



El deterioro de la infraestructura vial en la Ciudad de La Plata. Relevamiento de un problema en crecimiento

ARREGUI, Camila; VÁZQUEZ WLASIUK, Camilo; AÓN, Laura

arreguicamila@gmail.com; vwcamilo@gmail.com; laura.aon@gmail.com

Ámbito de pertenencia

Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
Instituto de Investigaciones y Políticas del ambiente construido -IIPAC- CONICET.
Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Artes.
Instituto de Investigaciones y Políticas del ambiente construido -IIPAC- CONICET.
La plata, Argentina.

Palabras clave

Infraestructura – Movilidad Urbana – Crecimiento – Ciudad – Transporte

Resumen

La infraestructura vial es uno de los pilares de crecimiento y desarrollo en ciudades, sin embargo, a pesar de su importancia económica y social, la infraestructura urbana de nuestro país presenta altos niveles de deterioro en áreas centrales, generando dificultades para la peatonalidad y riesgos de aumentos de la siniestralidad vial. Asimismo, en áreas periféricas este problema se agrava, presentando carencias en la infraestructura, excluyendo a la ciudadanía de oportunidades de acceso y movilidad y generando una gran vulnerabilidad a las familias en épocas de intensas lluvias.

En la actualidad, de acuerdo a las dinámicas de crecimiento, el sistema urbano de la ciudad de La Plata registra tres territorialidades que albergan cada una de ellas una tercera parte de la población. (Resa, Aón, 2019). Cada territorialidad identificada como Casco Urbano, Periferia Consolidada y Periferia Sin Consolidar albergan usos residenciales predominantes conformando tres ciudades diferentes en una, evidenciando problemáticas diversas en relación a la infraestructura, equipamientos y servicio. El casco urbano concentra la mayor parte de las actividades administrativas, comerciales, de salud, educación y servicios, por lo que esta concentración impulsa la demanda de viajes de la periferia al centro.

Al contrario de esta situación y geográficamente ubicada más alejada del centro, se encuentra la Periferia Sin consolidar. Esta "ciudad" tiene la mayor



superficie, (100 km²) posee déficits de infraestructuras de circulación, de transporte y accesibilidad al centro de la ciudad, carente de centralidades comerciales y de servicios.

Esto se agrava, por un lado, por la falta de planificación del crecimiento urbano en áreas periféricas, y por el otro, por la falta de obras de infraestructuras que completen y eficienten la ciudad.

En este contexto, se plantea el siguiente argumento: La red vial de la ciudad presenta un deterioro que se incrementa a medida que nos alejamos del centro, provocando no solo que barrios queden desconectados de esta red, sino que también excluye a la ciudadanía de calidad ambiental y de oportunidades de acceso y movilidad. Por tanto, el siguiente trabajo tiene como objetivo visibilizar, dimensionar y analizar la situación de las infraestructuras de la ciudad de La Plata sobre dos corredores (avenida 7 y avenida 13), mediante un registro fotográfico, cartográfico y observación in situ, llegando a problematizar el estado de los mismos en materia de infraestructura vial, reconociendo las asimetrías que existe de un mismo corredor a lo largo de toda la extensión de la ciudad.

Introducción

Es fundamental el papel que posee la infraestructura vial en la forma de la ciudad, así como también en el territorio, entendido como un sistema complejo en donde la configuración material urbana, el soporte natural y las relaciones sociales y productivas, determinan su funcionamiento.

En la actualidad, de acuerdo a las dinámicas de crecimiento, en la mayoría de las ciudades de Latinoamérica, los centros de las ciudades concentran la mayor cantidad de actividades mientras en la periferia se comienza a dar un proceso de expansión residencial de manera dispersa (BID, 2015). En este sentido la red de infraestructura vial ha tomado un rol cada vez mayor como factor de desarrollo, aunque existe una paradoja en el hecho de que al incrementar la red, la ciudad se sigue dispersando a la vez que se ha incrementado la movilidad.

Herce Vallejo y Magrinyà (2013) explica que la forma de crecimiento y desarrollo urbano del modelo difuso de las ciudades se van produciendo sobre la red espacial de la movilidad, marcando el ritmo de expansión urbana. Por tanto, podemos entender que la red viaria es el verdadero estructurador del territorio y como se puede observar en el gráfico 1 se jerarquiza y absorbe las ocupaciones de nuevas centralidades.

