

PROBLEMAS EN TORNO A LA MOVILIDAD COTIDIANA EN CIUDADES INTERMEDIAS. UN ESTUDIO DE CASO EN CONCEPCIÓN DEL URUGUAY, ENTRE RÍOS

BARSOZZI, Franco; RICCIO, Juan Nicolás.

Universidad Autónoma de Entre Ríos, Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales (Sede Concepción del Uruguay)

Francobarsotti91@hotmail.com; guapericcio8@hotmail.com

RESUMEN

Las ciudades son el resultado de transformaciones sociales complejas que se materializan en el territorio. Con el paso del tiempo cambian su configuración, sus actividades productivas y patrones de consumo.

La urbanización es la pauta dominante de distribución de la población en los territorios por las variadas opciones para el desarrollo de la vida cotidiana de las sociedades que ofrecen las ciudades.

La movilidad, entendida como posibilidad de desplazamiento de los habitantes – individual y colectivamente-, es un factor importante en el desarrollo y crecimiento de las ciudades (Ciuffini, 1993). Para muchos investigadores, debe basarse en el principio de que las personas son diferentes, tienen distintas posibilidades de desplazamiento y niveles de accesibilidad a los lugares de trabajo y a los bienes y servicios (Wiel, 1999) y, para dar cuenta de todos estos aspectos, se requiere un conocimiento exhaustivo de las dinámicas de desplazamiento de los ciudadanos y las ciudadanas para, finalmente, planificar la utilización de los medios de transporte.

El desarrollo de las ciudades y la movilidad intraurbana son problemáticas fundamentales para la Geografía Urbana, ya que, a través de ella, podemos explicar las tensiones surgidas como consecuencia de las políticas públicas adoptadas y la presión ejercida por los capitales privados.

Proponemos estudiar, con herramientas cuantitativas y cualitativas, problemas vinculados con la movilidad intraurbana e interurbana, suscitados por cambios en la localización de servicios especializados, tomando el caso del proyecto de traslado de la Terminal de Ómnibus de media y larga distancia de una ciudad intermedia entrerriana -Concepción del Uruguay-.

PALABRAS CLAVE

Ciudades intermedias, movilidad, transporte.

1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades son el resultado de transformaciones sociales complejas que se materializan en el territorio. Estas cambian su morfología con el paso del tiempo junto con sus actividades productivas y patrones de consumo. Ofrecen variadas opciones para el desarrollo de la vida cotidiana de las sociedades, por lo que la urbanización es la pauta dominante de distribución de la población en los territorios.

La movilidad es un factor importante en el desarrollo y crecimiento de las ciudades y en el desenvolvimiento de sus habitantes. El crecimiento físico de las ciudades, la progresiva diferenciación lugar de trabajo/lugar de residencia, la concentración de servicios especializados en el “centro” obligan a los gobiernos locales a ocuparse de la movilidad intraurbana. Distintos autores plantean que la movilidad debe basarse en el principio de que las personas son distintas, que poseen distintas necesidades y, para eso, se requiere un conocimiento exhaustivo de las dinámicas de desplazamiento de los ciudadanos que permita planificar la utilización de los medios de transporte. El desarrollo de las ciudades y la movilidad intraurbana forman parte del objeto de estudio de la Geografía. Entre los objetivos de la disciplina, comprender y explicar las distintas formas en que las sociedades humanas diseñan, producen y transforman el espacio que habitan, tiene vital importancia.

Los desplazamientos no tienen sólo una dimensión individual sino también colectiva (Ciuffini, 1993). Los grupos de residentes en ciudades tienen distintas posibilidades de desplazamiento y distintos niveles de accesibilidad a los lugares de trabajo y a los bienes y servicios. Los desplazamientos cotidianos se originan en necesidades de las personas y grupos, que tienen pautas de movilidad diversas asociadas a su posición social, vinculadas al trabajo, los ingresos, la educación, etc. (Cebollada, 2008).

Para abordar estas realidades y gestionarlas es importante tener en cuenta los procesos de expansión territorial y de fragmentación socio-espacial ocurridos en las últimas décadas en las ciudades. Tenerlos presentes resulta esencial para comprender las decisiones y políticas referidas al transporte y la movilidad que pueden definir los gobiernos.

La expansión urbana, en particular en ciudades intermedias, resulta, en la mayoría de los casos, de acciones no planificadas y que no siguen lineamientos y normativas claras. Al desarrollarse nuevas zonas urbanas se genera una nueva y mayor demanda de infraestructura y transporte que requiere de la acción de los gobiernos locales y otras entidades estatales para satisfacerla.

Concepción del Uruguay es una ciudad intermedia situada al este de la provincia de Entre Ríos, en la costa del río Uruguay. Es un centro de servicios especializados para un espacio regional, donde se desarrollan ganadería, agricultura y avicultura. Entre otras ofertas especializadas se encuentran el turismo y las actividades comerciales pero, fundamentalmente, tiene un importante rol como ciudad universitaria.

Como consecuencia de su variada oferta de estudios superiores, recibe, anualmente, más de mil estudiantes, procedentes de distintas localidades entrerrianas y de la vecina República Oriental del Uruguay, que viajan con frecuencia mensual,

semanal e, incluso, diariamente desde sus puntos de origen hacia esta ciudad, movilizándose en ómnibus.

Al igual que la mayoría de las instituciones de educación superior, la Terminal de Ómnibus de Concepción del Uruguay, se encuentra ubicada en el centro administrativo de la ciudad. Desde allí, los estudiantes se desplazan a sus viviendas o a las Facultades que, en buena parte de los casos, suelen ubicarse en esta parte de la ciudad o en zonas aledañas. El desplazamiento entre los puntos nombrados anteriormente lo realizan a pie, ya que las distancias suelen ser cortas y no implican realizar un gasto adicional de remises o colectivos de línea.

