

LA MOVILIDAD URBANO-PORTUARIA EN EL GRAN LA PLATA. ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL COMO POLÍTICAS PÚBLICAS

Autor: Arq. María Aversa

Institución: Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente, Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. LINTA-CICPBA -
Camino Centenario entre 505 y 508, Gonnet, La Plata, Argentina
0221 5486081
Dirección electrónica: mma_arg@yahoo.com.ar

EJE 2: DIMENSIÓN PÚBLICA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL PALABRAS CLAVES: MOVILIDAD, PUERTO, INSTRUMENTOS, TERRITORIO

RESUMEN

El trabajo forma parte del proyecto de investigación "*Instrumentos de gestión territorial en el marco de los nuevos paradigmas internacionales y su aplicación en la provincia de Buenos Aires*"¹, el mismo revisa estrategias para el ordenamiento territorial a través de los instrumentos de planificación en el marco de las políticas públicas, en relación con la agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

En ese sentido interesa en particular la movilidad, como concepto que se ha incorporado en las agendas públicas en las últimas décadas -prioritario en el ordenamiento del territorio y la gestión urbana- relativamente novedosas en el debate pero urgentes por la emergencia que involucra otros aspectos como el ambiente, la salud, el sistema de movimientos. Las ciudades que cuentan con puertos complejizan aún más sus problemáticas en el tema movilidad, incorporando el transporte de cargas y la logística a la dinámica diaria regional y local.

El objetivo es analizar la movilidad en relación a las dinámicas urbano-portuarias, a través de los instrumentos de intervención y gestión disponibles en las jurisdicciones involucradas que integran el Gran La Plata (municipios de La Plata, Berisso, Ensenada y puerto La Plata).

El rastreo de los antecedentes permite revisar cuánto han sido considerados los temas vinculados a la movilidad desde la planificación territorial y la implementación de políticas públicas en la microrregión del Gran La Plata, analizando los diversos instrumentos de ordenamiento del territorio.

INTRODUCCIÓN

La ciudad de La Plata –Capital de la Provincia de Buenos Aires- en la idea de fundación, fue concebida desde el origen con las bases de la planificación higienista, en el año 1882, "*una ciudad fundada en un momento histórico determinado y como producto deliberado de un plan preconcebido*" (Morosi, 1999:9). Desde su concepción se puede observar la necesidad de integrar la ciudad al territorio por conexiones terrestres y fluviales, ya que la disposición del sitio estuvo influida por la posición del puerto natural de La Ensenada y las posibilidades de conexión entre ciudades de la provincia y hacia el interior del país.

¹ Proyecto de fortalecimiento de centros CIC 2017-2018, LINTA (Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente), Director: Investigador Arq. Alfredo Conti.

Estas decisiones sobre la planificación fueron tomadas desde el Estado provincial, en la gobernación de Dardo Rocha, en torno a esto la dotación de todos los equipamientos urbanos, la infraestructura de servicios, las vías de comunicación y los edificios públicos tuvieron el sostén de las políticas públicas para su concreción, en el marco de un sistema planificado. Sin embargo el proceso lógico de las transformaciones sociales, económicas, políticas y territoriales tuvo sus consecuencias en el abandono, deterioro y lenta obsolescencia del sistema planificado, reflejado en la actualidad en la ausencia de infraestructuras y el déficit de las existentes.

El marco conceptual que abarca a la movilidad, es integrador del transporte, el tránsito, los flujos y las personas cuyo soporte es la infraestructura. En este sentido la articulación de modos y medios de transporte en un territorio urbano-portuario metropolitano se vuelve complejo de abordar, planificar y gestionar.

Se asiste en esta época a un cambio en la comprensión sobre los procedimientos para la intervención y la gestión del territorio, en ese marco la concepción de las Políticas públicas en relación a movilidad deben suponer un marco superador de la idea de planificación del transporte anterior que solo comprendía la ingeniería del transporte en función de avances tecnológicos, costos y tiempos.

En relación a la movilidad portuaria la complejidad se acrecienta en cuanto se comparten vías, se saturan las carreteras con camiones, se ocupan áreas extensas para destinos portuarios y se amplifican las demandas para áreas logísticas. Todo converge, al mismo tiempo, con la movilidad urbana –necesaria y estratégica para los territorios- y todas sus problemáticas asociadas: Caos, congestión, ruido, accidentes, contaminación entre otras externalidades negativas.