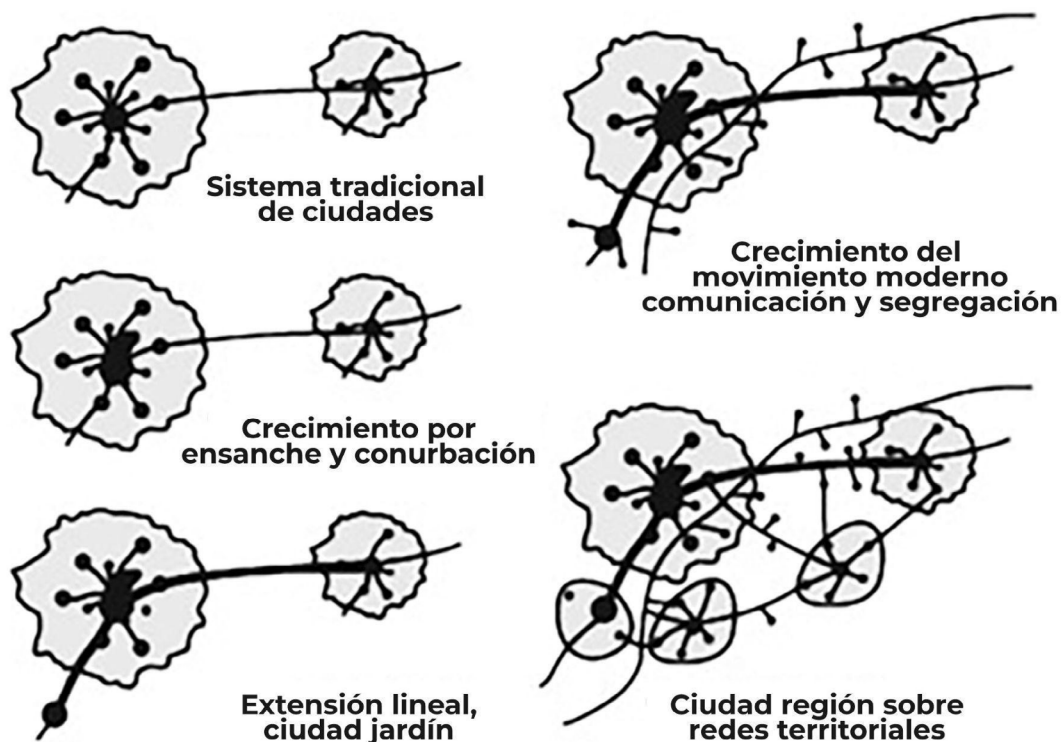


Gráfico 1.1 Modelo de dispersión. Fuentes: "El Espacio de la Movilidad Urbana" - Herce Vallejo y Magrinyà (2013)

La dispersión aumenta la distancia de los lugares de trabajo, salud, educación y ocio, respecto de las zonas residenciales, y como consecuencia se observa un incremento considerable del parque automotor y por ende un uso excesivo del automóvil particular para realizar múltiples desplazamientos.

Por tanto, la infraestructura vial posee aspectos funcionales esenciales en materia ambiental, social y económico - productivo del espacio urbano de la ciudad y condiciona el sentido de pertenencia de los ciudadanos con el espacio público. Da cuenta de la accesibilidad de los barrios y su conexión con los centros comerciales, incidiendo en la movilidad urbana, admitiendo modos e impidiendo otros, dependiendo de su estructura y diseño. En cuanto a lo ambiental combina los factores anteriores en tanto que "condiciona la calidad urbana y las formas de recorrer y experimentar la ciudad" (Lopez, 2015).

Muchas ciudades, cuentan con sistemas de infraestructuras urbanas que no proporcionan la accesibilidad a todas las capas de población, quedando marginadas e imposibilitadas de acceder a ciertos lugares de la ciudad donde se desarrollan la mayor cantidad de actividades comerciales, administrativas, productivas, entre otras. (BID,2020) Estas infraestructuras ineficientes son producto de un crecimiento expandido no planificado, en el que la demanda (desarrollos inmobiliarios) hizo que la infraestructura debiera adaptarse al diseño y muchas veces no cumpliendo con los requerimientos mínimos.

En el caso de la Ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, fundada



en 1882, al igual que otras ciudades intermedias argentinas, la mancha urbana se ha extendido de manera acelerada en los últimos 40 años. Esto configuró una ciudad diferenciada en términos espaciales y socioeconómicos: El casco y las periferias. (Gráfico 2.1)



Gráfico 2.1 Comparación ciudad de La Plata entre los años 1985 y 2023 Fuentes: Elaboración propia con imágenes de Google Earth.