En 2010, un emprendimiento privado, con el visto bueno del gobierno municipal, empezó a llevar adelante un proyecto de construcción de una nueva Terminal de Ómnibus, localizada en una zona periférica ubicada en el norte de la ciudad, que provocaría alteraciones en la movilidad de los estudiantes, acarreando mayores costos económicos y de comodidades.

En este trabajo, que se encuentra en construcción, proponemos estudiar problemas vinculados con la movilidad intraurbana e interurbana, ocasionados por cambios en la localización de servicios necesarios para las operaciones del transporte automotor de pasajeros de media y larga distancia en una ciudad intermedia, Concepción del Uruguay (Entre Ríos). Para ello, dedicaremos una parte importante del desarrollo a la presentación de conceptos para el abordaje de la problemática estudiada y sus potenciales impactos sobre la población estudiantil afectada, en caso de efectuarse la relocalización de la Terminal.

La relocalización de la Terminal de Ómnibus de media-larga distancia de esta ciudad generaría problemáticas para el traslado inter e intraurbano, como el incremento de costos económicos y las dificultades de accesibilidad de los usuarios a sus zonas de destino.

Se investigarán estos problemas a través de la realización de encuestas a la población estudiada (estudiantes de la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Entre Ríos, Sede Concepción del Uruguay) sobre sus localidades de origen, medios de transporte utilizados para trasladarse, frecuencia de los viajes y modo de trasladarse dentro de Concepción del Uruguay, y la elaboración de un relevamiento de costos de pasajes de colectivos de media-larga distancia y de remises de circulación intraurbana.

2. LA GEOGRAFÍA COMO HERRAMIENTA PARA LA COMPRESIÓN DE LAS DINÁMICAS SOCIO-TERRITORIALES

La Geografía es una ciencia social cuyo objeto de estudio es el espacio geográfico, entendiéndose a este como el resultado de las múltiples relaciones que existen entre la sociedad y el ambiente. Roberto L. Corréa sostiene que *“como ciencia social, la Geografía tiene a la sociedad como objeto de estudio, objetivada a través de cinco conceptos clave que guardan entre sí un fuerte grado de parentesco, pues todos ellos*

se refieren a la acción humana modelando la superficie terrestre: paisaje, región, espacio, lugar y territorio” (Corréa, 1995: 16).

El territorio, concepto relevante en esta investigación, está ligado a las nociones de apropiación, ejercicio del dominio y control de una porción de la superficie terrestre, pero también contiene las ideas de pertenencia y de proyectos que una sociedad desarrolla en un espacio dado (Blanco, 2007).

En un proceso de materialización de la vida social, y como consecuencia de decisiones sociales, el territorio se transforma y el Estado debe generar políticas públicas, considerando las demandas de los actores sociales, para dar soluciones a las problemáticas surgidas (Harvey, 1985).

En un contexto de hipermovilidad del mundo del siglo XXI, las transformaciones del territorio, los cambios en la movilidad –como práctica social- y los conflictos que surgen de ellos, son objeto de estudio de la Geografía actual.

Concepción del Uruguay, ciudad donde estamos desarrollando esta investigación, no solamente se caracteriza como ciudad intermedia por su cantidad de habitantes sino, también, por su rol de centro de servicios para su población y la de localidades de la región, especialmente por su variada oferta de estudios superiores. Esta condición acarrea que, año tras año, reciba miles de estudiantes que se movilizan por el territorio, utilizan servicios y se apropian de espacios determinados donde llevan a cabo sus actividades cotidianas.

Es una ciudad intermedia que transita cambios en su morfología, producto de decisiones políticas y económicas que no siempre benefician a los ciudadanos, generando problemáticas sociales, y es el Estado municipal quien debe diseñar políticas públicas que aporten soluciones a dichas demandas.

3. CARACTERIZACIÓN DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS

El proceso de urbanización de la población dentro del territorio argentino se manifestó de manera temprana y su crecimiento demográfico fue acelerado en relación con el resto de países de Latinoamérica. Durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX se construyó una fuerte primacía urbana en torno de Buenos Aires ciudad y metrópolis, como parte de los denominados modelo agro exportador y modelo de sustitución de importaciones, en relación con las demás urbanizaciones argentinas.

“El crecimiento de la población urbana respecto del total fue acelerado y hace, prácticamente, 100 años, que más del 50% de la población argentina reside en asentamientos urbanos (Bertoncello, 2011), siendo que a nivel mundial este porcentaje se alcanzó recientemente. Aun cuando el ritmo de urbanización de la población argentina ha disminuido en la actualidad, nueve de cada diez habitantes residen en un área urbana, y un tercio del total lo hace en asentamientos de más de 50.000 habitantes, exceptuando la metrópolis Buenos Aires (Bertoncello, 2011). A partir de la década de 1970, su grado de primacía disminuye y las denominadas ciudades

intermedias o Aglomeraciones de Tipo Intermedio continúan progresando en su participación en el total de la población (Vapñarsky y Gorojovsky, 1990)” (Gutiérrez, Rearte, 2012: 3)

Una de las variables para definir la categoría de ciudad intermedia suele ser el tamaño de su población. Los rangos varían según los contextos: en Argentina abarca entre 50.000 y 1.000.000 habitantes. La ciudad intermedia no puede definirse sólo por el tamaño de la población, sino, también, por la función que la ciudad juega en su territorio más o menos inmediato, la influencia y relación que ejerce y mantiene en éste y los flujos y relaciones que genera hacia el exterior. Es, precisamente, la relación que los centros mantienen con su territorio, lo que ayuda a definir con mayor claridad el mismo concepto.