La revisión de los instrumentos de planificación (normativos y estratégicos) permite revisar la relevancia de los temas en torno a la movilidad, aunque no sea discutida en el marco conceptual que se analiza, ya sea por la importancia de la conectividad, la accesibilidad, las infraestructuras o las normativas que incluyen todos los componentes de la movilidad. En los territorios portuarios la movilidad adquiere una dimensión más compleja en la compatibilidad que debe abordar con el territorio.

MARCO DE REFERENCIA

El ordenamiento del territorio es una actividad regida por el Estado, la planificación como instrumento (de intervención y gestión) es una herramienta técnico-política que ejerce el Estado como administrador de la cosa pública. Las capacidades estatales han ido mutando en el transcurso del tiempo; respecto de la planificación territorial en general y del transporte en particular en Argentina se ha evidenciado –desde la década del '90 en adelante- un retraimiento por parte del Estado en la planificación.

De modo general, se distingue un sesgo de la planificación del transporte ligado a la ingeniería del transporte, en el cual el concepto de movilidad aparece como consecuencia de las acciones para las cuales se planifica (desplazamientos, distancias, tiempos, frecuencias, oferta y demanda). Enfocado, principalmente, en resolver el soporte físico, para obtener menores tiempos con mayores velocidades en todos los medios y modos de transporte motorizados.

La movilidad, como concepto, amplía la discusión e integra -a lo anterior- al sujeto como actor central de la misma que forman parte de ella. Herce Vallejos (2013:14) plantea que *“el discurso de la producción constante de nuevas infraestructuras y no de*

la gestión más racional de las existentes, es claramente falaz porque, en el extremo, es imposible, y no conveniente la creación de un territorio isótropo y homogéneo”.

La movilidad incluye la oportunidad, la heterogeneidad, la competencia y externalidades positivas y negativas, pero el enfoque abarca una mirada holística con el sujeto como actor y la gestión como instrumento de la planificación. *“La nueva realidad social y territorial está transformando también los paradigmas consolidados sobre la planificación del transporte [...] muchas de esas certezas han sufrido, a su vez, una profunda crisis que pone en cuestión los enfoques y métodos con que se han abordado hasta ahora los planes de transporte”* (Herce Vallejos, 2013:15).

Según Gutiérrez (Gutiérrez, 2012, pág. 63) el concepto de la movilidad *“se instala progresivamente como paradigma vinculado al advenimiento de las nuevas tecnologías y el fin de la sociedad industrial, en conexión con los cambios en la morfología y estructura urbana. En términos prospectivos, se instala vinculado al modelo de desarrollo urbano, un integrador de los objetivos de eficiencia económica, equidad social y sustentabilidad ambiental.”* Se advierte un cambio de paradigma de pensar la movilidad como concepto amplio e integrador, como equivalente de los cambios producidos en el territorio y los modelos de producción.

En este marco, la movilidad incluye al transporte de cargas y la logística como cuestiones derivadas de las actividades portuarias. La espacialización de los puertos y sus actividades convergentes son complejas, requieren grandes extensiones, amplias medidas de seguridad y la intervención de múltiples actores. En cuanto a la movilidad portuaria, la presencia del transporte de carga terrestre, especialmente carretero, dificulta la movilidad en entornos urbanos generando conflictos de congestión, polución ambiental, accidentes, ruidos, entre otras externalidades.

Esta situación no es ajena a la mayoría de los puertos insertos en áreas urbanas y/o metropolitanas, en el caso del Gran La Plata (área integrada por los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada) las problemáticas principales están en torno a la accesibilidad y conectividad carretera y ferroviaria, en las infraestructuras y el ordenamiento del tránsito de forma coordinada entre municipios, provincia y nación.

En el transcurso de su historia, PLP ha atravesado diversas etapas en su dinámica de estancamiento, avances y retrocesos. No obstante, es reconocido el impacto regional que mantiene; *“hasta 1925, y con la nacionalización de PLP (1904), sirvió a la instalación de la industria frigorífica (1902-1920) y la Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1925). Entre 1925-1957 hubo una diversificación productiva y consolidación industrial. Se creó AFNE (Astilleros y Fabricas Navales del Estado) y decayó la industria frigorífica. Entre 1957-1970 se crearon los partidos de Ensenada y Berisso (1957) y consecuentemente desmembró el territorio de la Región Capital”* (Aversa, 2017:25).

