restableció, pero con menor frecuencia.
8 Rojo										En un primer momento la línea fue sacada de servicio y restituida el 25 de abril de 2022. Luego de la restitución, la frecuencia es de 120 minutos entre colectivo y colectivo. No circula los fines de semana.
8 Verde										En un primer momento la línea fue sacada de servicio y restituida el 25 de abril de 2022. Tiene una frecuencia aproximada de 60 minutos entre colectivo y colectivo. No circula los sábados y domingos.
9 Rojo										Mantiene el mismo recorrido, pero cambia la frecuencia.

9 Verde										La línea de colectivos dejó de funcionar desde el 20 de marzo y nunca se restableció el recorrido.
10										El recorrido de esta línea fue absorbido por la línea 7.
11										Mantiene el mismo recorrido, pero toma la frecuencia de la línea 10.
12										En un primer momento la línea fue sacada de servicio y restituida el 25 de abril de 2022. Han modificado su frecuencia. Llega solo 7 veces a la universidad: dos por la mañana, uno al mediodía, dos a la tarde y dos por la noche.

13										Se mantienen fuera de servicio hasta el 04 de noviembre de 2020 cuando se restablece, pero con menor frecuencia y complementándose con línea 5, sufriendo cambios de recorrido en sector del barrio Banda Norte Este.
14										Se mantuvo fuera de servicio desde marzo a noviembre de 2020, y nunca se restableció el recorrido
15										Se fusionó con la línea 3, y el recorrido culmina en la rotonda de Canal 13 (barrio Banda Norte Oeste).
16										En un primer momento la línea fue sacada de servicio y restituida el 25 de abril de 2022. Tiene una frecuencia horaria modificada.

17										En un primer momento la línea fue sacada de servicio y restituida el 25 de abril de 2022. Se modificaron las frecuencias. El servicio de esta línea se anula los días sábados y domingos.
18										A partir del 2 de junio de 2020, se restablece el recorrido, pero con menor frecuencia.
(*) Sin Cambios. (**) Recorrido. (***) Frecuencia.										

Fuente: Álvarez y Bogino (2023).

El transporte público masivo de pasajeros en la actualidad

El sistema de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto se encuentra en la actualidad bajo la prestación de servicio de la empresa local SATCRC. En marzo de 2022 el Concejo Deliberante aprobó el pliego para la concesión del servicio de transporte público masivo de pasajeros, llamando a licitación pública para la cual se presentaron tres empresas, SATCRC (empresa local), TransBus (Villa María, Córdoba) y SolBus (Villa Mercedes, San Luis). Posteriormente, durante julio de 2022, la empresa riocuartense SAT ganó la licitación y le adjudicaron la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros.

La adjudicación fue realizada por el Poder Ejecutivo y aprobado por el Legislativo local a través de un contrato con una duración inicial de casi siete años, donde algunas de las bases y condiciones de la Licitación Pública para prestar el servicio de transporte contenía las siguientes características¹⁹:

19 Gobierno de Río Cuarto (01/07/2022)

- Determina un plazo inicial de 83 meses.
- Establece 4 líneas principales y 12 complementarias.
- Introduce dos Centros de Traslado, uno en el centro y otro en Banda Norte, para ampliar las combinaciones posibles y mejorar la conectividad entre los barrios y la UNRC.
- Fija un nuevo sistema de boleto combinado, permitiendo realizar hasta tres trasbordos (en un mismo sentido) con un solo boleto.
- Los vecinos y vecinas podrán tomarse un colectivo a no más de 5 cuadras de cualquier punto de la ciudad.
- Obliga el uso de unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida. La antigüedad promedio de la flota debe ser de 12 años.
- Implementa la tarjeta SUBE.
- Solicita el recambio progresivo de las unidades hacia el uso de energías alternativas.
- Exige la creación y reparación de garitas.
- Implementa una App de Movilidad urbana para consultar recorridos, horarios, tipos de unidad, datos del conductor y cambios en el servicio.
- Se solicita la implementación progresiva del cupo femenino y trans en la planta de trabajadores de la empresa.
- Mejora los mecanismos de control y sanción ante posibles incumplimientos.

El 1 de diciembre de 2022 se lleva adelante un cambio en la organización del sistema de transporte masivo de pasajeros. Bajo este nuevo sistema, las líneas dejaron de tener números y pasaron a identificarse por letras. Esta estructura organizativa del transporte ha ido cambiando desde su inicio en 2022 hasta la actualidad, respondiendo a las demandas de los pasajeros.

Entre diciembre de 2022 y abril de 2023 el nuevo sistema presentaba 4 líneas troncales, 14 ramales y dos centros de traslado —uno en el centro,

en Plaza Roca, y otro en la intersección entre la Av. Marcelo T. de Alvear con Isabel la Católica en Banda Norte (“empalme”)—, para ampliar las combinaciones posibles y mejorar la conectividad entre los barrios y la UNRC.

Las líneas troncales se dividieron en cuatro unidades que unían la ciudad de norte-sur y este-oeste. La línea A y B se extendían por la ciudad desde oeste a este uniendo los barrios Villa Dalcárc-Villa Golf con barrio Alberdi. La línea A realiza esta unión a través de calle Pedro Goyena, mientras que la línea B lo hace por calle Tucumán.

La línea C, mientras tanto, sufrió cambios. Durante el período mencionado (2022- abril 2023) esta unidad recorría la ciudad de sur-norte desde el barrio Meyer, Viejo Hospital hasta Plaza Roca, finalizando su recorrido. La línea D, por otro lado, unía la Universidad Nacional de Río Cuarto con la Plaza Central como último destino. Su recorrido lo realizaba por el barrio Banda Norte a través de la ruta Nacional 36, Avenida Marcelo T. de Alvear y luego ingresaba a la zona céntrica por calle Constitución hasta el centro de transbordo de la plaza central.

De acuerdo con el secretario de la SAT Gianinetta (2022)

El troncal A es el equivalente al 1 rojo que va desde el Villa Dalcárc hacia barrio Alberdi; el troncal B es el 1 verde que hace el mismo recorrido; el troncal C es el 2 sur, que va desde la plaza central hacia el Viejo Hospital; y el troncal D es lo que sería el 2 norte que va desde la plaza hacia la Universidad Nacional de Río Cuarto (*Nuestra gente*, 29/11/2022).

Así también, el sistema se dividió en 14 líneas ramales con letras que van desde la “E” hasta la “Q” y que llegan a los barrios o a los Centros de Tránsito. El *Ramal E* une Empalme-Las Quintas-IPV Banda Norte-Barrio Jardín (posteriormente en abril de 2023 sufrió cambios en su frecuencia); el *Ramal F* Plaza Roca-Barrio Fénix-Barrio Yapeyú (en junio de 2023 se realizaron cambios en su frecuencia); el *Ramal G*. Plaza Roca-Hipódromo- Barrio Castelli por calle Paunero; el *Ramal H* Plaza Roca-Barrio Castelli-Hipódromo por calle Sadi Carnot; Ramal I. Plaza Roca-UNRC por calles Chile y Muñiz; Ramal J. Empalme- IPV-Barrio Jardín; el *Ramal K* Plaza Roca-Barrio 400 Viviendas y Barrio Castelli 1 (en junio de 2023 se generaron cambios en su recorrido); *Ramal L* Plaza Roca-UNRC por

calle Quirico Porreca; *Ramal M* Empalme-IPV-Barrio Balaco; *Ramal N* Plaza Roca-Nuevo Hospital-Barrios Cispren 1 y Cispren 2 (en abril de 2023 se produjeron cambios en su frecuencia); *Ramal O* Barrio Universidad-Las Higueras-Palestro; *Ramal U* Plaza Roca-UNRC-Presidente Abella por calle Belgrano; *Ramal P* Avenida Sabattini-Autódromo-Barrio Las Ferias-Viejo Hospital (con posteriores cambios en su frecuencia y recorrido); *Ramal Q* Escuela Rivadavia-Tres Acequias-Los Hornos.

Figura 10. Nuevo sistema de transporte público masivo de pasajeros postpandemia - troncales y ramales



Durante el mes de abril de 2023 algunas líneas antes mencionadas sufrieron cambios (ver cuadro 2). La nueva estructura del transporte masivo local se encontraba en proceso de evaluación y cambios constantes, respondiendo las necesidades de los usuarios. El Secretario de Servicios Públicos Marcelo Bressan sostuvo que a comienzos de abril de 2023 se implementarían algunos cambios en el sistema de transporte urbano. “Las modificaciones se realizan ahora porque recién se cumplió un mes del regreso de la actividad plena en lo comercial y estudiantil, y ese es el tiempo mínimo

que se requiere para hacer una evaluación a conciencia” (Gobierno de Río Cuarto, 31/03/2023).

Algunos de los cambios que se llevaron a cabo fueron la unión entre los troncales C y D, el primero cambiando su recorrido y uniendo el Viejo Hospital hasta la UNRC en sentido Sur-Norte, mientras que el segundo lo hizo en sentido Norte-Sur desde la UNRC hasta el Viejo Hospital. A su vez, se agregaron paradas para los troncales C y D en la zona céntrica y se sumó una unidad más al recorrido.