En la actualidad, de acuerdo a las dinámicas de crecimiento, el sistema urbano de la ciudad de La Plata registra tres territorialidades que albergan cada una de ellas una tercera parte de la población. (Resa, Aón, 2019). Cada territorialidad identificada como Casco Urbano, Periferia Consolidada y Periferia Sin Consolidar (Gráfico 3.1) albergan usos residenciales predominantes conformando tres ciudades diferentes en una, evidenciando problemáticas diversas en relación a la infraestructura, equipamientos y servicio.

El casco urbano (25 km²) concentra la mayor parte de las actividades administrativas, comerciales, de salud, educación y servicios, por lo que esta concentración impulsa la demanda de viajes de la periferia al centro. En relación a la población, una encuesta¹ muestra que el 50% no posee automóvil, mientras que el 40% posee uno solo. Así mismo el 36% de la población se maneja en modos no motorizados (bicicletas, a pie) y el 30% elige modos masivos (transporte público).

Estos datos hacen evidente una movilidad accesible de acuerdo a la proximidad de las actividades y los equipamientos, ya que el centro concentra el 48% de las matrículas escolares, el 77% de las actividades administrativas y el 100% de la universidad.

Por su parte, la periferia consolidada (50 km²) conforma el primer anillo en torno al casco urbano donde la población, si bien se encuentra dispersa, posee buenos niveles de consolidación ofreciendo calidad de vida, accesibilidad al centro, con buena movilidad urbana y además cuenta con algunas centralidades comerciales y de servicios. Aquí se concentra el 47% de las matrículas escolares, el 10% de las actividades administrativas y el 31% de la industria.

¹ Realizada por el Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata en el año 2013

En esta área el 40% de la población se desplaza por modos masivos y el 8% en modos no motorizados. Este último dato es bajo ya que la infraestructura es casi inexistente y los recorridos comienzan a ser largos. En cuanto a la tenencia de automóviles, el 50% tiene un automóvil y el 20% de las familias posee dos automóviles.

Al contrario de esta situación, se encuentra la Periferia Sin consolidar, la más alejada del centro, y la más grande en superficie (100 km²) posee déficits de infraestructuras de circulación, de transporte y accesibilidad al centro de la ciudad, carente de centralidades comerciales y de servicios.

El 50% de la población se desplaza por modos masivos, siendo cautivos de estos ya que el sistema de transporte público es ineficiente. El 28% de la población viaja en automóvil privado, siendo que el 47% de los que residen esta área poseen un automóvil y el 11,8% dos automóviles.

Esto se agrava por un lado, por la falta de planificación del crecimiento urbano en áreas periféricas y por el otro, por la falta de proyectos integrales que diseñen infraestructuras completas y eficientes. Como consecuencia, se ha generado un territorio fragmentado, socialmente excluyente, inequitativo económicamente e insostenible el cual interpela a la planificación territorial, de movilidad y del transporte.



Gráfico 3.1 Ciudad de La Plata - Casco Urbano - Expansión Consolidada y Expansión sin consolidar. Fuentes: Elaboración propia en base al trabajo de Sergio Resa, Laura Aón (2019)



Relevamiento de la infraestructura vial de La Ciudad de La Plata

Desde fines de los años '80, se observa un notable cambio en la morfología de la ciudad como consecuencia de las transformaciones urbanas que se vienen produciendo en el Partido de La Plata (Frediani, Matti, 2006). Actualmente, la ciudad presenta un desborde del tejido original conformando una mancha urbana hacia todas las direcciones del cuadrado fundacional.

Este desborde, es inducido por los desarrolladores inmobiliarios que impulsan la incesante expansión residencial de baja densidad. Acompañando este proceso los concesionarios del transporte, no ofrecen la cantidad ni calidad de servicios necesaria para ese crecimiento. "El Estado municipal por su parte, acompaña los desarrollos inmobiliarios aprobando de manera sistemática las iniciativas a la vez que no se ocupa de la planificación, gestión ni control del transporte público" (Aón et al, 2014)

Como consecuencia se configura una ciudad dispersa, discontinua y fragmentaria donde es imposible desarrollar un buen sistema de transporte público masivo. Por esta razón se observa un aumento desmedido del uso de modos motorizados particulares, siendo el medio de desplazamiento fundamental para los habitantes de las periferias que deben realizar distancias largas o viajes con múltiples destinos. La combinación de estos tres factores, el crecimiento urbano constante, el ineficiente sistema de transporte público y el uso predominante del automóvil en la periferia, provocan por una lado, una congestión en el centro de la ciudad que hace casi imposible el desplazamiento en horarios pico y por el otro la falta de accesibilidad de ciertos barrios periféricos que quedan desconectados de la red vial principal.