En la década del '90, en el marco de las reformas del Estado, y de la Ley de Puertos N° 24.093, se originó el cambio jurídico-administrativo que transfirió la jurisdicción de los puertos -hasta entonces administrados por el Estado nacional- a las respectivas provincias, en el marco de un proceso de descentralización, concesión, desregulación y privatización portuaria².

² A este nuevo paradigma ingresaron los puertos nacionales, con la Ley de puertos 24.093, la misma permitió transferir el dominio y la administración de los puertos estatales a las provincias

Ese contexto determinó en el año 1999 la creación del Consorcio de Gestión Puerto La Plata (CGPLP), quedando a cargo de la gerencia técnica la elaboración de las bases del plan regulador, generando la líneas directrices para promover el desarrollo y crecimiento de un puerto multipropósito, y la posibilidad de construir terminales polivalentes en las cabeceras de Berisso y Ensenada (Bases del Plan Director, 2000).

El 2001, con la crisis institucional y económica en escena, se produjo una desaceleración en las inversiones de capitales privados, al mismo tiempo, la caída de las importaciones de productos manufacturados y el freno en las exportaciones que repercutieron en la falta de interés del sector privado. La etapa siguiente (2005 – 2010) redefinió objetivos buscando resultados y la viabilidad de los contenidos del Plan regulador, en las posibilidades vinculadas a la actividad portuaria, dentro de otro escenario político, económico y social.

En ese contexto se licitó la construcción de la terminal de contenedores en la cabecera de Berisso en el año 2010 (sector que ocupara el antiguo frigorífico Armour). Situación que condujo a reflexionar sobre las infraestructuras de conectividad y accesibilidad que había que afrontar para sostener una actividad que se suponía incipiente. La terminal se encuentra inactiva por el momento por múltiples causas, pero esencialmente porque la conectividad terrestre no está resuelta.

ROL DEL ESTADO Y PLANIFICACIÓN COMO POLÍTICA PÚBLICA

La noción de Estado encarna la delimitación territorial y el reconocimiento del mismo, en palabras de O Donnell (2008:1) *“los Estados son entidades permanentemente sujetas a procesos de construcción, reconstrucción y, a veces, de destrucción, sometidos a complejas influencias de la sociedad doméstica y la internacional”*. En este sentido relaciones, límites y controles apuran decisiones alrededor de las políticas de Estado a aplicar.

La década del '80 se presentó con fuerte presencia del Estado frente a los servicios de transporte en cuanto a la operativa de estos (en la navegación, transporte aéreo, ferrocarriles y puertos), asimismo en coincidencia con Barbero y Bertranou (2014:3) hubo *“una profusa regulación económica, laboral, técnica y de seguridad, y una cierta confusión de roles institucionales en lo referente a la fijación de políticas, la regulación y la prestación de los servicios”*.

En la década del '90 la demanda de transporte asumió transformaciones, las políticas aplicadas se combinaron con la creciente urbanización de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), el fomento al transporte privado, la privatización del sistema de transporte público, generación de autopistas, entre otros factores. En este sentido Barbero y Bertranou (2014:5) indican que *“el transporte tuvo en el primer lustro de la década, comportamientos variados en el transporte de pasajeros, con un crecimiento en los modos “guiados” (ferrocarriles y subterráneos) y cierto estancamiento en autobuses en el AMBA, y un importante crecimiento en el transporte de cargas”*.

Bajo la llamada reforma del Estado, en la década del '90, que consistió básicamente en la privatización, en forma de venta o concesión, de una gran cantidad de empresas pertenecientes al Estado Nacional, y en el traspaso de otras empresas y organismos a los gobiernos provinciales y municipales se inscribe la situación portuaria. Tal cual lo señala Oszlak (2000:14) *“la minimización del Estado es, en parte, la continuación del*

respectivas. A excepción del Puerto de Buenos Aires a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (fue vetado por un decreto del Poder Ejecutivo Nacional (Decreto 1029/92)).