Dentro de las características y funciones de estas unidades territoriales, la UNESCO destaca las siguientes:

- Son centros de bienes y servicios más o menos especializados para la población del mismo municipio y de otros municipios (asentamientos urbanos y rurales), más o menos cercanos sobre los que ejerce cierta influencia.

- Son centros de interacción social, económica y cultural, «el corazón económico de amplias áreas rurales en las ciudades del Tercer Mundo».

- Son asentamientos ligados a redes de infraestructuras que conectan las redes locales, regionales y nacionales e, incluso, algunas, con fácil acceso a las internacionales.

- Son centros que suelen alojar niveles de la administración de gobierno local y regional.

- Son centros más fácilmente gobernables, gestionables y controlables y que permiten en principio una mayor participación ciudadana en el gobierno y gestión de la ciudad. Pueden brindar, por sus características sociales y culturales, un campo fértil de experimentación de alternativas a las nociones de urbanidad, convivencia y gobernabilidad, hacia una mayor calidad de vida.

- Son asentamientos con escalas y dimensiones más humanas y aprehensibles que ayudan al ciudadano a identificarse más con su ciudad, ciudades a las que les es relativamente fácil tener o crear una identidad propia. Podemos decir que presentan menos conflictividad social y acarrear menores costos sociales. Podemos afirmar que sus habitantes tienen un mayor apoyo en las relaciones interpersonales, directas, tanto a nivel de barrio como de ciudad (UNESCO, 1999: 42-45).

Las ciudades intermedias son claros ejemplos de estas múltiples relaciones, ya que su propia dinámica provoca transformaciones en el territorio, afectando, en diversos aspectos, la estructura y organización que poseen.

En el transcurso de su desarrollo, las ciudades intermedias se van expandiendo territorialmente hacia sus periferias debido al crecimiento de la población; la saturación de viviendas y complejos habitacionales y el aumento del valor de las

propiedades en las zonas cercanas al centro administrativo y comercial; y la creación de barrios de clase media y alta localizados, generalmente, en áreas alejadas. De este modo, los habitantes de la periferia deben trasladarse desde mayores distancias y necesitan redes de transporte que se adapten a las necesidades que poseen y una estructura que permita la mejor accesibilidad y movilidad posible. Esta expansión territorial se produce de forma desordenada y, como consecuencia, las redes de transporte no conectan de manera eficiente todos los puntos de la ciudad.

Esto se lograría con la realización de los estudios y planificaciones pertinentes por parte de las gestiones municipales. El poco conocimiento producido sobre las ciudades intermedias, y en especial sobre sus redes de transporte y movibilidades, constituye una temática de sumo interés tanto para la investigación académica como para la gestión.

En Concepción del Uruguay, el servicio de transporte público está compuesto solamente por una línea de colectivos urbanos que cuenta con dos recorridos que no son suficientes para cubrir la totalidad del ejido urbano. La nueva Terminal de Ómnibus está emplazada en una zona que no está incluida en los recorridos de este servicio, por lo que los usuarios deberían trasladarse a sus zonas de destino a través de medios alternativos que encarecerían sus costos económicos, como los remises.

4. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

La movilidad es una práctica social en el territorio y, como tal, involucra al sujeto y a sus estilos de vida, actitudes, preferencias y valores, a su condición socioeconómica y su posición en el territorio pero, también, a su condición física y de género.

López y Nieto (2010) definen la movilidad como la red de relaciones sociales que se establecen a partir del intercambio de flujos de personas, bienes y servicios sobre la base de una infraestructura determinada y que tiene el potencial de dar forma y sentido al espacio, de acuerdo con las singularidades de cada entorno urbano que se analiza. La movilidad interviene en la forma y el sentido del espacio mediante la interrelación de unos factores de movilidad que inducen unos resultantes o tendencias espaciales. Los factores corresponden a rasgos de la sociedad, como su composición etaria, capacidad adquisitiva, nivel educativo, composición familiar, orientación de las políticas públicas y modos y medios de desplazamiento que tiene la posibilidad de elegir. Los resultantes o tendencias se expresan en el crecimiento de la mancha urbana, densidad, ubicación de la residencia, concentración/desconcentración de las actividades y cambios cada vez más visibles en las relaciones económicas.

La accesibilidad *“es la condición que posibilita el llegar, entrar, salir y utilizar las casas, las tiendas, los teatros, los parques y los lugares de trabajo. Permite a las personas participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido”* (Comisión Europea de Accesibilidad, 1987: 6).

Además, afirman que *“una sociedad funciona mejor cuando no se impide a nadie ir a donde quiera, sea para utilizar algún recurso o para ofrecer sus servicios. Un entorno accesible es una condición previa para el éxito social y económico”* (Comisión Europea de Accesibilidad, 1987: 6).

4. 1. La gestión gubernamental sobre movilidad y transporte urbano

Los gobiernos locales hacen frente a las nuevas demandas de movilidad poniendo en marcha un esquema tradicional de respuesta que consiste en crear infraestructuras y concesionar la explotación de servicios de transporte. Dicho en pocas palabras, este esquema de respuesta corre detrás de los problemas. En líneas generales, aparecen como necesarias nuevas formas de gestión de la movilidad que apunten a integrar la planificación urbana y del transporte en los ámbitos de los gobiernos locales, como también las dimensiones económicas, ambientales y sociales de estos procesos de expansión urbana.