En materia de infraestructura vial, la ciudad presenta un deterioro notable en sus vías y veredas peatonales. Las principales cuestiones se centran en el mal estado de la vía pública, que incluye calles con pozos, parches de brea deformados y grietas; veredas rotas con canteros deteriorados, desniveles por las raíces de árboles; pérdidas de agua y falta de luminarias en barrios periféricos. (Cornejo, 2016).

El deterioro urbano es tan visible, que solo basta con recorrer las calles para corroborar el estado de las mismas. Se hace evidente la falta de mantenimiento por parte del municipio tanto del estado de las vías como de las veredas, las zanjas en los barrios donde no existe el cordón cuneta y los espacios públicos. El ministerio de Infraestructuras en el año 2020 publica el "plan estratégico de infraestructuras para la provincia de Buenos Aires 2020-2024", en donde pone en evidencia que las áreas de gestión pública correspondientes experimentaron a lo largo de los años un proceso de vaciamiento y desprofesionalización de sus cuadros técnicos "por lo que la falta de recursos monetarios, de equipamiento y humanos también conforma parte de la problemática vial, junto a la falta de información actualizada" (Ministerio de Infraestructura, 2020).

Si bien se observa un deterioro generalizado de las infraestructuras en toda la extensión de la ciudad, ésta presenta diferentes condiciones en las tres ciudades



anteriormente mencionadas (Casco Urbano; Periferia Consolidada y Periferia Sin Consolidar). Dentro del casco urbano, la red vial se compone en su mayoría de calles asfaltadas y las veredas se encuentran consolidadas y delimitadas aunque deterioradas fuera del microcentro urbano.

Sin embargo, en las periferias (consolidada y sin consolidar) se presenta una situación distinta. En estas zonas, la red vial se compone de calles principales asfaltadas y calles secundarias de tierra, por lo que el acceso bajo condiciones climáticas adversas se ve reducido. En cuanto a las veredas, a medida que nos vamos alejando del centro de la ciudad, estas se comienzan a desdibujar, por lo que tanto peatones como automovilistas, comparten la calle como espacio de circulación, con los riesgos que esta situación implica.

Es evidente que la ocupación residencial en la periferia de La Plata, impulsa una expansión permanente que no es acompañada por las necesidades de infraestructuras propiamente urbanas. El trabajo entonces propone tres categorías espaciales de análisis, por un lado el casco urbano que a su vez contiene al área del microcentro, por el otro la periferia consolidada y por último la periferia sin consolidar. En cuanto a la metodología, se partió de un análisis espacial del territorio en tres áreas (Aón, 2021), seleccionado dos de los corredores más importantes (Avenida 7 y Avenida 13) que atraviesan las tres ciudades de maneras diferenciadas en términos de infraestructura vial.

Para el análisis de casos se utilizó el registro fotográfico como herramienta estratégica de investigación. "La utilización de la imagen en la investigación permite conseguir evidencias frente a las situaciones o problemáticas estudiadas, obtener distintos puntos de vista frente a un mismo tema, así como observar y comprender comportamientos y hechos a los que de otra manera sería imposible acceder". (García Gil, 2010)

El registro fotográfico consistió en primer lugar, ubicar los puntos estratégicos sobre los corredores seleccionados en la ciudad (mapa 4.1) con el objetivo de revelar las diferencias antes mencionadas en cada una de estas tres áreas. Sin embargo en este punto debemos hacer una aclaración, el área del casco urbano presenta un sector que posee una mejor provisión de servicios y equipamientos respecto del resto del área, por lo que decidimos clasificarla como Microcentro. Esta área está delimitada entre las avenidas 44 y avenida 60; avenida 1 y avenida 13. En segundo lugar, se decide tomar la fotografía de manera tal que muestre no solo la infraestructura general sino que también pueda ser de insumo para el posterior desarrollo de los perfiles urbanos, por lo que era necesario retratar el entorno construido, el paisaje, y los equipamientos urbanos.