Estado por otros medios [...] la descentralización de funciones en el nivel subnacional.”

Tal realidad provocó desregulación y descentralización a nivel país, de múltiples empresas, industrias y servicios que hasta la década del `80 mantenían una presencia en el Estado nacional, en tanto las administraciones provinciales eran relativamente reducidas. El autor sostiene que a partir de la década del `90 las políticas de descentralización impulsaron este proceso, iniciado en los gobiernos militares precedentes a la década del `80, de reducción del aparato estatal despojándose de sus funciones ejecutoras en la producción de bienes y prestación de servicios, ya que esa transformación implica –además- la transferencia de responsabilidades.

El proceso de desregulación portuaria tuvo dos objetivos principales: eficiencia y productividad además de otras externalidades y consecuencias indirectas.

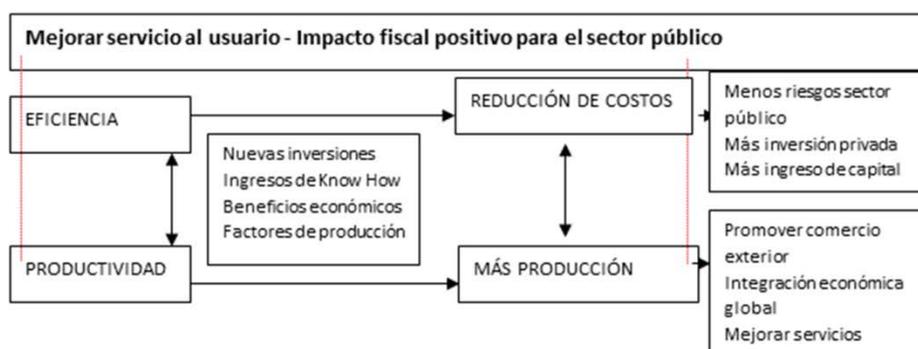


Fig. 1: rasgos de la desregulación.
Elaboración propia en base a Hoffmann.

Los instrumentos de planificación son una dimensión de análisis importante, en tanto son mecanismo que impulsan los entes gubernamentales para alcanzar metas y, a su vez, permite agrupar diversas acciones que se impulsan para lograr los objetivos propuestos por las políticas. Desde el punto de vista metodológico los instrumentos son categorías ideales que permitan ordenar diferentes iniciativas que son puestas en marcha por los decisores. Cada categoría de instrumentos responde a una naturaleza, objetivos y carácter propios, su uso alternativo o simultáneo otorga claves de análisis para conocer estrategias reales de cada política (Velasco, 2007).

LA MOVILIDAD URBANO-PORTUARIA

La movilidad como concepto amplio articula un conjunto de actores, procesos y componentes cuyo soporte es la infraestructura. Las infraestructuras de comunicación son las que estructuran el territorio, impulsan el crecimiento de las áreas urbanizadas, estimulan la plusvalía de espacios despreciados, y acercan las fronteras de las ciudades. Son en definitiva el sostén de la movilidad, cada vez más relevantes en el derecho de conexión y transporte de personas, bienes y servicios. En palabras de Herce Vallejo (2013:14) *“las infraestructuras son el soporte fijo de la economía de una región, como sector de inversión generador de empleo e innovación y como condicionante de su desarrollo”*.

“El transporte tiene su origen en la necesidad de movimiento, que se deriva de la propia existencia del espacio geográfico: en la medida en que los fenómenos se localizan en diferentes sitios, el desplazamiento de bienes y personas se torna imperativo. Salvo algunos casos excepcionales, el transporte no es un fin en sí mismo,

sino una actividad que permite la efectiva realización de otras” (Barbero et al. 2011:9). En búsqueda de su satisfacción se han desarrollado, a través del tiempo, distintos modos que constituyen la oferta -terrestre (carretera y ferroviaria), aéreo, fluvial-marítimo- para suplir la demanda de la población en una localización determinada en un momento dado, generando desplazamientos transitorios.

El desarrollo urbano contemporáneo reúne una acumulación de procesos, como se viene explicando, donde la movilidad está en función de las acciones del Estado, los actores privados, los individuos y las sociedades. La planificación de las ciudades define cómo se ocupa y usa el territorio, y la planificación del transporte articulada –o no- es una política sectorial dentro de la planificación del territorio.