Los especialistas señalan que los “Planes de Movilidad” deberían formularse de acuerdo con los objetivos definidos en los “Planes de ordenamiento”, y deberían favorecer, entre otras, soluciones y estrategias que permitan, por ejemplo, reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar la movilidad del transporte público y privado en el municipio, así como reducir los puntos de conflicto que limitan la movilidad.

El Plan de Movilidad del Municipio de Guadalajara de Buga, Colombia, sostiene que *“(...) el funcionamiento eficiente de un sistema de transporte público colectivo es uno de los elementos principales en la búsqueda de una movilidad ambientalmente más sostenible. Un mayor uso del transporte colectivo genera una disminución en el uso del automóvil particular y, por ende, del tráfico de la ciudad. Como consecuencia, se obtiene, entre otras, una disminución en el consumo energético y en la contaminación atmosférica, así como una reducción en los niveles de contaminación acústica, que tanto afecta nuestros centros urbanos”* (Municipio de Guadalajara de Buga, 2009: 10).

4.2. Movilidad tradicional en ciudades intermedias

El rol de los gobiernos locales en la gestión de la movilidad y el transporte urbano es fundamental. *“El hecho de que los gobiernos actúen una vez que la demanda ya fue creada y no anteriormente a que los procesos de expansión territorial se encuentren iniciados, conlleva que se reduzca la capacidad de ordenamiento y resulta en una provisión de infraestructura y transporte incompleta, poco equilibrada o ineficiente en términos de conectividad y cobertura”* (Anapolsky y Pereyra, 2012: 63). El accionar de la gestión municipal responde a un modelo “tradicional”, que consiste en medidas remediales para las problemáticas de accesibilidad y movilidad, tales como la dotación y el mantenimiento de las infraestructuras por donde circulan los distintos medios de transporte.

La movilidad tradicional se apoya en una concepción en la que se considera el desplazamiento pendular, desde el hogar hacia el trabajo y viceversa, como el principal, conformando viajes pautados en el tiempo -horas pico de entrada y salida laboral- y en el espacio -desde las zonas residenciales a los centros con mayor oferta de trabajos- y no se tienen en cuenta otras actividades que necesitan movilidad.

Bajo este paradigma, fuertemente dominante en las ciudades intermedias, los gobiernos municipales hacen hincapié en tareas de regulación y al desarrollo de soluciones específicas tendientes a dar respuestas oportunas a las necesidades de tránsito y vialidad. En cuanto a la provisión del transporte público, buscan tercerizar a través de convenios con capitales privados, donde la única acción municipal es intermediar a la hora de fijar las tarifas.

“(...) existe una separación de funciones entre las responsabilidades de estas áreas y las de planeamiento urbano u obras públicas, lo que genera una desconexión entre las áreas que gestionan el crecimiento de las ciudades y las áreas propias de transporte” (Anapolsky y Pereyra, 2012: 66).

5. CONCEPCIÓN DEL URUGUAY: UNA CIUDAD INTERMEDIA CON PERFIL UNIVERSITARIO

Concepción del Uruguay es una ciudad intermedia situada al este de la provincia de Entre Ríos, en la costa del río Uruguay. Fue fundada el 25 de junio de 1783 y, desde entonces, ha sido un centro de importantes momentos de la historia argentina. El municipio, que lleva el mismo nombre, comprende la localidad y un área rural circundante. Según los datos censales de 2010, en esta porción de territorio habitan 73.729 personas.

Es un centro de servicios especializados para un espacio regional, donde se desarrollan ganadería, agricultura y avicultura. Entre otras ofertas especializadas, se encuentran el turismo, las actividades comerciales y, también, tiene un importante rol como ciudad universitaria. Dentro de su oferta académica, Concepción del Uruguay ofrece estudiar en cuatro universidades: Universidad de Concepción del Uruguay, Universidad Autónoma de Entre Ríos, Universidad Tecnológica Nacional y Universidad Nacional de Entre Ríos; en centros de estudios superiores de nivel terciario, como la Escuela Normal y el Instituto Carolina Tobar García; el Instituto Gastronómico Argentino y la Universidad Empresarial Siglo XXI, entre otros.

Esta variedad de opciones provoca que, año tras año, sea elegida como lugar de destino por miles de estudiantes de un espacio regional amplio (ver Figura 1), como por ejemplo residentes de otras localidades del departamento Uruguay y de los departamentos Colón, Gualeguaychú, Tala, Concordia, Islas del Ibicuy y de países limítrofes, como la República Oriental del Uruguay. Realizan sus viajes, cotidianamente, desde sus localidades de origen en transportes interurbanos de media-larga distancia para, finalmente, arribar a la Terminal de Ómnibus de Concepción del Uruguay, que se encuentra emplazada en una zona situada en el centro administrativo-comercial, localización que facilita el traslado a pie hacia las casas de estudios y sus viviendas, en el caso de quienes residen en esta ciudad, como se puede apreciar en la Figura 2.