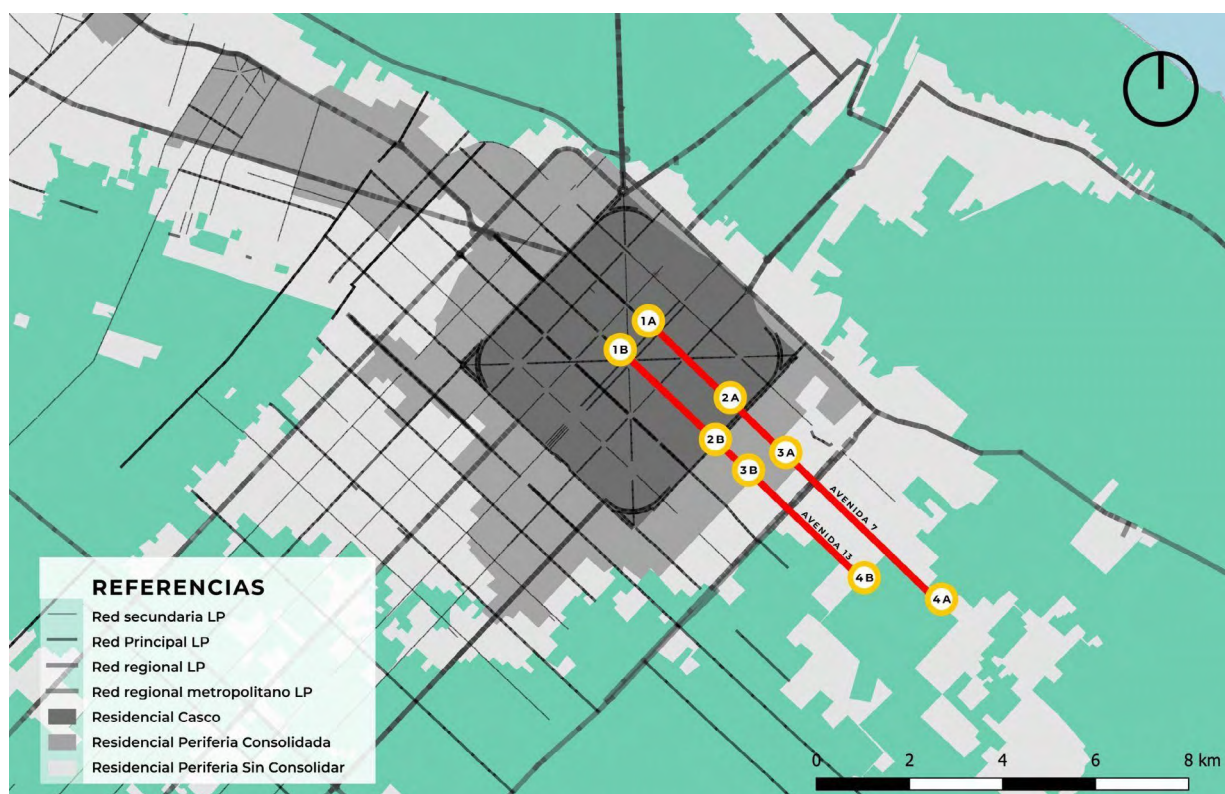
En paralelo al registro fotográfico, se decidió hacer una observación pasiva de los lugares relevados. Esta consistió en permanecer alrededor de 30 minutos en cada punto, pudiendo percibir los problemas de infraestructuras presentes y como la población debía desplegar estrategias para sortear dichos problemas. Dicha información se realizó de manera sistemática en todos los puntos y quedó



registrada en una bitácora que luego fué herramienta de insumo para la creación de los perfiles urbanos.

La combinación entre cartografía, fotografía y observación con el posterior análisis y comparación, permitió la construcción de perfiles urbanos de los diferentes puntos del mismo corredor a fin de dar cuenta las disimilitudes que existen a lo largo del mismo en materia de infraestructura vial y peatonal.

El mapa a continuación (mapa 4.1), servirá de guía para ordenar y visualizar las imágenes tomadas en los dos corredores. El mapa muestra los corredores marcados en color rojo, y los círculos indican donde fueron tomadas las fotografías. Cada una corresponde a una nivel de ciudad distinto, con el fin de ilustrar las diferencias que se encuentran en el mismo corredor.



Mapa 4.1: Traza de los corredores y ubicación de las imágenes tomadas. Fuente: Elaboración propia

Las imágenes de los corredores (Gráfico 5.1 y 5.2) se muestran de manera consecutiva con el fin de poder identificar las diferencias marcadas que existen y el progresivo deterioro de la infraestructura a medida que nos alejamos del centro.

Casco Urbano

Esta primera categoría de análisis abarca la red vial y peatonal enmarcada por dentro de la circunvalación de la ciudad (límite histórico y original). Caracterizada por sus corredores asfaltados² y sus veredas consolidadas, regidas a partir de la Ordenanza 9880.