En este sentido, hasta el momento se ha presentado la planificación del transporte como un instrumento que define la “*infraestructura de circulación, que va a permitir el desplazamiento de personas y mercaderías, como también de vehículos y servicios que se ofrecerán*” (vasconcellos, 2015.39). Es decir, que está íntimamente vinculada al soporte que permite el desplazamiento, con las infraestructuras que se distribuyen en el territorio.

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN: ANTECEDENTES DE ESCALA REGIONAL (SIGLO XX Y XXI)

Si se observan los planos fundacionales, se puede analizar la importancia de la conectividad regional, la sustanciación del puerto científico como estructurante de la región, el ferrocarril y los caminos principales demuestran el interés por aquella época de comunicación al interior de la provincia, además de las localidades vecinas, dentro del marco de la ciudad-territorio planificada.

La construcción científica de PLP estructuró un sistema de transporte fluvial y terrestre (carretero y ferroviario) de escala regional. El Camino Rivadavia y el ferrocarril que unía Ensenada (Río Santiago, Puerto y Ciudad) con Tolosa, Villa Elisa y Buenos Aires en los inicios del siglo XX demostraban la estructura de una red de infraestructuras de comunicaciones que se extendía por todo el territorio nacional.

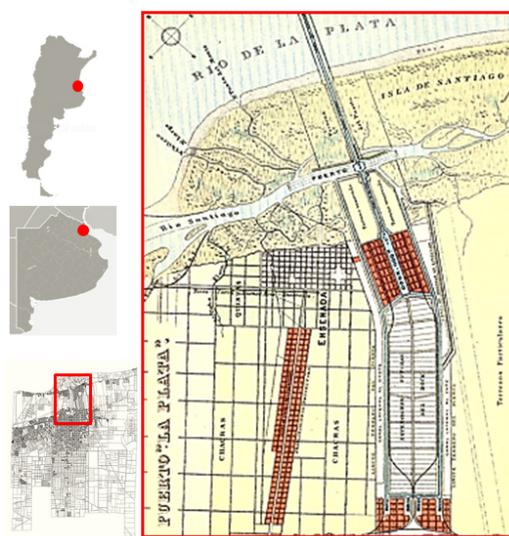


Fig. 2: inserción territorial; Puerto La Plata. Proyecto y Ejecución
Fuente: Elaboración propia; Litografía color en Coni. 1885

Antecedente regional 1960:

El “Plan Regulador Conjunto de los Partidos de La Plata y Ensenada” del año 1960, incorporaba dentro de sus premisas el 4° ítem “*circulación: definición y dimensionamiento del plan de acceso, ya sea vial, ferroviario, portuario o aéreo. Creación de la red vial de fluencia constante y de tránsito discriminado; clasificación del tránsito de carga y del estacionamiento. Utilización de la red vial como continuidad de verdes*” (Grupo URBIS, 1960:23).

Dentro del estudio preliminar para el plan se establecieron programas de sectores específicos en el cual se destaca el de “servicios portuarios, ferroviarios y viales” integrando diferentes dimensiones (legales, económicos, administrativos y funcionales).

En este instrumento, que cuenta con varias décadas desde su elaboración, hay implícita una idea de movilidad integrando dimensiones, la idea de accesos y continuidad articulada con el verde es un manifiesto sobre la importancia del sistema de espacios abiertos, verdes y ambientales como valores que identifican la región.



Fig. 3: Estructura vial regional

Fuente: Plan Regulador Conjunto de los Partidos de La Plata y Ensenada

Antecedente regional 2010:

El Plan Estratégico de Desarrollo Regional: Berisso, Brandsen, Ensenada, La Plata, Magdalena y Punta Indio es un plan conjunto entre la Dirección de Asuntos Municipales dependiente de la Secretaría de Relaciones Institucionales de la Universidad Nacional de La Plata (en adelante DAM-UNLP) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (período 2010-2011) que involucra la movilidad a escala regional.

El plan promueve un desarrollo integral regional, con metas hacia el 2020. Cuyo objetivo principal es “*Reposicionar la Región Capital como centro de atracción político-administrativa y de difusión de sus actividades sociales y culturales al conjunto del territorio provincial; e implementar una gestión institucional regional participativa, solidaria e integrada, cohesionando valores, intereses y voluntades de las jurisdicciones municipales*” (DAM-UNLP, 2011:6).