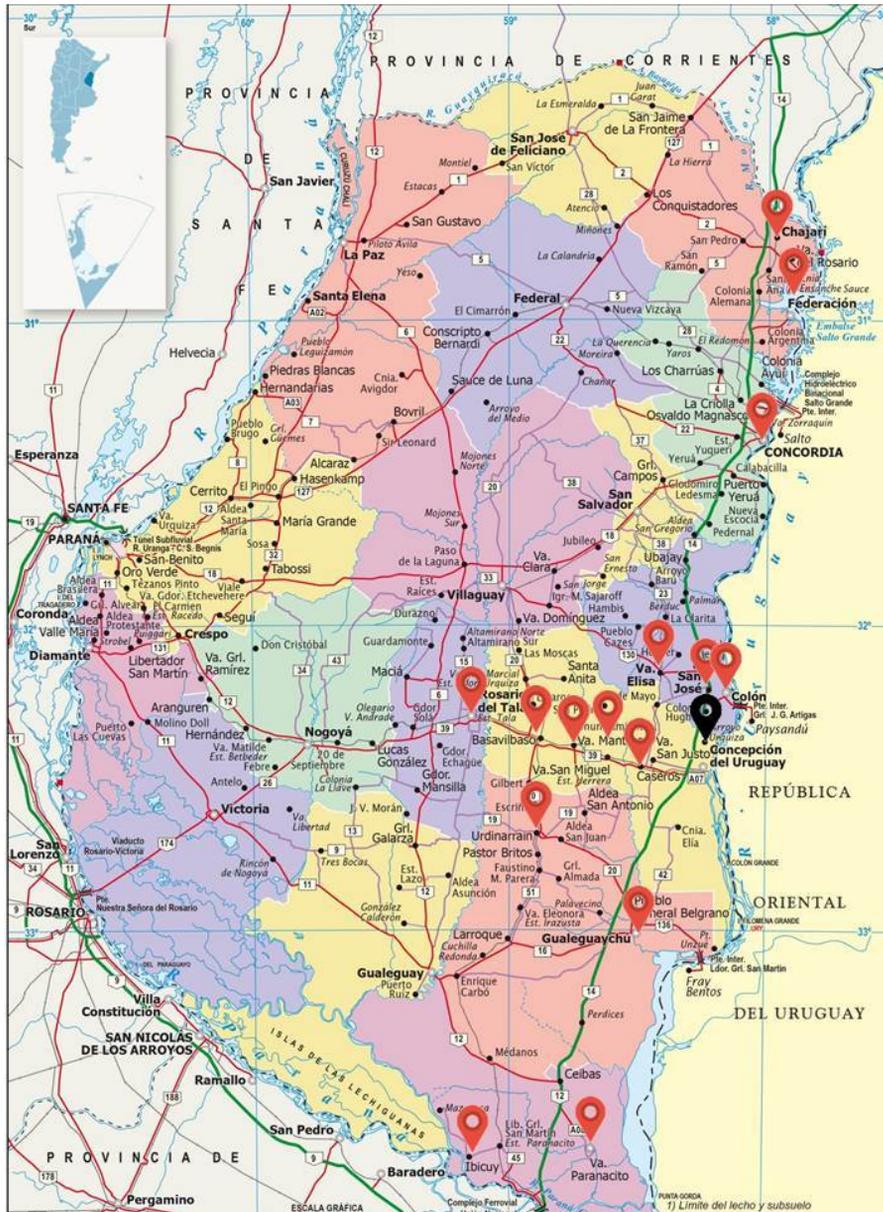


Figura 1. Ubicación de las principales localidades de origen de los estudiantes que viajan hacia Concepción del Uruguay.

FUENTE: Elaboración propia en base a cartografía del Instituto Geográfico Nacional (Mapa político de la provincia de Entre Ríos).

Este mapa señala la ubicación de las principales localidades entrerrianas de donde provienen los estudiantes que arriban a Concepción del Uruguay. Podemos observar el amplio espacio regional que tiene como centro de servicios de nivel superior a la ciudad de Concepción del Uruguay.

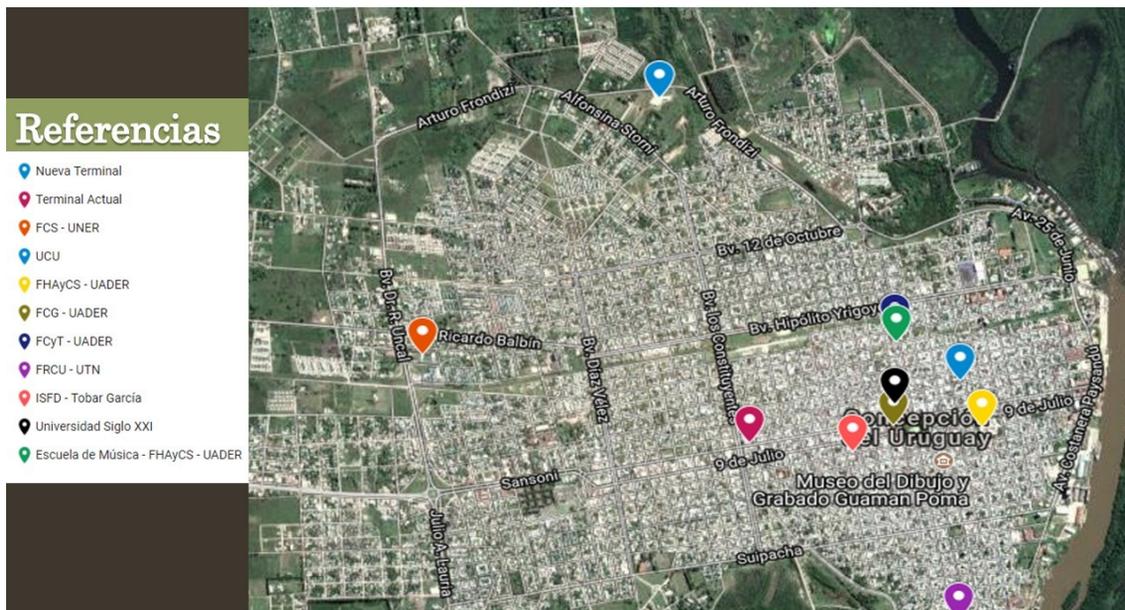


Figura 2. Ubicación de la Terminal actual, la localización propuesta para la futura Terminal y las instituciones de educación superior.