Gráfico 5.1: Secuencia de imágenes del Corredor Av. 7. Fuente: Elaboración propia

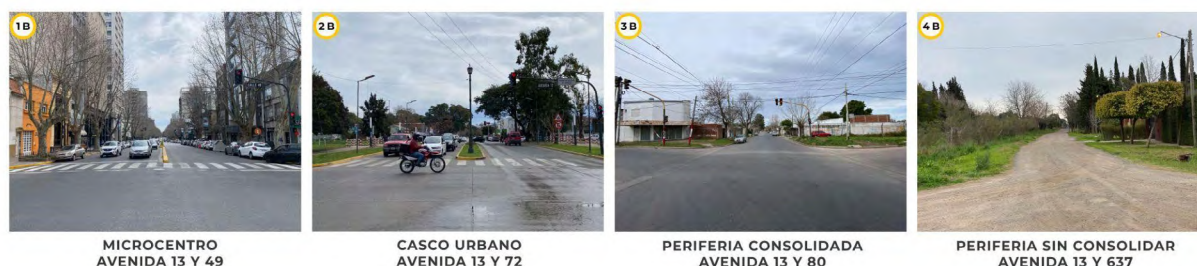


Gráfico 5.2: Secuencia de imágenes del Corredor Av. 13. Fuente: Elaboración propia

El sector del Microcentro imágenes 1A (avenida 7) y 1B (avenida 13) de los gráficos 5.1 y 5.2 es el sector mejor provisto de infraestructura y equipamiento. La observación pasiva reafirma el estado óptimo de la infraestructura vial, tanto como el asfaltado de las calles, semaforización, delineadores peatonales y vehiculares, ciclovías, veredas en buen estado, etc.

El perfil urbano 1 da cuenta de estas cuestiones. Podemos observar las edificaciones de varios pisos; la calle cuenta con cordón cuneta y pintura termoplástica de demarcación vial; la rambla como elemento divisorio entre carriles y de resguardo para los usuarios que esperan cruzar. Todas las cuadras están equipadas con luminaria led, y su gran mayoría cuentan con cestos de basura. Las veredas peatonales se encuentran construidas en baldosas, con espacios para canteros. Las paradas del transporte público en su gran mayoría también se encuentran en buen estado.

El resto del casco urbano, se representa en las imágenes 2A (avenida 7) y 2B (avenida 13) de los gráficos 5.1 y 5.2. La observación pasiva identifica barrios residenciales predominantemente de viviendas de dos niveles aunque existen conjuntos de viviendas de mayor altura. Si bien la infraestructura vial se encuentra en buen estado, las veredas peatonales presentan un estado de descuido; las baldosas se encuentran flojas, algunas faltantes o levantadas por las raíces de los árboles. El perfil urbano 2 referencia el área del casco urbano donde las edificaciones de tipo residencial son de uso unifamiliar de dos niveles, la calle sigue siendo igual que en el microcentro de la ciudad, no hay muchas diferencias, salvo el estado. Se evidencia la presencia de baches, pozos que fueron mal rellenados en algunos casos, dejando como resultados parches que dificultan el andar de cualquier modo de transporte.

² En el diseño original, las calles se encontraban adoquinadas. Actualmente, los corredores principales se encuentran asfaltados.



Perfil Urbano 1 Microcentro. Fuente: Elaboración propia.



Perfil Urbano 2 Casco urbano: Fuente: Elaboración propia.

Periferia consolidada

Esta segunda categoría de análisis abarca la red vial y peatonal enmarcada por fuera de la circunvalación de la ciudad. A medida que nos vamos alejando del límite del casco de la ciudad, la red vial posee un mayor deterioro y las veredas peatonales se desvanecen.

Las imágenes 3A (avenida 7) y 3B (avenida 13) de los gráficos 5.1 y 5.2 corresponden al barrio de Villa Elvira. Podemos evidenciar cómo los corredores comienzan a cambiar su morfología, en cuanto a que por ejemplo el cordón cuneta desaparece, la rambla ya solo es un separador vial; las demarcaciones en el suelo no están presentes por lo que al peatón se le hace muy peligroso el cruce de la avenida.

Las veredas por su parte comienzan a ser mixtas entre baldosas (sobre la línea municipal) y de suelo absorbente (pasto) hacia el borde de la calle. Aquí se presenta un problema, ya que las garitas de transporte público se materializan de manera que solo son un poste con un cartel, quedando el usuario desprotegido de las condicionantes climáticas y viales.