Las líneas ramales también sufrieron cambios, entre ellas, los ramales N, E y P. Las líneas N y E, con cambios solo en su frecuencia, mientras que el Ramal P sufrió cambios tanto en sus frecuencias como en recorrido, buscando favorecer el ingreso y egreso de los alumnos de centros educativos que se encuentran cercanos al trayecto de estas líneas. Durante el mes de junio de 2023 vuelven a realizarse modificaciones en la organización del transporte público masivo de pasajeros impactando en los ramales F y K, como así también en los troncales C y D. El ramal F sumó una frecuencia nocturna de lunes a viernes respondiendo a las necesidades de estudiantes de instituciones educativas con horarios nocturnos. Para el caso del ramal K (comienza a ingresar al barrio Castelli 2) y las líneas troncales C y D fueron ampliadas en sus recorridos.

Cuadro 2. Cambios realizados durante los meses de abril y junio de 2023 luego de la implementación del nuevo sistema de transporte público masivo de pasajeros en diciembre de 2022

Cambios en el nuevo sistema de transporte durante el año 2023																				
	Troncales				Ramales															
Líneas	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	U		
Frecuencia	■	■			■	■								■		■				
Recorrido	■	■	■	■							■					■				
Sin cambios							■	■	■	■		■	■		■		■	■		

Fuente: Álvarez y Bogino 2023.

Además, bajo este nuevo sistema de transporte, se fijó un nuevo método de boleto combinado que les permite a los pasajeros realizar hasta dos trasbordos (en un mismo sentido) con un solo pasaje.

Tal como se plantearon en las bases y condiciones de la licitación, de los once puntos planteados la empresa ha cumplido con seis de ellos, se pueden destacar: la reorganización de las líneas troncales y ramales, la implementación de nuevos centros de trasbordo, el nuevo sistema de boleto combinado, la creación y reparación de garitas, la implementación de una App de Movilidad urbana para consultar recorridos y horarios, como así también, la implementación progresiva del cupo femenino y trans en la planta de trabajadores de la empresa.

Marcelo Bressan (2023) reiteró que se realizan evaluaciones permanentes y que, de ser necesario, se avanzará con más modificaciones. Sostuvo que “estos cambios van a empezar a mejorar el sistema de transporte. Los vamos a ir evaluando, y de ser necesario estamos dispuestos a revisar más cosas hacia adelante”. Para ello, la Municipalidad elaboró un pliego para la prestación del servicio, brindándole una herramienta para revisar el contrato y producir las modificaciones necesarias.

Reflexiones finales

El transporte público masivo de pasajeros de cualquier ciudad debe ser comprendido como uno de los servicios esenciales para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos a través de adecuadas políticas de ordenamiento territorial, abarcando y comprendiendo las necesidades ambientales y socioeconómicas.

De este modo, el sistema de transporte de la ciudad de Río Cuarto debe estar planificado para cubrir las necesidades de los usuarios, que permitan conectarse a diferentes áreas de la ciudad para satisfacer sus necesidades de adquisición de bienes y mercancías, salud, educación y recreación, como también acceder a sus lugares de trabajo.

La posibilidad de no cubrir con las necesidades mencionadas anteriormente impacta negativamente en la calidad de vida de los ciudadanos, motivo por el cual la planificación y el ordenamiento territorial son acciones concretas y esenciales que las ciudades deben implementar en el corto o mediano plazo.

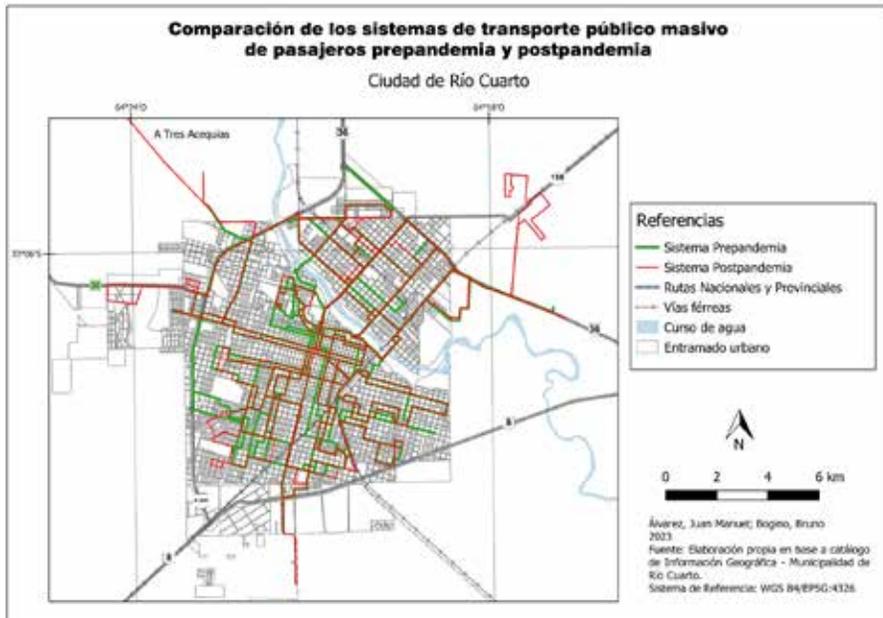
La planificación urbana de Río Cuarto debe consolidarse como un modelo de intervención, enlazando temas como el desarrollo urbano, el espacio público, el patrimonio, el transporte y el medio ambiente, de manera integral y con intervenciones precisas. Es decir, la planificación debería ser el resultado de un proceso técnico creativo, innovador y políticamente neutral, transformando a Río Cuarto en una ciudad “humanizada” con elementos de desarrollo ordenado, cualidades funcionales y estéticas (Bettera y otros, 2015, p. 68).

Ordenar el sistema vial, significa priorizar la circulación del transporte de uso masivo sobre el individual; promoviendo y garantizando desplazamientos rápidos, seguros, confortables a costos accesibles; adecuando la oferta a la demanda, adoptando nuevas tecnologías que tengan por objetivo mejorar la eficiencia del servicio.

El análisis realizado demuestra que la demanda de los ciudadanos es real, que aún existen áreas excluidas y que la ciudad no se encuentra articulada de manera plena. Debido a esto se genera un impacto negativo en la calidad de vida, donde la poca accesibilidad de una zona, aísla a sus habitantes.

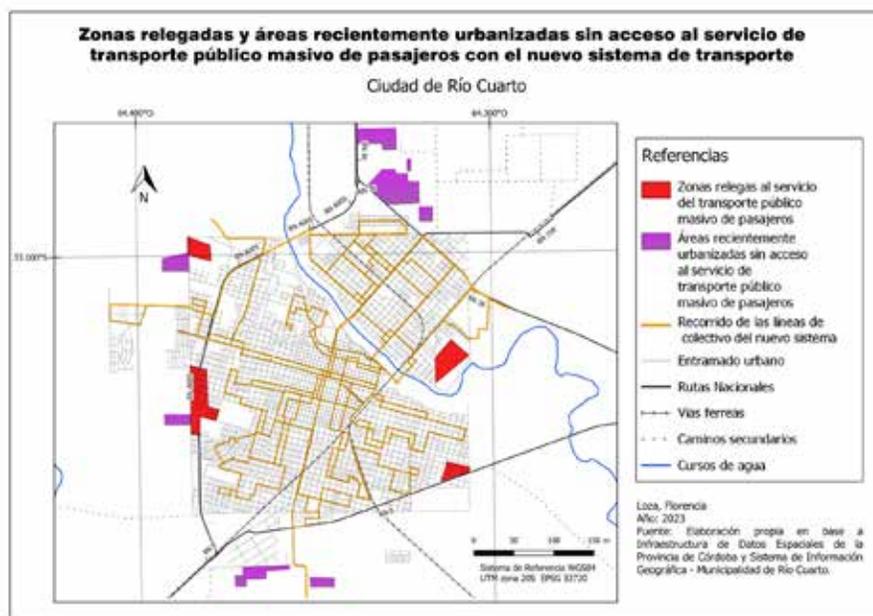
En los últimos años el sistema de transporte público masivo de pasajeros de Río Cuarto, ha experimentado cambios y ajustes con el objetivo de subsanar las falencias y debilidades en el servicio. De esta manera, se adopta la tarjeta electrónica para abonar, el nuevo sistema de boleto combinado, la creación y reparación de garitas por parte de la empresa, el desarrollo de una aplicación digital para consultar recorridos y horarios, la sustitución de números por letras en la denominación de las líneas, la implementación de centros de trasbordo, la organización en troncales y ramales, que permitió conectar algunos sectores de la ciudad que estaban aislados, tal es el caso del barrio San Esteban, la localidad de Tres Acequias y algunos barrios de Las Higueras.

Figura 11. Comparación de los sistemas de transporte público masivo de pasajeros prepandemia y postpandemia en la ciudad de Río Cuarto, Córdoba



Los cambios mencionados anteriormente no fueron aplicados de manera progresiva, generando confusión y malestar en los usuarios, principalmente en los adultos mayores quienes no se pudieron adaptar a los cambios repentinos. Las críticas se enfocan fundamentalmente en el tiempo insumido para desplazarse de un lugar a otro por la necesidad de realizar transbordos, el costo del boleto para acceder al servicio, la carencia de puntos de ventas y recarga de Satbus, la congestión de personas y de vehículos próximos a los centros de transbordo, la disminución de frecuencias y del número de unidades en algunos ramales y troncales, así como deficiencias en la conectividad en algunos barrios consolidados y otros recientemente urbanizados; ejemplo de ellos son los barrios, Alberdi Sur, Banda Norte Este, Banda Norte Oeste, Villa Dalcar y Cementerio–Hipódromo.