FUENTE: Elaboración propia en base a cartografía Google de la ciudad de Concepción del Uruguay (Entre Ríos).

Por medio de esta imagen observamos la localización de la actual Terminal de Ómnibus, la ubicación del nuevo predio construido para el traslado de la Terminal y las sedes de las instituciones de nivel superior. Se puede apreciar la concentración de instituciones en la zona del centro administrativo-comercial de la ciudad y su cercanía con la Terminal actual, que resulta favorable para la accesibilidad y el traslado de los estudiantes. Además, podemos comprobar la condición de periferia que presenta la zona propuesta para la nueva Terminal de Ómnibus.

Como toda ciudad intermedia que está creciendo en población, expandiéndose en superficie y densificándose en las zonas centrales, Concepción del Uruguay transita cambios importantes que requieren modificaciones de las infraestructuras básicas para la movilidad, como rutas, accesos, avenidas y circunvalaciones. Este proceso atraviesa permanentes focos de tensión entre gobernantes, empresarios y ciudadanos respecto a la apertura hacia las innovaciones, que implican habilitar nuevas áreas y relocalizar servicios que, ante un cambio de escala, necesitan otro espacio para funcionar, tal es el caso de la terminal de ómnibus de servicios de mediana y larga distancia.

5.1 El impacto de la relocalización de servicios sobre la población: el caso de los estudiantes de nivel superior

En esta investigación, que estamos comenzando a desarrollar, proponemos estudiar el impacto de la relocalización de la terminal de ómnibus en la estructura de movilidad de los estudiantes de la Facultad de Humanidades Artes y Ciencias Sociales (FHAYCS), perteneciente a la Universidad Autónoma de Entre Ríos (UADER) de la ciudad de Concepción del Uruguay, que viajan desde otras localidades diariamente y, también, la

de residentes en otras localidades que se han mudado a la ciudad, pero viajan con frecuencia semanal.

En relación con la localización actual de la Terminal de Ómnibus “Francisco Ramírez”, de Concepción del Uruguay, situada entre las calles Rocamora, Galarza, Dr. Scelzi y Bvard. Constituyentes, los residentes, estudiantes y turistas destacan ventajas derivadas de su accesibilidad, como por ejemplo: cercanía al centro, seguridad, proximidad a lugares de residencia y servicios universitarios. La mayoría de los edificios en donde funcionan los servicios educativos de nivel superior están establecidos en la zona céntrica. También hay problemas importantes, derivados de la localización actual:

- ✓ Congestión en la zona central debido a la centralización de las dependencias públicas-estatales y los servicios privados;
- ✓ Deterioro del entorno barrial por la circulación de las personas y los servicios de transporte públicos y particulares.

A través de un acuerdo con capitales privados, el Gobierno local llevó adelante un proyecto de reubicación de la Terminal de Ómnibus, mediante el cual se hacía entrega del predio actual a cambio de la construcción de nuevas instalaciones, ubicadas hacia el norte de la ciudad. Cabe destacar que, actualmente y debido a la falta de consenso social, el proyecto se encuentra paralizado, aunque la construcción del nuevo predio se encuentra muy avanzada. De hecho, se están realizando remodelaciones en el actual edificio.

La nueva localización propuesta, ubicada en calle Arturo Frondizi, a 600 metros, al este, del cruce con calle Alfonsina Storni, también suma problemáticas relacionadas a la accesibilidad.

Según constatamos en el desarrollo de un trabajo de campo inicial, esta nueva localización presenta los siguientes problemas:

- ✓ Está muy alejada del centro de la ciudad. Hay, aproximadamente, 3 Km. de distancia entre este emplazamiento y la Plaza Ramírez, corazón del centro administrativo de la ciudad. (Ver Figura 2)
- ✓ La ciudad no cuenta con un sistema de transporte público de pasajeros que garantice de manera eficiente la movilidad entre las zonas centrales, donde se encuentran los servicios más especializados, y la futura Terminal (Ver Figuras 4 y 5).
- ✓ La nueva localización de la terminal, en la periferia de la ciudad, modificará los costos de transporte (dinero, tiempo y comodidades) para todos los usuarios de micros de media y larga distancia, ya que deberán sumar traslados en colectivos, remises, autos, etc., hasta el destino de cada usuario.