En relación a la movilidad, promueve en algunos lineamientos, programas y proyectos cuestiones que implican el desarrollo, la integración y la gestión de un territorio extenso donde las infraestructuras se presumen relevantes para alcanzar el objetivo,

mencionado previamente. En estas líneas estratégicas aparece la cuestión del puerto y la necesidad de los servicios logísticos.



Fig. 4: Síntesis de principales líneas estratégicas
Fuente: Elaboración propia en base a DAM-UNLP

PLAN REGULADOR PUERTO LA PLATA: DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA

El CGPLP elaboró las bases para el plan de zonificación portuaria y líneas directrices previas al plan regulador (2000), advirtiendo las problemáticas y ventajas de modo general en un diagnóstico preliminar; sin embargo no hay profundidad en los temas que afectan la movilidad; si bien se mencionan las carencias en materia de infraestructura terrestre (esencialmente carretera y ferroviaria).

El plan se estructuró en etapas, las que contemplan plazos de acción (cuatro etapas); de alguna manera, eso permitió establecer prioridades en la agenda de la reciente administración en aquel período. En tres ejes estratégicos: i) Territoriales, ii) Ordenamiento portuario, iii) Régimen de explotación.

El diagnóstico realizado por el CGPLP reconoció las infraestructuras para la movilidad, con sus deficiencias y restricciones. Específicamente distinguiendo la jurisdicción de pertenencia y las conexiones que tienen entre PLP y la región. Asimismo se relevó el estado en que se hallaban al momento de elaboración de dicho análisis (año 2000) para la vialidad carretera y ferroviaria.

De manera sintética, se expresa que el diagnóstico arrojó la falta de mantenimiento de las vías de conexión principal, ausencia de vías importantes e interrupciones que podría facilitar el futuro de PLP; en cuanto al ferrocarril existían dos ramales que accedían al puerto, uno perteneciente al Ex Ferrocarril Belgrano (trocha angosta) y el otro al Ex Ferrocarril Roca (trocha ancha). “El ex Ferrocarril Belgrano concentraba tráfico de cargas hacia la zona industrial aledaña al Puerto en el rubro petróleo y derivados. [...] El ex Ferrocarril Roca [...] permite fácil conexión con las redes ferroviarias restantes que conectan así al Puerto La Plata con puntos del país” (CGPLP -Tomo I, 2000:72).

Al analizar las líneas propositivas del plan se organizan según cuatro etapas, una primera de ordenamiento general, una segunda de integración territorial más específica, una tercera de transición entre plazos, y una cuarta de largo plazo más flexible según las propuestas se vayan organizando en el tiempo.

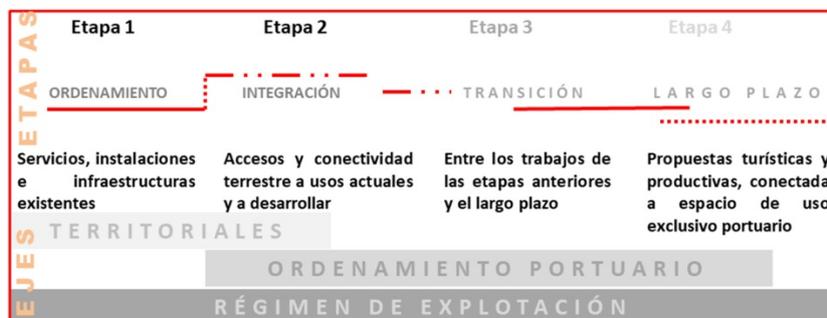


Fig. 5: síntesis de etapas propositivas del plan regulador
Fuente: elaboración propia en base a CGPLP, 2000

En la etapa actual PLP se encuentra con algún déficit en relación a la infraestructura para la movilidad, el transporte de cargas y la logística en general, como ya se describió; pero quizá el principal problema reside en la accesibilidad y ausencia de conexión regional hacia el puerto. En la escala regional, la urgencia reside en el completamiento de la Autopista Buenos Aires – La Plata hasta la Avenida 60 (Avenida del Petróleo), contemplando su completamiento hacia el sur de la región posteriormente hasta ruta 11; la consolidación de la Ruta Provincial N° 6, siendo el cuarto anillo de la RMBA de vinculación con el extremo norte portuario en Zárate-Campana; la construcción de la Avenida 90 o 630 que empalma la RPN° 6 con Berisso y accesos a PLP; adecuación de trazas y accesos ferroviarios (Aversa, 2017).