Figura 12. Zonas relegadas y áreas recientemente urbanizadas sin acceso al servicio de transporte público masivo de pasajeros, con el nuevo sistema de transporte implementado en la ciudad de Río Cuarto, Córdoba



En síntesis, el sistema de transporte público masivo de pasajeros debe estar planificado integralmente, con el propósito de asegurar que los habitantes que quieran hacer uso del mismo, tengan la posibilidad de realizarlo en el contexto de una planificación estratégica, donde el Municipio actúe como autoridad reguladora sobre determinados componentes de dicho sistema, fortaleciendo el desarrollo urbano, el espacio público, el patrimonio cultural y el ambiente, de manera integral y con intervenciones precisas.

Referencias bibliográficas

Bettera, M. (2001). *Diagnóstico de situación de los servicios de agua y cloacas en la ciudad de Río Cuarto, con especial referencia al sector de Banda Norte* [Tesis de Especialización en Planificación y Gestión de Políticas y Programas Sociales]. Universidad Nacional de Río Cuarto.

- Bettera, M. y otros (2015) *Mirada inclusiva desde la gestión del transporte hacia el nuevo ejido urbano de la ciudad de Río Cuarto. Avances sobre la identificación de áreas con escasa accesibilidad*. Secretaría de Políticas Universitarias. Resolución N ° 4537/14-11.
- Borja, J. (2014). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Editorial café de las ciudades.
- Dal Bianco, G. (02/06/2020). Transporte: cierran acuerdo y rige un esquema de emergencia en la ciudad. *Puntal*. <https://www.puntal.com.ar/acuerdo/transporte-cierran-acuerdo-y-rige-un-esquema-emergencia-la-ciudad-n105961>
- Dal Bianco, G. (11/10/2021). Urbano: volvió el 75% de los ómnibus, pero solo el 35% de los pasajeros. *Puntal*. <https://www.puntal.com.ar/transporte/urbano-volvio-el-75-los-omnibus-pero-solo-el-35-los-pasajeros-n150856>
- El Megáfono (08/03/2022). Transporte: primera licitación y otro aumento. *El Megáfono*. <https://elmegafono.net/16525/>
- El Megáfono* (17/04/2020). Sin respuestas, el transporte sigue de paro. *Diario digital El Megáfono*. <https://elmegafono.net/9204/2020/04/17/>
- Escalona Orcao, A. (1989). Tendencias actuales de la Geografía del transporte. El análisis de la movilidad. *Geographicalia*, vol. 26, pp. 287-314. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/59759.pdf>
- Fernández Caso, M. (Coord.) (2007). *Geografías y territorios en transformación: nuevos temas para la enseñanza*. Ediciones Novedades Educativas.
- Gobierno de Río Cuarto (01/07/2022). *Se abrieron los sobres con las propuestas para prestar el servicio*. Subsecretaría de Transporte. <https://www.riocuarto.gov.ar/0/noticias/detalle/3470/transporte-publico/78/>
- Gobierno de Río Cuarto (31/03/2023). Se implementarán cambios en el Transporte Urbano. *Secretaría de Servicios Públicos*. <https://www.riocuarto.gov.ar/0/noticias/detalle/4120/se-implementaran-cambios-en-el-transporte-urbano/78/>

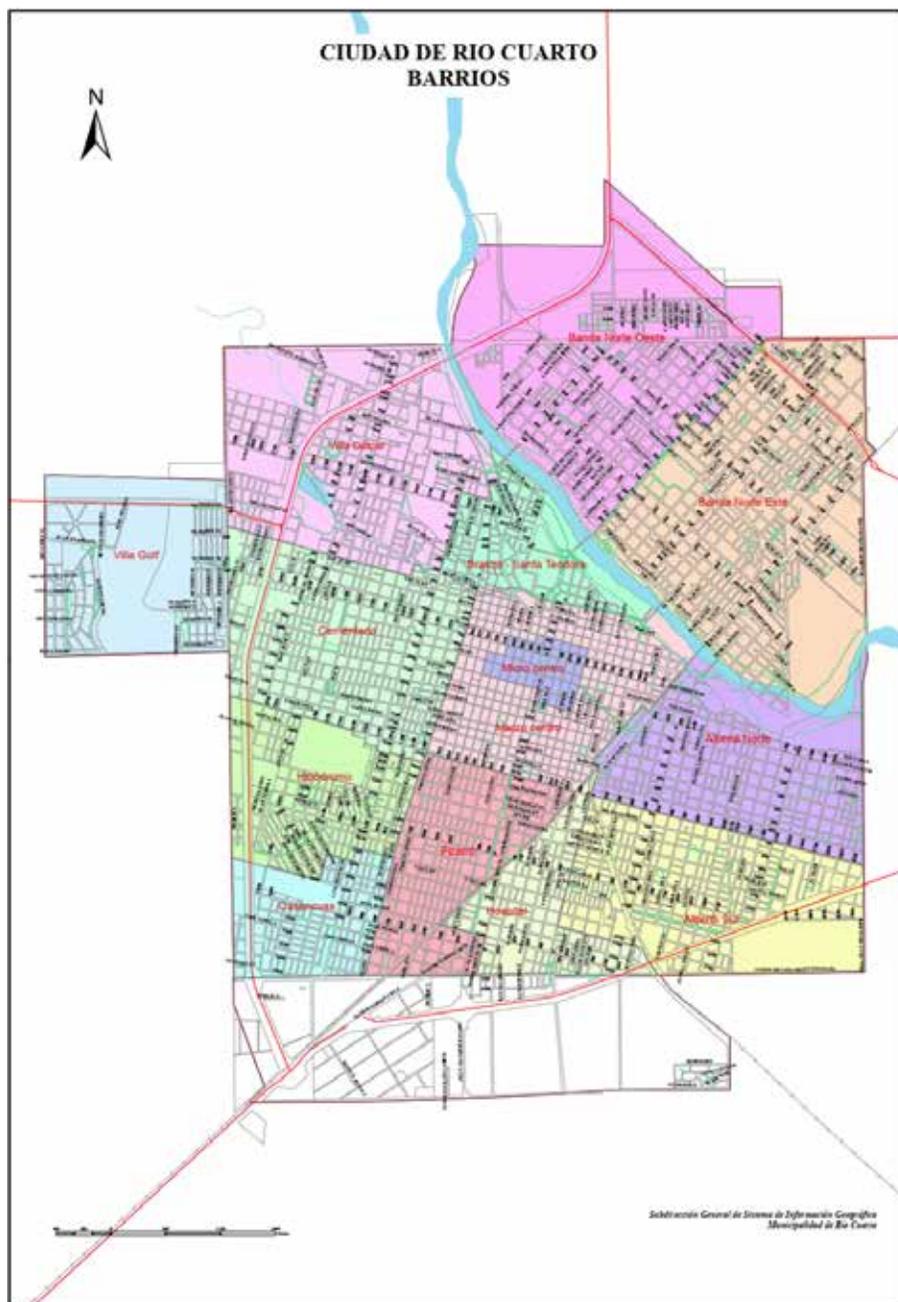
- Gómez Orea, D. (1994). *Evaluación de Impacto Ambiental*. Editorial Agrícola Española
- LV16 (09/04/2020). Todas las empresas corren peligro y el Estado no se está dando cuenta. <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-134220>
- Márquez Hernández, D. (2002). *Nuevos horizontes en el desarrollo rural*. Akal ediciones.
- Otro Punto (09/02/2022). Así se viaja en los colectivos de la SAT. <https://otropunto.com.ar/2022/02/09/asi-se-viaja-en-los-colectivos-de-la-sat/>
- Póster Central (25/04/2022). Volvieron las líneas a la UNRC pero los estudiantes ratificaron la marcha del 2 de mayo con duras críticas al servicio. <https://postercentral.com.ar/2022/04/25/volvieron-las-lineas-a-la-unrc-pero-los-estudiantes-ratificaron-la-marcha-del-2-de-mayo-con-duras-criticas-al-servicio/>
- Secretaría Legal y Técnica Argentina (2020) *Emergencia Sanitaria Coronavirus COVID-19*. Boletín Oficial de la República Argentina. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/boletin_covid_mtr.pdf
- Seguí Pons, J. y Petrus Bey, J. (1991). *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Síntesis.
- Semanario de la Vida Social Nuestra Gente (29/11/2022). Después de décadas, debuta un nuevo sistema de transporte en Río Cuarto: qué cambia. <https://semanarionuestragente.com/29/11/2022/129550/>
- Telediario Digital (03/03/2021). Crece el malestar entre los usuarios por las deficiencias en el transporte urbano. <https://www.telediariodigital.net/2021/03/crece-el-malestar-entre-los-usuarios-por-las-deficiencias-en-el-transporte-urbano/>
- Telediario Digital (03/11/2020). ¿Cuáles son los horarios y líneas de colectivos urbanos que se suman en Río Cuarto? Julio Titarelli [YouTube]. <https://www.youtube.com/watch?v=ob8yuEYBw8>

Telediario Digital (13/04/2020). Por falta de pagos AOITA decretó paro de transporte de interurbanos desde el próximo lunes. <https://www.telediariodigital.net/2020/04/por-falta-de-pagos-aoita-decreto-pa-ro-de-transporte-de-interurbanos-desde-el-proximo-lunes/>

Zarate, A. (1991). *El espacio interior de la ciudad*. Síntesis.