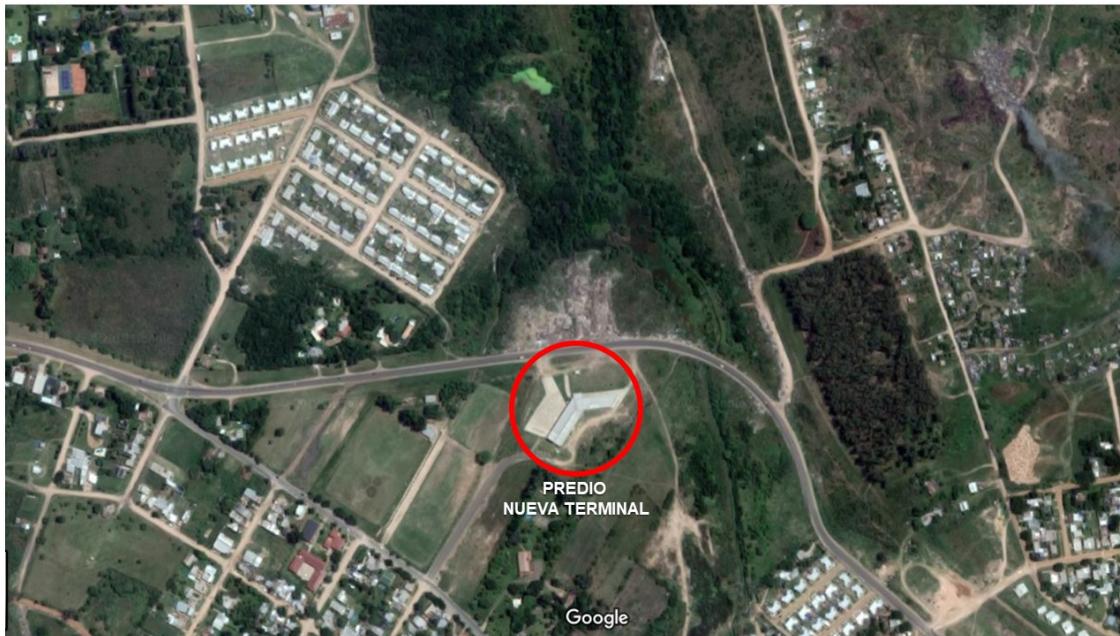


Figura 3. Localización propuesta para la nueva terminal de ómnibus

FUENTE: Elaboración propia en base a cartografía Google de la ciudad de Concepción del Uruguay (Entre Ríos) y trabajo de campo inicial.

Por medio de esta imagen podemos ubicar la localización propuesta para la nueva terminal de ómnibus de media y larga distancia de Concepción del Uruguay. Se observan los terrenos baldíos que la rodean y su ubicación alejada del centro administrativo de la ciudad. Además, puede apreciarse la presencia de basurales y mini basurales en las cercanías del nuevo predio, la falta de veredas y espacios de tránsito adecuados.

Para los estudiantes, los traslados cotidianos hacia la ciudad desde sus lugares de origen implican costos que se pagan en dinero, tiempo y comodidades. La frecuencia de estos traslados, diaria, semanal o mensualmente, obliga a los usuarios de servicios de transporte a ajustarse a una ecuación de costos en la que intervienen dichas variables.

Si bien dentro de cada Universidad conviven estudiantes de distinto origen y status sociales, el estudiantado de la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Entre Ríos, se caracteriza por ser de clase social media, trabajadores e hijos de trabajadores.

El traslado de la terminal provocaría dificultades no sólo económicas, sino que, también, influiría en la planificación horaria de los y las estudiantes, que deberían coordinar nuevos horarios de traslado desde sus ciudades de origen hacia Concepción del Uruguay.

Además, sería incómodo movilizarse a pie desde la terminal hacia las viviendas estudiantiles, como lo hacen actualmente, por las grandes distancias, las condiciones de las calles y la seguridad del lugar del nuevo emplazamiento. Como observamos en las Figuras 4 y 5, el recorrido del transporte intraurbano no circula directamente por la

ubicación del nuevo predio, sino que, el ramal más cercano pasa a, aproximadamente, 600 metros de distancia, en una zona de tránsito de vehículos de gran tamaño. Como consecuencia, también deberían recurrir a trasladarse en remises o taxis, lo que acrecentaría los gastos de transporte.

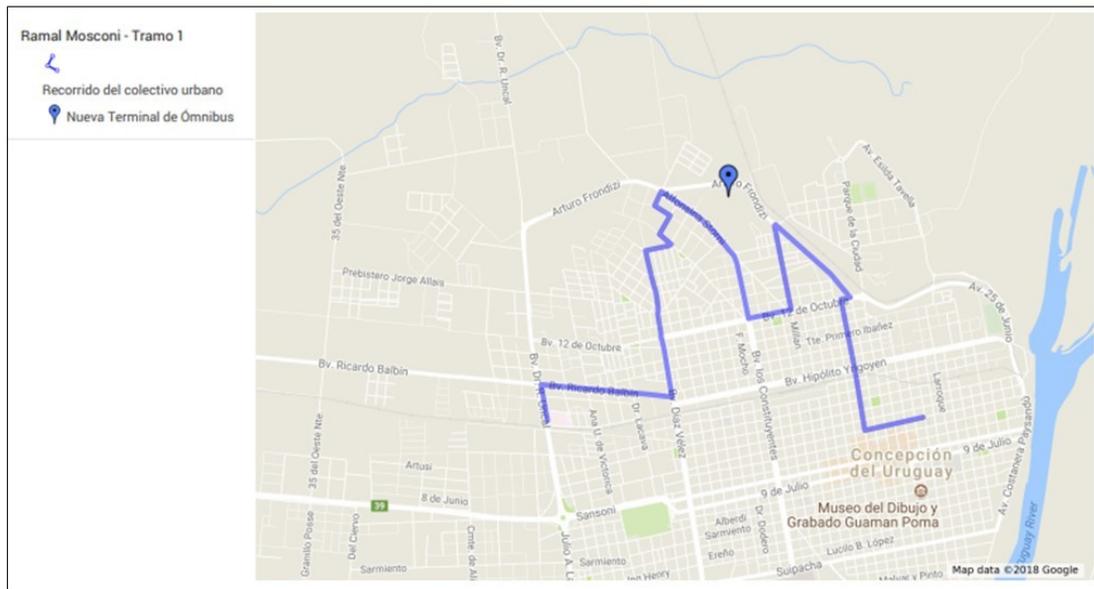


Figura 4. Recorrido del Ramal “Mosconi”, de la línea de transporte urbano, en su primer tramo.

FUENTE: Elaboración propia en base a cartografía Google de la ciudad de Concepción del Uruguay (Entre Ríos) y trabajo de campo inicial.

Por medio de esta imagen podemos observar el recorrido del ramal “Mosconi”, en su primer tramo, de la línea de transporte urbano de la ciudad. Este ramal es el que circula con mayor proximidad a la ubicación de la futura Terminal de Ómnibus. La zona, destinada al tránsito de vehículos de carga pesada, no es adecuada para la circulación de personas que se dirijan a pie hacia la parada de los colectivos.