El perfil urbano 3 representa esta situación, donde podemos observar edificaciones bajas de uno o dos niveles con viviendas de buena calidad; las calles cuentan con cordón cuneta pero a medida que nos alejamos de la circunvalación, esta condición cambia. La rambla comienza a ser un separador vial, el ancho de calle se achica y las veredas comienzan a ser mixtas entre baldosas y suelo absorbente.

En esta área comienzan a aparecer los reductores de velocidad, debido por un lado, a las malas prácticas de manejo de los automovilistas, y por el otro a la falta de semaforización y la peligrosidad de los cruces.



Perfil Urbano 3 Periferia Consolidada. Fuente: Elaboración propia

Si bien las zonas que se encuentran más próximas al caso poseen buena luminaria, y buen estado de las calles y veredas, hay ciertas zonas, como el barrio de Los hornos que, bajo condiciones climáticas adversas las calles quedaron anegadas. En efecto los vecinos deben cambiar sus rutinas y hábitos para poder desplazarse y llegar a los lugares de trabajo. Un ejemplo de esta situación, es el de utilizar la vereda como calle, ya que la misma no puede ser utilizada por la cantidad de pozos, o por formarse tanto barro que es imposible cruzarla.

Periferia sin consolidar

La tercera categoría de análisis, involucra un área mucho más desprovista de infraestructura vial, con una periferia residencial fragmentada donde hay barrios que están desprovistos del sistema de transporte público y todo tipo de equipamiento.

Las imágenes 4A (avenida 7) y 4B (avenida 13) de los gráficos 5.1 y 5.2 corresponden al barrio Aeropuerto. Los registros de la observación pasiva muestra que la zona cuenta con una infraestructura muy escasa para el caso de la avenida 7, y casi nula para el caso de la avenida 13. En el primer caso solo existe una capa de asfalto, sin delimitación de cordón cuneta, ni delimitadores viales entre carriles. La semaforización es casi nula, y la luminaria también. En la imagen se puede observar una especie de banquina de tierra que bajo condiciones climáticas adversas se convierte en un lodazal muy peligroso.

Las veredas se encuentran a la misma altura que la calle, ya que no se encuentran delimitadas ni construidas en baldosas, no poseen ningún resguardo para el peatón, por lo que transitarlas se vuelve muy complicado, sobre todo en corredores que son de alto tránsito (presencia de micros y camiones).

El problema más grave en estos casos es cuando ocurre una emergencia. Ante la necesidad del ingreso de una ambulancia o del cuerpo de bomberos, en días donde han ocurrido tormentas las calles quedan anegadas por lo que no pueden ingresar y los vecinos quedan totalmente desconectados e inhabilitados para salir.



Perfil Urbano 4 Periferia Sin consolidar. Fuente: Elaboración propia.

El perfil urbano 4, referencia el área de la periferia sin consolidar donde ya las edificaciones son precarias y de baja altura, aunque existen complejos de viviendas de varios niveles. La situación de la infraestructura aquí es muy diferente a los otros escenarios. Podemos observar un mismo nivel entre la calle y la vereda; la inexistencia del cordón cuneta, y de obras como biciesendas por ejemplo, el ancho de calle es mucho menor y en algunos tramos las calles son de tierra. La observación pasiva dió un dato, la presencia de caballos (utilizados como modo de transporte, aunque prohibidos) pero que se encuentran sueltos, siendo un peligro a la hora de transitar no solo para el peatón, sino también para el automovilista.

A modo de resumen podemos afirmar que los problemas evidenciados son producto por un lado de la falta de mantenimiento y de asignación presupuestaria por parte del municipio. A su vez, en la periferia es claro la falta de planificación y diseño de las infraestructuras, evidenciando además la lógica acelerada de crecimiento de la ciudad donde tanto la infraestructura como el servicio de transporte público, debieron adaptarse a este crecimiento con el objetivo de proveer servicio a las zonas más alejadas del centro de la ciudad.

Reflexiones finales

A partir de evidenciar el estado de la infraestructura vial en la ciudad de La Plata, desde un registro fotográfico, podemos entender que el mal estado de las calles no responde meramente a una cuestión de estética visual para quienes transitan o residen por la zona, sino que repercute en cuestiones de seguridad vial, inundaciones, etc.

La ciudad hoy presenta una serie de obstáculos en sus vías de circulación, como baches, arreglos con desniveles, que son un factor de riesgo para la conducción de un vehículo, ya que puede derivar en la pérdida de control del mismo y provocar accidentes.