Anexos

Anexo 1. Barrios de la ciudad de Río Cuarto



El conflicto como oportunidad para reorganizar el servicio público de transporte urbano de pasajeros y pasajeras de la ciudad de Río Cuarto

Mariela Silvana Flesia²⁰

Introducción

Dentro del sector económico, el transporte es un servicio que tiene características económicas singulares que hacen de la planificación y administración del mismo una tarea bastante compleja y proclive a generar ineficiencias económicas y conflictos sociales y políticos.

Los conflictos del transporte urbano son un caso de estudio relevante desde varias perspectivas y llama poderosamente la atención el hecho de que, en torno a este servicio, hayan surgido durante tanto tiempo, reiterados desacuerdos con distintos motivos y dimensiones.

20 Universidad Nacional de Río Cuarto, mflesia@fce.unrc.edu.ar

En la gestión del servicio público de transporte urbano de pasajeros, es importante tener en cuenta que existen multitud de grupos de interés que tienen necesidades diferentes. Las necesidades de cada grupo generan conflictos que desembocan en diferencias cualitativas y cuantitativas en la prestación del servicio de transporte.

Situación esta, que influye en la gestión de la empresa de transporte, condicionando la planificación de las actividades que se consideran necesarias, así como la organización de los recursos disponibles y el control de que lo planificado se vaya cumpliendo o adaptando a las realidades del mercado o el contexto socioeconómico.

Es comprensible que en torno al servicio público de transporte urbano se generen múltiples y muy variadas contradicciones que son, el objeto de este estudio, esta relación conflictiva, entre proveedor y usuarios del servicio se produce, porque mientras el primero lo ve como un negocio y rige la lógica de la maximización de utilidades, los segundos lo ven como un servicio público y lo que les interesa es que el servicio se preste a un precio razonable, y que el mismo cuente con ciertos estándares de calidad.

En la práctica, desde el proceso licitatorio del servicio público de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Río Cuarto, estas expectativas no han sido satisfechas. Lo demuestran a diario los usuarios, la calidad del servicio es deficiente, debido fundamentalmente a los largos tiempos de los desplazamientos y sobre todo la demora en la espera.

¿Qué nivel de servicio se ofrece a los vecinos en el acceso al transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Río Cuarto? ¿Puede ser esta situación de conflicto una oportunidad para revisar y gestionar mejoras en la prestación del mismo? De estos interrogantes surge el propósito de este trabajo.

Objetivos

Son objetivos del siguiente trabajo:

Objetivo General

- Identificar las situaciones de conflicto que se han presentado en la prestación del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros y Pasajeras de la ciudad de Río Cuarto.

Objetivos Específicos

Analizar los requerimientos de los elementos del diseño institucional que forman parte del Sistema de Transporte.

Determinar oportunidades que permitan revisar y gestionar mejoras en la prestación del servicio, para los usuarios del transporte público.

Metodología

Los procedimientos metodológicos utilizados para este estudio se han basado en aspectos cualitativos. Inicialmente se realizó una revisión de fuentes bibliográficas relacionadas a la temática de análisis, a los efectos de confeccionar un contexto conceptual sobre el Conflicto y respecto al Transporte como Sistema.

Seguidamente se examinaron las normativas referidas a todo el proceso licitatorio del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros y Pasajeras, que se llevó a cabo en Río Cuarto. Acompañando ese estudio, con una investigación digital para comprender las percepciones de los usuarios, en cuanto al servicio ofrecido por la empresa de transporte urbano en la ciudad.

Por último, se procedió a una revisión de los medios de comunicación con los que cuenta la firma prestadora del servicio, a los efectos de informar sobre la prestación, las características y las condiciones del mismo.

El objeto de estudio es el Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros y Pasajeras en la ciudad de Río Cuarto, desde un enfoque organizacional.

Marco Teórico

El Sistema de Transporte: Concepto

Existen numerosas definiciones de sistema, a los efectos del siguiente trabajo se considerará la siguiente:

Un sistema es un conjunto organizado de elementos interrelacionados que interactúan entre sí, entre sus atributos y con su ambiente conformando una totalidad, persiguiendo un fin determinado, y teniendo una actuación conjunta superior a la suma de las actuaciones individuales de sus elementos (Volpentesta, 2015, p. 66).

El sistema de transporte, es un sistema complejo y dinámico, compuesto por múltiples partes que interactúan entre sí constantemente. Su complejidad está dada ya que las partes integrantes se encuentran interconectadas o entrelazadas con vínculos que generan información adicional no visible ante el observador como resultado de las interacciones entre elementos. Por otra parte, el dinamismo del mismo se encuentra en relación directa con el hecho de que se trata de un sistema abierto, por lo que está sujeto a modificaciones que provengan del ambiente externo, generando una constante evolución y adaptación del mismo ante diversas circunstancias y desafíos (Ramírez, 2016).

Como sector de una economía, se define al transporte como:

El conjunto de instituciones, personas, recursos y servicios que participan de manera directa en la prestación de un servicio que consiste en trasladar personas y bienes. Esta oferta tiene su natural contrapartida en la demanda de tales servicios, por parte de los demás sectores de la economía (Rivera y Zaragoza, 2007, p. 19).

Según la propiedad, el transporte puede considerarse público o privado. El público es aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el usuario en general, por su parte, el privado es aquel en el que el medio pertenece a un particular (persona o familia) que tiene derecho a su uso, disponiendo del mismo en todo momento sin que deba ser compartido con otros usuarios ajenos.

Entre las diferencias del transporte público y el privado, se pueden destacar que, en primer lugar, en el transporte privado el usuario puede seleccionar la ruta, mientras que en el transporte público el usuario debe adaptarse a una ruta preestablecida. En segundo lugar, en el transporte privado el usuario puede seleccionar la hora de partida, mientras que en transporte

público el usuario debe adecuarse a los horarios. En tercer lugar, en el transporte privado el usuario puede inferir en la rapidez del viaje, mientras que en el transporte público el tiempo de viaje está dado por las paradas, los horarios y la velocidad de operación. Por último, en el transporte público el usuario recibe un servicio a cambio de un pago (tarifa), mientras que, en transporte privado, el usuario opera su vehículo y se hace cargo de sus costos (Pastor, 2017).

El Sistema de Transporte: Requerimientos

Las empresas por su actividad se clasifican en industriales, agropecuarias, comerciales y de servicios. Estas últimas son las que proveen los diferentes servicios que una comunidad necesita tales como: energía, transporte, educación, dinero, turismo, salud, etc. Un servicio se define como “[...] cualquier acción o cometido esencialmente intangible que una parte ofrece a otra, sin que exista transmisión de propiedad. La prestación de los servicios puede estar vinculada o no con productos físicos” (Kotler y Keller, 2006, p. 402).

Dichos autores para los servicios, identifican cuatro características distintivas:

- a. Intangibilidad: los servicios no se pueden experimentar a través de los sentidos antes de su adquisición.
- b. Inseparabilidad: los servicios se producen y se consumen a la vez.
- c. Variabilidad: los servicios son muy variables, porque dependen de quién los presta, cuándo y dónde.
- d. Caducidad: los servicios no pueden almacenarse.

En función a estas características, los usuarios se forman expectativas sobre el servicio a partir de muchas fuentes, ejemplo, las experiencias previas, los comentarios de conocidos y la publicidad. Por regla general, los usuarios comparan el servicio percibido con sus expectativas. Si el servicio es inferior a las expectativas, los usuarios sufren las decepciones; por el contrario, si el servicio percibido alcanza o supera las expectativas, los usuarios volverán a contratar al proveedor.

En esta perspectiva de usuarios y proveedores dentro de un sistema económico, advierte que ambas partes presenten requerimientos a los efectos de cumplir cada uno con su objetivo.

El profesor Gustavo Luis Pastor de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Cuyo, ha realizado un informe, sobre los Requerimientos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, en la misma, ha determinado que la decisión central en el diseño institucional de un sistema de transporte radica en la selección de la mejor combinación de componentes y estructura posible, siempre considerando las características sociodemográficas, económicas, sociales y culturales de la población que se esté considerando, como así también los aspectos geográficos, estratégicos y operativos del espacio en el que se desarrolla dicha población. Dicha decisión es de suma importancia debido a que es determinante para la sociedad ya que, establecen las características tecnológicas, operacionales y de la red de transporte misma (Pastor, 2017).

En función a ello, para el correcto diseño de un sistema de transporte público urbano se requiere, en primer lugar, que se evalúen las necesidades de transporte reales de la ciudad en la que se busca implementar, reconociendo la existencia de tres grupos de participantes que se interrelacionan y analizando con detenimiento los requerimientos de cada grupo. Estos grupos son:

- El usuario o consumidor del servicio.
- El prestador o proveedor del servicio.
- La comunidad o evaluador del servicio.