En la escala local se requieren obras de adecuación en el Camino Rivadavia, Avenida del Petróleo y RPN° N° 215; Rotonda en Avenidas 122 y 52; definición del acceso desde Avenida 90 o 630 a PLP; además de las obras propias del puerto. En la escala urbana local, la preservación y recuperación de barrios históricos, consolidación de vías de circulación, la rehabilitación y la jerarquización de áreas urbanas en jurisdicción portuaria, requiere la readecuación de algunas vías de acceso.

A estas problemáticas de la movilidad portuaria, se las debe analizar en el contexto de la movilidad urbana en general. La condición urbana-regional en que se inserta PLP es compleja, porque existen vías (avenidas y rutas) que son compartidas por el transporte de cargas y pasajeros, público y privado, motorizados y no motorizados. Situación que hace muy conflictiva la convivencia entre medios de transporte terrestre, ya que dificulta el tránsito, sobre todo en horas picos y en áreas de convergencia de lugares educativos, de salud y trabajo; tiene impacto en la contaminación ambiental por medio de gases de efecto invernadero, ruidos y roturas de pavimentos que no están preparados para soportar el alto tránsito pesado.

En este sentido, se pueden reconocer vías principales con mayor grado de debilidad, con algunos sectores que se convierten en nodos conflictivos; al mismo tiempo otras pueden aparecer como potenciales vías de descompresión, con posibilidades de diversificación de cargas, segregación de tránsito, carriles exclusivos, entre otras alternativas que mejoren el escenario actual.

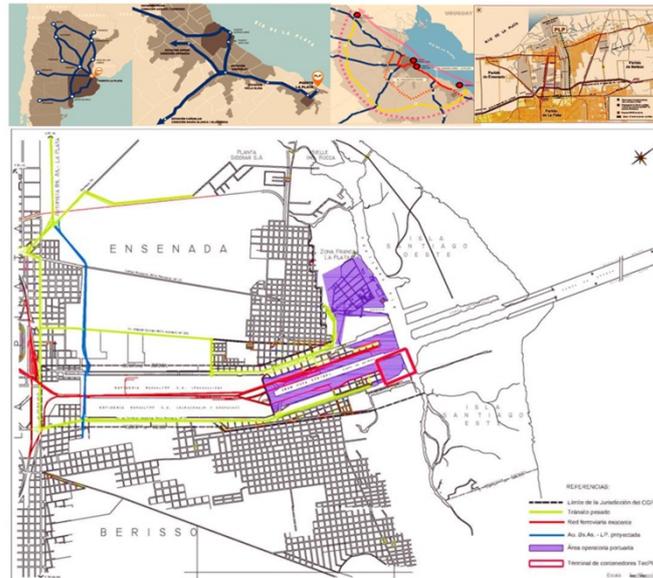


Fig. 6: Conectividad y accesibilidad PLP, en diferentes escalas
Fuente: CGPLP y Elaboración propia

Asimismo se pueden reconocer nodos conflictivos en función de lo mencionado precedentemente, relacionado a la congestión por acumulación de tránsito y medios de transporte motorizados y no motorizados, cargas y pasajeros, público y privado, sobre todo en horas picos en días hábiles. Estas cuestiones involucran otras problemáticas de accidentes de tránsito, ruido y contaminación ambiental.

En cuanto al transporte de cargas y logística, los nodos conflictivos se dan en los accesos e intersecciones de avenidas, rutas y calles que comparten jurisdicciones diferentes, lo que a nivel de gestión profundiza la coordinación para enfrentar las problemáticas y buscar soluciones conjuntas.

Asimismo, se observa que la infraestructura es deficiente, no hay intervención en ensanche, segregación de tránsito, vías exclusivas, eficientes sistemas de señalización, entre otras fallencias. El control por parte de los organismos que inspeccionan el tránsito tampoco es eficiente, el acatamiento de normas de tránsito es relativo sobre las velocidades permitidas, horarios y desplazamientos.