La infraestructura original de la ciudad, concebida de manera integral en su origen, ha perdido su condición ambiental y funcional, por falta de medidas frente a los nuevos requerimientos emergentes derivados del proceso de crecimiento urbano de los últimos 40 años. Hoy la red vial que se extendió por toda la periferia, es ineficaz en materia espacial, ambiental, social, material y estructural, debilitando las zonas más lejanas al centro.

Espacialmente no llega a organizar subcentralidades que mejoren los barrios; ambientalmente no impide que el agua escurra adecuadamente generando retención de agua de lluvia e inundaciones; desde lo material se trata de cintas asfálticas mínimas que no permiten circular con seguridad modos masivos, ni peatones ni ciclistas, solamente están pensadas para el automóvil y esto restringe las oportunidades de circulación. Desde lo social, se trata de espacios donde los encuentros presenciales son imposibles, dado que las vías tienen un sentido estrictamente circulatorio. Desde lo estructural, no continúan la estructura urbana planificada de la ciudad generando mala calidad fuera del casco planificado.

Lo cierto es que, si bien se han realizado mejoras en algunas vías, como re-asfaltado y consolidación de las veredas en la periferia, estas son una solución a corto plazo. Se puede ver que desde el municipio no rige un interés por solucionar estos problemas de manera integral.

Esta falta de interés y el deterioro cada vez mayor de la infraestructura, provoca en el ciudadano, un empobrecimiento en la noción del rol que debe cumplir el espacio urbano, la movilidad y las redes viarias.

Es importante remarcar, que a partir de las observaciones realizadas se visibilizan diversas problemáticas de infraestructura y equipamiento en los sectores periféricos de la ciudad. La falta de oferta de transporte, de equipamientos educativos, de equipamientos de salud, espacios comerciales, complementan las problemáticas viales descritas en este trabajo, lo cual agrava las asimetrías entre quienes viven en el casco urbano y quienes viven en la periferia.

Bibliografía

- Aon, L. (2021) Tesis Doctoral. "Racionalidad no económica de la movilidad urbana", Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata. La Plata. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/137103>
- Aón, L; et al. (2014) Transformaciones de la movilidad y la accesibilidad urbana frente a los procesos de localización y relocalización residencial del Gran La Plata. La Plata: Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Nacional de La Plata.
- Banco Interamericano de Desarrollo BID (2015) "El universo de Ciudades Emergentes en America Latina y el Caribe" <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/universo-de-ciudades-emergentes/>
- Banco Interamericano de Desarrollo BID (2020) "Desarrollando infraestructura: la evidencia como herramienta clave para el uso eficiente de los recursos públicos" (<https://blogs.iadb.org/conocimiento-abierto/es/desarrollando-infraestructura->



la-evidencia-como-herramienta-clave-para-el-uso-eficiente-de-los-recursos-publicos/)

Cornejo, R; Albornoz, N y Palacios, D. (2016) Subjetividad, realidad y discurso entre el determinismo estructuralista y el construccionismo social. Cinta moebio 56: 121-135. doi: 10.4067/S0717-554X2016000200001

Frediani, J. y Matti, C. (2006). Transformaciones urbanas en el partido de La Plata desde los años '90. ¿Hacia un modelo de ciudad compacta o difusa?. Geograficando 2(2), 179-199. https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.359/pr.359.pdf

García Gil, M, E (2010) "El uso de la imagen como herramienta de investigación" Revista Campos en Ciencias Sociales . Comunidad, Acción y Comunicación. Universidad de Santo Tomás. Bogotá, Colombia

Herce Vallejo, M; Magrinyà, F (2013) "El espacio de la movilidad" Editorial Café de las ciudades.. - 1a ed. - Buenos Aires 2013 ISBN 978-987-25706-9-9

Lopez, M.J (2015) Tesis doctoral "Red viaria, ciudad y paisaje. Aproximación teórica metodológica para su diseño" Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata. La Plata

Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (2020) "Plan Estratégico de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires 2020-2024" <https://www.gba.gob.ar/infraestructura>

Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata - OMUGLP (2013)- Encuesta de Movilidad <http://gii-movilidad.blogspot.com/p/encuesta-de-movilidad.html>

Resa, S.; Aón, L. (2019) "Tres ciudades en una". Publicado en portal web "Pulso noticias" <https://pulsonoticias.com.ar/56672/la-plata-tres-ciudades-en-una/>