Cada uno de estos grupos presenta requerimientos particulares que en algunas ocasiones se contraponen. A continuación, se presentan los requerimientos:

1. Requerimientos del usuario

El usuario del servicio es quien hace uso a diario del transporte público, dentro de sus requerimientos, se encuentran los siguientes:

- Disponibilidad de transporte. El usuario requiere de cobertura, paradas razonablemente cercanas, que el servicio sea regular y que lo pueda utilizar a cualquier hora del día.

- Servicio puntual y confiable. El servicio le debe permitir al usuario abordar la unidad que lo llevará a su destino dentro de rangos aceptables de demora.
- Tiempo de recorrido. Un tiempo de recorrido demasiado largo inhibe el uso del transporte público, motivo por el cual se debe prestar atención especial no solamente a los tiempos a bordo de la unidad sino también a los tiempos de espera y de caminata hacia/desde la parada.
- Comodidad en la disponibilidad de asiento y un recorrido suave son factores que aprecia el usuario. Otro aspecto es la comodidad misma del asiento, la geometría de entradas y salidas del vehículo, el ancho de los pasillos, climatización de la unidad, los niveles de ruido interior, el grado de privacidad y la apariencia tanto exterior como interior del vehículo.
- Accesibilidad a las unidades. Este requerimiento refiere a la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal, garantizar información, tanto en paradas como dentro de la unidad, a usuarios ciegos o sordos, reservar espacios a obesos mórbidos y sillas de rueda, permitir el ingreso/egreso de la unidad en forma ágil y segura.
- Conveniencia al sistema en general. Los principales factores que se pueden considerar son aspectos referentes a la cobertura del sistema, a la necesidad de efectuar transbordos, la existencia de información suficiente y confiable, la regularidad en el servicio que se presta y la existencia de un adecuado servicio en las horas de menor demanda e instalaciones de espera correctamente diseñadas y ajustadas a las necesidades del usuario.
- Seguridad. En este requerimiento se considera a la prevención de incidentes y accidentes.
- Costo que presenta el servicio de transporte. Las tarifas y sus modalidades son determinadas mediante Ordenanza.

2. Requerimientos del prestador del servicio

En cuanto al prestador del servicio, entre sus requerimientos se encuentra el logro de lo siguiente:

- Cobertura de área. La misma se puede expresar como un porcentaje del área urbana que queda dentro del área de servicio.
- Frecuencia adecuada al tipo de viaje que preste. Como el Estado municipal es quien concesiona los servicios de transporte público de pasajeros, es el responsable de planificar, controlar, regular y exigir la prestación de estas frecuencias.
- Confiabilidad que se pueda tener en el sistema de transporte.
- Velocidades comerciales altas en sus rutas o líneas. Este requerimiento se considera, ya que esta afecta el tamaño de su parque vehicular y por ello sus costos laborales, de combustibles o energéticos y mantenimiento, así como la atracción de pasajeros al sistema.
- Equilibrio entre la oferta y la demanda del sistema que opera. A través de dicho requerimiento, logrará satisfacer las necesidades de su clientela dentro de costos razonables.
- Costos. Son sin lugar a dudas el factor más importante para el prestador del servicio.
- Flexibilidad. La misma refiere en cuanto al suficiente trazo de las rutas, a la capacidad con que cuenta y al tipo de vehículos con que puede operar.
- Seguridad del usuario y la operacional del sistema.
- Atracción de pasajeros. De ello dependerá el éxito y el papel que desempeñará la ruta dentro del sistema de transporte.

3. Requerimientos de la comunidad

La comunidad, no usuaria, en general está interesada en que se preste un servicio que cumpla con lo siguiente:

- Nivel y tipo de servicio adecuado, el cual permita una mayor atracción de pasajeros hacia los medios de alta capacidad.
- Impactos a largo plazo que fomenten el transporte tales como el desarrollo urbano, cambios en el valor del uso del suelo, actividades económicas, aspectos relativos al medio ambiente, uso eficiente de energía, eficiencia económica en las inversiones que se realicen, etc.

- Objetivos sociales que persiga.

Quien toma las decisiones en la gestión de los sistemas de transporte, encuentra como principal dificultad, combinar de manera adecuada los requerimientos de dicho sistema, que son necesarios para garantizar un servicio eficiente, en función a la demanda de la ciudadanía. Para una correcta optimización del sistema de transporte público debe buscarse la aplicación de una estrategia tomando en cuenta el conjunto de estos atributos, es decir, observando las relaciones positivas y de conflictos entre las características de los diversos proyectos de transporte, para decidir en qué atributos enfocar el esfuerzo y llegar a soluciones factibles y adecuadas para una ciudad, (Rivera y Zaragoza, 2007).

El Servicio Público de Transporte Urbano en la ciudad de Río Cuarto: implementación

Dada la importancia que el servicio público de transporte urbano reviste para toda la ciudadanía, y en pos de generar un marco de referencia que contribuya al diseño de políticas y acciones que permitan atender las demandas y necesidades de los usuarios de Río Cuarto, desde el Concejo Deliberante se convocó mediante la Resolución n.º 59/2021, a una Audiencia Pública con el objetivo de conocer la opinión de la ciudadanía y de las instituciones tanto públicas como privadas, sobre el *Sistema Integral del Servicio Público de Transporte de Pasajeros*. Promoviendo la participación de los vecinos y representantes de diferentes organizaciones, se realizó una convocatoria lo más amplia y directa posible, donde pudieran escucharse y expresarse todas las voces y opiniones.

A partir de la misma, se realizó por primera vez en la ciudad, el llamado a licitación del servicio. Se estableció por Ordenanza n.º 232/22, la aprobación del *Pliogo de Bases y Condiciones Generales y Particulares* para el otorgamiento del servicio y por medio de la Licitación Pública n.º 1/22, de la Secretaría de Servicios Públicos, se convocó a la presentación de ofertas, a través del Decreto Convocatoria n.º 909/22.

La empresa *Sociedad Anónima Transporte Ciudad de Río Cuarto - SAT*, fue la seleccionada para la prestación del servicio, por la Comisión de Evaluación y Adjudicación establecida por ordenanza correspondiente, y por Decreto n.º 1148/22 del Ejecutivo Municipal, el 25 de julio del 2022, se adjudicó a dicha empresa, la *Concesión de la prestación de Servicios Públicos*

de Transporte Urbano de Pasajeras y Pasajeros brindado mediante unidades vehiculares tipo ómnibus.

En función a dicha adjudicación, el 1° de diciembre del 2022, la empresa Sociedad Anónima Transporte de Río Cuarto - SAT, implementa un nuevo Sistema de Transporte, que complementa al servicio anterior. Adecuándose a lo establecido en la Licitación Pública, el servicio presenta lo que se desarrolla a continuación.

Servicio Básico

Se establecen cuatro líneas principales y 12 complementarias, con dos Centros de Transbordo, uno en el centro y otro en Banda Norte, para ampliar las combinaciones posibles y mejorar la conectividad entre los barrios y la UNRC. Se fija un nuevo sistema de boleto combinado, permitiendo realizar hasta tres transbordos (en un mismo sentido) con un solo boleto.

Sistema de Pago Electrónico

Se desarrolla a través de una Tarjeta Electrónica, SATBUS para el pago de pasajes, encontrándose diferentes tipos como Boleto Común, Boleto Abono, Boleto Educativo Gratuito (BEG), Boleto Adultos Mayores (BAM) y Boleto Obreros (BOS).

Programa de Servicio y Comunicación al Usuario

Se efectúa a través de:

- Las redes sociales propias de la empresa, Instagram: @satriocuartok - Web: www.satcrc.com.ar - Facebook: satriocuartok. En dichas redes se difunde información del nuevo sistema, además de publicaciones varias y videos que muestran la experiencia del usuario con el lema *Volvamos al Bondi*.
- Líneas de comunicación: Telefónica a través de los números 3584626452 / 3584630104 - 358462 6452 (línea directa), 08004445454 (línea de atención de lunes a viernes de 8 a 20 Hs.); correo electrónico: consultas@satcrc.com.a y por wsp, por medio del chat SATBOT (las 24 Hs.) 3584290378.

- App - *Aplicación de Movilidad Urbana: Río Cuarto Bus*, que brinda información sobre recorridos, horarios de origen y destino, paradas cercanas, consulta de saldo, puntos de recarga de la tarjeta e información sobre cambios de recorrido²¹.
- Código QR que se encuentra publicado en las redes y también impreso como gráfica en las paradas de cada línea.
- Folletería impresa que entrega el personal de la empresa en distintos puntos de la ciudad a adultos mayores, brindando información sobre líneas, horarios, recorridos y tarifas.
- Medios masivos de comunicación de la ciudad, dónde se ha difundido el nuevo sistema de transporte para la ciudad.