A MODO DE SÍNTESIS Y CONCLUSIÓN

Si bien se puede percibir que el tema de la conectividad e infraestructuras está presente desde siempre en la planificación y en los instrumentos –analizados para este escrito- se observa que no incluyen la movilidad como concepto amplio e integrador, sino que se planifica en relación a las infraestructuras para los desplazamientos y conexiones. .

Todos los temas que atañen a la movilidad implican un compromiso multiactoral, interdisciplinar, con todos los organismos y niveles del Estado, con compromiso ciudadano y participación social. Desde las políticas públicas la planificación es un tema de debate pero que no encuentra soluciones en el corto plazo. La movilidad portuaria, asociada al transporte de cargas y la logística es un segmento que ocasiona gran conflictividad en el marco del proceso de planificación ya que intervienen actores locales y globales, con intereses muy diferentes; esto incrementa las disputas ya que hay múltiples administraciones que intervienen en la gestión de los recursos.

En el caso particular de la región Gran La Plata, como se advirtió, la movilidad en general se convirtió en un trauma para los desplazamientos de bienes y personas. Para PLP en particular la solución debe ser inminente, para aprovechar el beneficio de contar con la terminal de contenedores más nueva de la RMBA; la capacidad operativa y la potencialidad de dinamizar los partidos lindantes.

Respecto del objetivo general que enmarca el proyecto del cual se desprende este escrito, en relación a la agenda de desarrollo sostenible de Naciones Unidas, hasta el momento no hay demasiado reconocimiento desde las agendas de los estados en la aplicación de las políticas públicas en los temas de planificación de la movilidad y del transporte que este contemplando la agenda ambiental, de hábitat y desarrollo social como agenda transversal en el marco de los instrumentos de intervención y gestión.

BIBLIOGRAFÍA

AVERSA, M (2017) Políticas Regionales. Transformaciones portuarias en el Gran La Plata. Revista 47 al fondo "Políticas Publicas en la ciudad y la región". Número 21, Año 18. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. UNLP. Área Editorial FAU-UNLP. Pp. 24-29.

BARBERO, José y BERTRANOU Julián (2014), "Estado, instituciones y política en el transporte público", en Acuña, Carlos (comp.) (2014, en prensa), *Dilemas del Estado Argentino. Fortalezas y debilidades de la política exterior, las políticas económicas y de infraestructura*, Buenos Aires, Siglo XXI - Fundación OSDE.

DAM-UNLP Dirección de Asuntos Municipales de la Universidad Nacional de La Plata (2011) Plan Estratégico de Desarrollo Regional: Berisso, Ensenada, La Plata, Magdalena y Punta Indio. Convenio Agencia Nacional de Seguridad Vial – Universidad Nacional de La Plata Dirección de Asuntos Municipales - Secretaría de Relaciones Institucionales - Universidad Nacional de La Plata

GRUPO URBIS (1960) "Plan Regulador Conjunto de los Partidos de La Plata y Ensenada". Dirección de impresiones y publicaciones de la Municipalidad de La Plata.

GRUPO URBIS (1960) "Informe Urbanístico Preliminar del Plan Regulador Conjunto de los Partidos de La Plata y Ensenada" (1960). Dirección de impresiones y publicaciones de la Municipalidad de La Plata.

HOFFMANN, Jan (s/fecha) "Las Privatizaciones Portuarias en América Latina en los '90: Determinantes y Resultados". Unidad de Transporte, CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile.

MOROSI, Julio (1999) Ciudad de La Plata, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente LINTA-CIC. Buenos Aires.

O'DONNELL, Guillermo (2008), *Algunas reflexiones acerca de la democracia, el Estado y sus múltiples caras*, Revista del CLAD Reforma y Democracia N° 42.

OSZLAK, Oscar (2003), "El mito del estado mínimo. Una década de reforma estatal en América Latina", en *Desarrollo Económico*, vol. 42, N° 168. Enero-Marzo, Buenos Aires, Argentina.

PINTO, Julio (1996) "El neoconservarudismo y su proyección ideológica" [En: Las nuevas democracias del Cono Sur: cambios y continuidades]. Buenos Aires, Of. De Publicaciones UBA, pag. 15-87.