Programa de Capacitación

Se brinda desde la empresa, con el objetivo de capacitar a su personal en diferentes temas. Se conoce como “Marketing Interno, se refiere al trabajo que hace la empresa para capacitar y motivar a sus empleados para que brinden la mayor satisfacción posible al cliente” (Kotler y Keller, 2006: 410). Para acompañar este proceso de cambio de sistema, se han llevado a cabo las siguientes acciones de capacitación:

- *Curso en Prevención de Accidentes de Tránsito en el ámbito laboral*, orientada a choferes de la empresa dónde se abordó la problemática del tránsito y los accidentes, a cargo del Especialista en Accidentología Dr. Horacio Botta Bernaus²².
- *Jornada de Capacitación al Personal del Entre Preventivo Urbano (EPU)*, organismo que colabora en las tareas referidas a la función del ente que aportan al buen funcionamiento del nuevo sistema²³.
- *Primera Jornada de Capacitación*, dirigida a choferes de unidades y personal de Control Operativo de la empresa, asistida por profesionales técnicos de la empresa proveedora del sistema de navegación

21 <https://www.puntal.com.ar/presentaron-la-app-el-nuevo-sistema-transporte-n178606>

22 Publicación en los medios de la empresa, fecha 14 de junio de 2023.

23 Publicación en los medios de la empresa, fecha 30 de noviembre de 2022.

satelital en la que funciona la plataforma de la aplicación para usuarios del servicio²⁴.

Inclusión Laboral

En el Pliego de bases y condiciones generales y particulares se solicita la implementación progresiva del cupo femenino y trans en la planta de trabajadores de la empresa para promover la igualdad de género, esta situación ha sido una muy buena noticia, ya que después de 71 años de funcionamiento de la empresa, se han incorporado mujeres como conductoras de colectivos²⁵.

Programa de Accesibilidad y Sustentabilidad

Como proceso de licitación pública, el pliego obliga el uso de unidades adaptadas para el transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida. Se solicita también, el recambio progresivo de las unidades hacia el uso de energías alternativas. Si bien la empresa cuenta con unidades adaptadas para personas con movilidad reducida, no se cuenta con dicho sistema en toda la flota²⁶.

Imagen Institucional

Para acompañar los cambios en la presentación del nuevo servicio, la empresa decidió un cambio de imagen corporativa²⁷. En cuanto al nombre Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto, fue reemplazado por el nombre de fantasía *SAT Ciudad de Río Cuarto* para que sea fácil de recordar y fuerte pronunciación, transmitiendo los valores que conserva la empresa, de tantos años prestando el servicio en la ciudad.

En cuanto al logotipo, se mantuvo la paleta de colores agregando al celeste como amalgama entre el azul y el rojo que tradicionalmente caracte-

24 Publicación en los medios de la empresa, fecha 16 de noviembre de 2022.

25 <https://www.puntal.com.ar/empresa/por-primera-vez-71-anos-habra-dos-choferes-mujeres-el-transporte-urbano-n161088>

26 <https://www.riocuarto.gov.ar/0/noticias/detalle/824/integracion-inclusion-y-accesibilidad-1/>

27 Publicación en redes sociales de la empresa: 21 de agosto de 2022.

rizaba a la empresa, además representado mediante el símbolo universal de la rueda de transporte, funcional con la forma de una escarapela nacional y las alas del progreso transformadas en bandera (figura 1).

Figura 1. Nueva imagen institucional SAT Río Cuarto



Fuente: @satriocuartok

De la investigación digital, se pudo inferir que desde la municipalidad y la empresa han sido optimistas, en que el nuevo sistema de transporte será superador al anterior, y también han reconocido que el mismo requiere un proceso hasta su correcto funcionamiento, fundamentalmente en el conocimiento del usuario sobre su utilización, sin embargo no es lo que opinan los que diariamente utilizan este servicio de transporte.

El Servicio Público de Transporte Urbano en la ciudad de Río Cuarto: conflictos

Desde que se convocó a la Audiencia Pública, para dar respuestas a las necesidades de la comunidad en materia de transporte público, el conflicto ha surgido como una manifestación ciudadana de un problema complejo,

ya que la empresa y el estado municipal, no han permitido instaurar un sistema que responda de manera eficiente a las necesidades que exigen hoy los usuarios, debido a una carencia en el sistema, lo que ha configurado una serie de fenómenos que ha fomentado fuertes discusiones entre los gobernantes, empresarios y los ciudadanos, lo que requiere de una profunda reflexión, ya que todo se configura en la oposición de las percepciones de las partes del sistema, ya que los requerimientos de cada uno son diferentes.

Existen diferentes definiciones de conflicto, para este trabajo tomaremos el que se define como “el proceso que da como resultado las percepciones de ambas partes de que trabajan de forma opuesta entre sí, de modo que surgen sentimientos de incomodidad y/o aversión”. (Griffin y Moorhead, 2010, p. 382). En este concepto se considera, que el conflicto es un proceso ya que evoluciona con el tiempo y está influido por eventos previos; y las partes involucradas, pueden ser individuos, grupos y/u organizaciones.

Desde hace un tiempo, es bien sabido el descontento y la insatisfacción de los usuarios, que si bien se ha propuesto un nuevo sistema de transporte para resolver el problema, el mismo ha generado disconformidad en estudiantes y trabajadores que se manifiestan día a día por diferentes medios, por la deficiente calidad del servicio.

El disgusto de las personas que acuden al servicio, se genera en que no se cumple el requerimiento que hace referencia a la *Conveniencia al sistema en general*, ya que con el nuevo sistema, se deben realizar transbordos que implica destinar más tiempo al recorrido que se tiene que realizar para llegar al lugar deseado. También se decepcionan cuando falla otro requerimiento, como es la *Disponibilidad de transporte*, que refiere a la cobertura y la regularidad del servicio.

Las acciones que realizan la empresa y el municipio no son suficientes, y no solo deben hacer frente al conflicto que se genera con los usuarios por el servicio prestado, sino también a los conflictos salariales que se producen con los empleados.

A continuación, y en base a la investigación realizada, se presentan diferentes escenarios en las que tanto los ciudadanos como los empleados se han manifestado por respuestas al cumplimiento de diferentes requerimientos.

Conflictos salariales

Se han producido en más de una oportunidad situaciones que afectaron el normal desarrollo de la presentación del servicio, y con similar problema, que refiere a la falta de pago de aumento de sueldos fijado en las paritarias²⁸, como también, solo desembolsar un porcentaje correspondiente a las retribuciones, a la espera de los subsidios para afrontar con la totalidad de los mismos²⁹. En ambas circunstancias, los choferes realizaron una retención de tareas, generando la falta total del servicio.

Mesa de trabajo para monitorear el servicio

En noviembre de 2022 se conformó esta mesa, representada por miembros de la universidad (en sus claustros estudiantes, docentes y nodocentes), gremios docentes y nodocentes, además de representantes de la municipalidad y concejo deliberante; con el objetivo de monitorear el sistema y de hacer sugerencias para mejorarlo, sobre todo en aquellos servicios que se vinculan con la casa de altos estudios. En la misma se han llevado a cabo reuniones procurando generar los ajustes necesarios en la implementación del nuevo sistema de transporte³⁰.

Carta abierta

En consonancia con la conformación de la mesa de trabajo, diferentes agrupaciones estudiantiles de la ciudad se expresaron de esta manera, indicando en la misma que “el sistema obstaculiza y entorpece el camino de cada ciudadano a sus tareas particulares” y acompañaron la misma con una encuesta, de la cual con una muestra de 667 personas (estudiantes universitarios), el 88% de los participantes manifiestan que demoran más tiempo

28 <https://www.puntal.com.ar/transporte/la-ciudad-transporte-la-empresa-no-pago-la-suba-salarial-y-hay-conflicto-n175826>

29 <https://www.puntal.com.ar/sat/colectivos-el-aporte-125-millones-la-sat-y-el-municipio-se-levanto-el-paro-n190438>

30 <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/regionales/nuevo-transporte-en-rio-cuarto-la-universidad-creo-una-mesa-de-trabajo-para-monitorear-la-prestacion-del-servicio/> - https://www.unrc.edu.ar/inc/n_completa.php?nota=37104 https://www.unrc.edu.ar/inc/n_completa.php?nota=37133

que antes en llegar al campus universitario, y el 57,4 % de los estudiantes, responden que deben realizar transbordo para llegar a destino³¹.

Reclamo de consejeros estudiantiles universitarios

Realizado ante el Consejo Superior de la UNRC, en marzo de 2023, los consejeros estudiantiles Nicolás Muratore, Carla Smaldone, Ana Paula Anello Ortega y Alejo Rodríguez, realizaron un enérgico cuestionamiento ante el Consejo Superior de la UNRC, en la que a través de una nota, solicitaron que la universidad, realice un relevamiento sobre el servicio público de transporte. Ante tal situación, el Consejo Superior de la UNRC, por intermedio de quien fuera rector, como su presidente, remitió al Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (ISTE), una nota solicitando la factibilidad de que el mencionado instituto científico trabaje en una encuesta acerca de las percepciones y experiencias de la comunidad universitaria con el nuevo sistema de transporte³².

Movilizaciones solicitando mejoras en el servicio

A pocos meses de implementarse el nuevo sistema, fue convocada por estudiantes, gremios y distintas organizaciones. Se manifestaron estudiantes, trabajadores, referentes barriales, organizaciones sociales y vecinos de la ciudad, que se movilizaron desde la plaza central hasta las puertas del municipio, dónde compartieron un documento con las diferentes problemáticas que el nuevo sistema de transporte genera en los vecinos, reclamando principalmente por la necesidad de tener que hacer transbordos, lo que ocasiona pérdida de tiempo, inseguridad en los niños que tienen que trasladarse y esperar solos, problemas de movilidad para ancianos y discapacitados³³.

Encuesta sobre el transporte urbano

31 <https://otropunto.com.ar/2023/05/12/el-transporte-publico-un-dolor-de-cabeza-para-los-usuarios/> <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-173066>

32 https://www.unrc.edu.ar/inc/n_completa.php?nota=37514

33 <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-173643>

Entre abril y mayo del presente año, se realizó la encuesta a usuarios del transporte urbano, como iniciativa de los diferentes reclamos de parte de la comunidad universitaria, fundamentalmente de los estudiantes, sobre las dificultades que encuentran en el nuevo sistema de transporte público de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto. La misma fue aprobada por el Consejo Superior de la UNRC, dirigida a todos sus miembros, que utilizan el servicio público: docentes, estudiantes, nodocentes y graduados³⁴.

Denominado *La comunidad universitaria y el servicio público de transporte urbano colectivo. Experiencias y percepciones de los usuarios sobre el nuevo sistema del Gran Río Cuarto*, el estudio comprendió un diseño entre exploratorio y descriptivo con metodología cuantitativa. En el mismo se utilizó un cuestionario multidimensional de múltiples preguntas de respuesta estructurada y abierta.

Los objetivos específicos fueron:

- a. Describir rasgos sociodemográficos de los integrantes de distintos estamentos de la UNRC que utilizan el servicio público de transporte urbano colectivo.
- b. Reconocer experiencias actuales de los integrantes de la comunidad universitaria que utilizan el nuevo sistema del servicio público de transporte urbano colectivo.
- c. Identificar percepciones de los usuarios acerca de las ventajas comparativas del nuevo sistema del servicio público de transporte urbano colectivo.
- d. Relevar percepciones de los usuarios acerca de los problemas del nuevo sistema del servicio público de transporte urbano colectivo.
- e. Visibilizar demandas de los usuarios acerca de las mejoras del nuevo sistema del servicio público de transporte urbano colectivo.

Esta encuesta se implementó a través del sistema informático de la universidad SISINFO y fue desarrollada por el ISTE, instituto de doble dependencia UNRC - CONICET. Esta investigación ha recopilado información sobre las experiencias y percepciones de los universitarios como usuarios del transporte urbano en ómnibus, la finalidad de la misma es generar políticas que busquen un servicio acorde con las exigencias, a través

34 <https://www.lv16.com.ar/sg/nota-177972>

de sus resultados, se intenta que puedan contribuir a mejorar las condiciones locales del servicio de transporte.

En cuanto a los resultados más destacados se pueden considerar los siguientes:

- a. Fue respondida por 3.808 personas. De los encuestados el 93% fueron estudiantes, el 2,9% docentes, el 2,2 % graduados y el 1,9% nodocentes.
- b. Casi la mitad de los usuarios residen en zonas urbanas que demandan la realización de al menos un transbordo en el viaje al campus.
- c. Entre los 1.470 encuestados que realizan transbordos, el 55,8% esperan entre 10 y 19 minutos durante el o los trasbordos de su viaje hacia la UNRC. El tiempo promedio de espera en los transbordos hacia el campus es de 11 minutos (troncales C y D) y 13 minutos (troncales A y B). Y el promedio del tiempo de espera por pérdida del ómnibus hacia la UNRC es de entre 20 y 24 minutos, según la línea troncal.
- d. En cuanto al tiempo de espera, los usuarios requieren entre 5 y 24 minutos para abordar el colectivo y solo un 10 por ciento espera menos de 10 minutos. El tiempo promedio de espera es de 10 minutos para las líneas troncales C y D; y de 16 minutos para las A y B que no llegan al campus y requieren el transbordo para acceder a la Universidad.
- e. Respecto al tiempo de recorrido, los usuarios utilizan entre 20 y más de 70 minutos para completar el viaje en su traslado hacia la UNRC en ómnibus urbano. Sólo un 10,1% de los viajeros realiza el recorrido en menos de 20 minutos. La duración promedio del viaje hacia el campus es de 35 minutos para usuarios de las líneas troncales C y D y de entre 44 y 45 minutos para los pasajeros de las troncales A y B.
- f. Dos terceras partes de los usuarios universitarios consideran que los recientes cambios del servicio, realizados en abril de 2023, no implican mejoras para la situación de los pasajeros.

- g. Más de la mitad de los pasajeros reclaman por más vehículos, la ampliación del horario de circulación, el menor costo del boleto, la recarga de tarjetas por medios digitales y sin costo adicional.

Como conclusión, del relevamiento realizado por el ISTE, surge fundamentalmente que los usuarios perciben como más adecuado al anterior sistema de transporte urbano, principalmente en cinco aspectos: las condiciones de las paradas, el costo del boleto, la información sobre los recorridos, los horarios de circulación en días hábiles y la frecuencia entre ómnibus.

Descontento de los usuarios

Queda registrado diariamente en las redes sociales de la empresa, en los medios de comunicación de la ciudad y en las de los propios usuarios, a través de comentarios y videos, donde se plantean las quejas por el ineficiente servicio brindado por la empresa de transporte.

A raíz de los reclamos presentados con anterioridad, en abril del 2023, la Subsecretaría de Transporte de la Municipalidad de Río Cuarto, mediante la Resolución n.º 999/23, resolvió realizar ajustes a los recorridos del Sistema de Transporte Público Urbano de la ciudad, extendiendo el recorrido de líneas, ampliando las frecuencias y agregando nuevas unidades. ¿Podrá la empresa luego de estos cambios, brindar un servicio eficiente de transporte, en función a lo que la ciudad se merece?

El Servicio Público de Transporte Urbano en la Ciudad de Río Cuarto: Oportunidades

Los autores Griffin y Moorhead consideran que a pesar de que el conflicto sea considerado como dañino, y por lo tanto deba evitarse, en algunas ocasiones puede tener beneficios. La ausencia total de conflicto puede llevar a la apatía y al aletargamiento, mientras que por otra parte un grado moderado de conflicto enfocado puede estimular nuevas ideas y energizar el comportamiento (Griffin y Moorhead, 2010).

Los conflictos actuales pueden constituir una oportunidad para que la empresa considere nuevas estrategias y roles en materia de transporte urbano. Si bien los cambios para eficientizar el servicio requieren de tiem-

po y superar numerosos obstáculos, no debería demorarse, ya que en los próximos años seguramente se tendrán que enfrentar fuertes cambios en la movilidad de la ciudad, aún más si vamos avanzando hacia nuevas modalidades compatibles con el desarrollo sostenible.

La principal clave para poder transformar los conflictos en oportunidades está en saber gestionar el conflicto y posicionarlo correctamente. En la gestión de conflictos esta es una regla de oro, los buenos resultados se obtienen al escuchar atentamente a los demás, el objetivo es encontrar una respuesta sostenible al problema.

Es posible negociar la solución de conflictos, la negociación es el proceso en el que dos o más partes llegan a un acuerdo, aun cuando tengan distintas preferencias sobre este. El enfoque Ganar - Ganar desarrollado por Ross Reck y sus socios, no considera que la negociación sea un juego en el que hay ganadores y perdedores, en vez de ello se considera una oportunidad de que ambos lados sean ganadores, que obtengan lo que desean (Griffin y Moorhead, 2010).

Que ambos lados sean ganadores, depende indudablemente de la excelente calidad en la prestación del servicio, y dicha calidad se pone a prueba en cada contacto con el consumidor. Los autores Kotler y Keller (2006), presentan un modelo de los factores determinantes en la calidad en el servicio, ellos son:

- a. **Confiability:** es la capacidad de prestar el servicio tal lo prometido, con precisión y consistencia.
- b. **Receptividad:** refiere la voluntad de ayudar a los clientes y de prestarles el servicio con celeridad.
- c. **Competencia:** implica el conocimiento y la cortesía de los empleados y su capacidad de transmitir confianza a los clientes.
- d. **Empatía:** considera la muestra de interés y la atención individualizada a los clientes.
- e. **Aspectos tangibles:** analiza los aspectos de las instalaciones, los equipos y el material de comunicación.

Las situaciones de conflicto que se desarrollaron en el siguiente trabajo, pueden ser una oportunidad para revisar y gestionar mejoras en la presta-

ción de este servicio, pensando en diferentes estrategias como las que se presentan a continuación:

- Hacer ameno los recorridos y esperas en paradas, esto induce a que el usuario perciba de manera distinta los tiempos de recorrido, y hace que el tiempo de espera se sienta menor, se considera como tangibilizar el servicio.

Existen propuestas de paradas de colectivos que utilizan energías renovables, con sistemas que permiten encender luces, cuentan con puertos USB para conectar dispositivos móviles y acceso a wifi. Se pueden ofrecer paradas con comodidad que permitan el resguardo de inclemencias climáticas, seguridad, etc.

- Hacer del transporte público una opción más rápida, económica, cómoda y fácil de utilizar, corrigiendo los errores o decisiones que han provocado los conflictos anteriores. Presentar una oferta de transporte adecuada y atractiva, dónde se capte a los viajeros, el transporte público debe resultar más atractivo.

Se deben reducir los tiempos empleados en los transbordos, donde el diseño de la red tiene una importancia considerable. Para que el transporte público sea usado masivamente debe tener precios accesibles y más bajos que sus alternativas. Con la integración que existe con la UNRC, se pueden realizar trabajos de investigación, dónde se estudien las demandas y los costos del sistema.

- Informar en tiempo real, con intermodalidad y experiencia, es imperioso que la App Río Cuarto Bus, presente nuevas funcionalidades que ayuden a los consumidores a tomar mejores decisiones para usar el transporte público.

La tecnología es una aliada ya que a través del uso de la app y la tarjeta de pago electrónico permiten recolectar y analizar datos. Estos datos de utilización del transporte, pueden servir para gestionar reducciones de costos asociados al transporte, como sumar puntos como pasajero frecuente, generar junto al municipio que estos pasajeros tengan beneficios impositivos como contribuyentes al uso del transporte urbano.

- Integrar, no hay que olvidar la brecha digital; tenemos una población importante de usuarios mayores, por lo que hay que pensar

en estrategias para que se mantengan informados sobre el sistema, se puede generar difusión a través de centros comunitarios, talleres barriales, vecinales, en el Programa Educativo de Adultos Mayores (PEAM), etc.

- Conocer las necesidades y demandas de los usuarios que ayuden a tomar decisiones, es posible realizar encuestas públicas como lo hizo el ISTE de la UNRC, reuniones abiertas a los ciudadanos, *focus group*, etc., estas herramientas permiten obtener los datos que se necesitan para satisfacer las demandas comunitarias.
- Ofrecer un servicio de movilidad integrado, dónde se puedan incorporar vehículos articulados más pequeños (ya existen en la ciudad propuestas de este tipo)³⁵ que unan los barrios con el centro de la ciudad, para cumplir con el requerimiento de disponibilidad con la cobertura de todo el ejido municipal.
- Trabajar en red con las empresas para el traslado de sus empleados al centro de trabajo y que puedan asumir parte del costo correspondiente a estos desplazamientos.
- Facilitar el acceso a nuevas oportunidades de los grupos más vulnerables, se debe trabajar en una verdadera inclusión laboral, las solicitudes que hoy presenta la empresa SAT Ciudad de Río Cuarto sobre selección de choferes para colectivos, en su ícono gráfico representa a un varón (Figura 2), si bien en la solicitud se expresa que la oferta laboral es para ambos sexos, debería hacer referencia a género como lo establece la Ley n.º 26.743 de Identidad de Género³⁶.

Este requerimiento responde al grupo de la comunidad, en cuanto al cumplimiento de objetivos sociales.

35 <https://www.lv16.com.ar/sg/nota/138294/cambiamos-impulsa-un-sistema-alternativo-de-transporte>

36 Publicaciones en los medios de la empresa de fecha: 9 de enero 2023, 29 de noviembre de 2022 y 3 de noviembre de 2022.

Figura 2. Difusión Selección de Personal

SELECCIONAMOS

CHOFERES PARA COLECTIVOS

Ambos sexos
Edad, 21 a 35 años
Carnet de conducir
Experiencia comprobable

Enviar CV con foto a:
consultas@satcrc.com.ar

sat
RIO CUARTO

Fuente: @satriocuartok

- Reforzar la campaña que actualmente viene desarrollando la empresa en sus redes sociales, mostrando la experiencia del usuario en el uso del servicio público de transporte denominada *Volvamos al Bondi*, la idea es lograr el posicionamiento, este se define como “la acción de diseñar la oferta y la imagen de una empresa de tal modo que esta ocupe un lugar distintivo en la mente del consumidor” (Kotler y Keller, 2006, p. 310).
- Disponer de un procedimiento sistemático para atender las quejas de los usuarios, los estudios demuestran que los clientes no quedan satisfechos en un 25 % de las veces, pero que solo cerca del 5% de ellos reclaman. El 95 % restante cree que no vale la pena tomarse la molestia de presentar una queja. Del 5 % que la presenta, el 50 % recibe una solución satisfactoria, sin embargo, esto es crucial, ya que en promedio un cliente satisfecho relata sus buenas experiencias a tres personas, mientras que el promedio para un cliente insatisfecho es de 11 personas. Si cada uno de ellos habla con otros

usuarios, el número de personas expuestas a un comentario negativo crece exponencialmente (Kotler y Keller, 2006).

Reflexiones Finales

Cada día, cientos de personas en la ciudad van y vienen del trabajo, del colegio, de la universidad, del médico, etc. El transporte público se ha convertido en el eje de los desplazamientos, y es considerado la columna vertebral de nuestro sistema de movilidad. El mismo es clave para garantizar la capacidad de las personas para acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad, por lo que tiene un impacto relevante en la calidad de vida de los ciudadanos y por ese motivo, convierte al transporte público en una política social de fundamental importancia.

Por ello es ineludible en una era donde la tecnología y la sostenibilidad avanzan a un ritmo imparable, replantear las estrategias del sector para ofrecer un servicio acorde a la demanda y de calidad.

En el presente trabajo, por medio de la investigación digital realizada, ha quedado en evidencia los niveles mínimos de satisfacción por parte de los usuarios, que generan conflictos en la prestación del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros y Pasajeras en la ciudad de Río Cuarto.

A partir del análisis de los requerimientos de los grupos de interés que forman parte de un sistema de transporte, se presentan propuestas que pueden ser de utilidad en la implementación de estrategias que permitan reorganizar dicho sistema.

El conflicto es una oportunidad para reconocer las necesidades de los grupos de interés y a partir de ahí construir algo mejor para las partes, para de esta manera, cumplir con el objetivo fundamental establecido en la normativa correspondiente de la prestación de un servicio público de transporte urbano de calidad, que los ciudadanos de Río Cuarto se merecen.

Referencias bibliográficas

Decreto Convocatoria n.º 909/22. *Servicio Público de Transporte Pasajeros y Pasajeras*. Poder Ejecutivo Municipal de la ciudad de Río Cuarto.

- Decreto n.º 1.148/22. *Adjudicación del Servicio Público de Transporte Pasajeros y Pasajeras*. Poder Ejecutivo Municipal de la ciudad de Río Cuarto.
- Griffin, R. y Moorhead, G. (2010). *Comportamiento Organizacional. Gestión de personas y organizaciones*. Cengage Learning Editores.
- Kotler, P. y Keller, K. (2006). *Dirección de Marketing*. Pearson Educación.
- Ley n.º 26.743/12. *Identidad de Género*. Poder Legislativo de la Nación Argentina.
- Licitación Pública n.º 1/22. *Licitación Pública del Servicio Público de Transporte Pasajeros y Pasajeras*. Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad de Río Cuarto.
- Ordenanza n.º 232/22. *Pliego de Bases y Condiciones Generales y Particulares del Servicio Público de Transporte Pasajeros y Pasajeras*. Concejo Deliberante de la ciudad de Río Cuarto.
- Pastor, G. (2017). *Medios de transporte urbano*. Universidad Nacional de Cuyo.
- Ramírez, S. (2016). *Perspectivas en las Teorías de Sistemas*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Resolución n.º 59/21. *Audiencia Pública sobre el Sistema Integral del Servicio de Transporte Público de Pasajeros*. Concejo Deliberante de la ciudad de Río Cuarto.
- Resolución n.º 959/23. *Ajustes en el recorrido del Servicio Público de Transporte Pasajeros y Pasajeras*. Subsecretaría de Transporte de la Municipalidad de Río Cuarto.
- Rivera, V. y Zaragoza, M. (2007). *Análisis de los Sistemas de Transporte*. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte.
- Volpentesta, J. (2015). *Organizaciones, procedimientos y estructuras*. Buyatti Editorial.

Sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto

Una mirada integral y participativa en el marco del ordenamiento territorial

María Alejandra Bettera y María Fabiana Hildmann (Coords.)

Marcela C. Montero

María V. Cuello

Tatiana M. Ferrando

Yanina N. Gilardini

María A. Bettera

Florencia A. Loza

María F. Hildmann

Bruno M. Bogino

Juan M. Álvarez

Mariela S. Flesia

La presente obra ha sido elaborada por un equipo de investigación especializado en problemáticas sociales y urbanas, en el contexto del ordenamiento territorial. El análisis realizado sobre la movilidad de los habitantes del Gran Río Cuarto tiene como objetivo principal superar las limitaciones de los enfoques convencionales, que se centran únicamente en aspectos técnicos y cuantificables. En este estudio, se incorporan aspectos sociales y económicos al análisis de la movilidad, reconociendo que el transporte desempeña un papel crucial al satisfacer no solo las necesidades de desplazamiento de las personas, sino también el traslado de insumos y mercancías. De esta manera, se aborda el transporte como una actividad central tanto desde el punto de vista económico como social.

Los resultados de este proyecto de investigación pueden convertirse en una valiosa herramienta para el diseño de políticas públicas. A través de un diagnóstico exhaustivo, se pretende identificar las fortalezas y debilidades del sistema de transporte, especialmente en lo que respecta al transporte masivo de pasajeros. El objetivo final es proponer medidas que fomenten el desarrollo integral, equitativo y sostenible del territorio del Gran Río Cuarto.

ISBN 978-987-688-567-6



9 789876 885676

UniRío
editora



Universidad Nacional
de Río Cuarto
Secretaría Académica