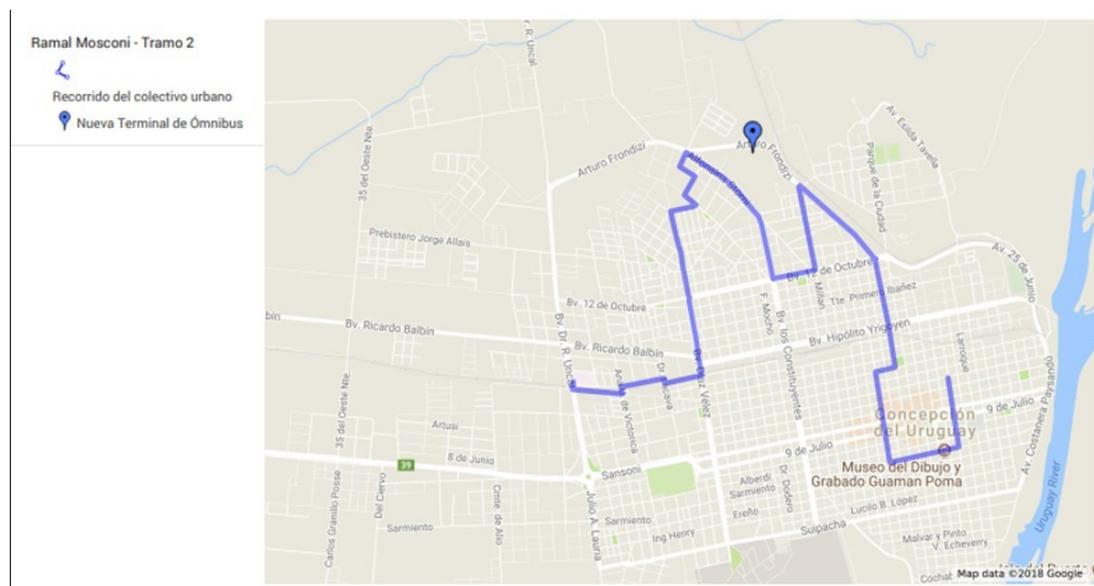


Figura 5. Recorrido del Ramal “Mosconi”, de la línea de transporte urbano, en su segundo tramo.

FUENTE: Elaboración propia en base a cartografía Google de la ciudad de Concepción del Uruguay (Entre Ríos) y trabajo de campo inicial.

Por medio de esta imagen podemos observar el recorrido del ramal “Mosconi”, en su segundo tramo, de la línea de transporte urbano de la ciudad. Este ramal es el que circula con mayor proximidad a la ubicación de la futura Terminal de Ómnibus. La zona, destinada al tránsito de vehículos de carga pesada, no es adecuada para la circulación de personas que se dirijan a pie hacia la parada de los colectivos.

LOCALIDAD DE ORIGEN	COSTO DE PASAJE DESDE LOCALIDAD DE ORIGEN HACIA C. DEL URUGUAY*	COSTO DE REMIS DESDE FUTURA TERMINAL HACIA EL CENTRO ADMINISTRATIVO*	COSTO TOTAL
Colón	\$85,00	\$110,00	\$195,00
Villa Elisa	\$110,00	\$110,00	\$220,00
San José	\$80,00	\$110,00	\$190,00
Gualeduaychú	\$145,00	\$110,00	\$255,00
Urdinarrain	\$200,00	\$110,00	\$310,00
Concordia	\$320,00	\$110,00	\$430,00
Federación	\$440,00	\$110,00	\$550,00
Chajarí	\$540,00	\$110,00	\$650,00
Rosario del Tala	\$190,00	\$110,00	\$300,00
Caseros	\$60,00	\$110,00	\$170,00
Herrera	\$65,00	\$110,00	\$175,00
Basavilbaso	\$130,00	\$110,00	\$240,00
Villa Mantero	\$100,00	\$110,00	\$210,00
Ibicuy	\$420,00	\$110,00	\$530,00
Villa Paranacito	\$370,00	\$110,00	\$480,00
Paysandú (ROU)	\$235,00	\$110,00	\$345,00

* Costos mínimos de ida en pesos, actualizados a febrero de 2019.

Figura 6. Cuadro de costos de traslados hacia y dentro de Concepción del Uruguay

FUENTE: Elaboración propia.

Como podemos apreciar en la Figura 6, el costo del traslado en remis, desde la futura localización de la terminal de ómnibus hacia el centro administrativo de Concepción del Uruguay, sería, en la mayoría de los casos, igual o mayor que el precio del pasaje de colectivo de media-larga distancia desde las localidades de origen de los estudiantes hacia Concepción del Uruguay. Sumando los valores de ambos traslados, observamos, como consecuencia, que el coste económico se profundiza para aquellos estudiantes que viajan diariamente.

La falta de elaboración y puesta en marcha de una planificación estratégica de localización de servicios y de un plan de movilidad y transporte, por parte del gobierno municipal, influye en la población no sólo económicamente, sino que, además, obliga a los usuarios de los servicios de transporte mencionados anteriormente a adaptar sus rutinas diarias, combinando los horarios de traslado de media-larga distancia e

interurbanos, teniendo en cuenta que el desplazamiento en vehículo particular, sin congestión, demora 7 minutos y, haciendo el recorrido a pie, unos 40 minutos, aproximadamente (Ver Figuras 7 y 8). Además, el nuevo predio de la terminal está rodeado por un terreno baldío, el alumbrado es parcial y no cuenta con veredas en condiciones para poder transitar a pie.

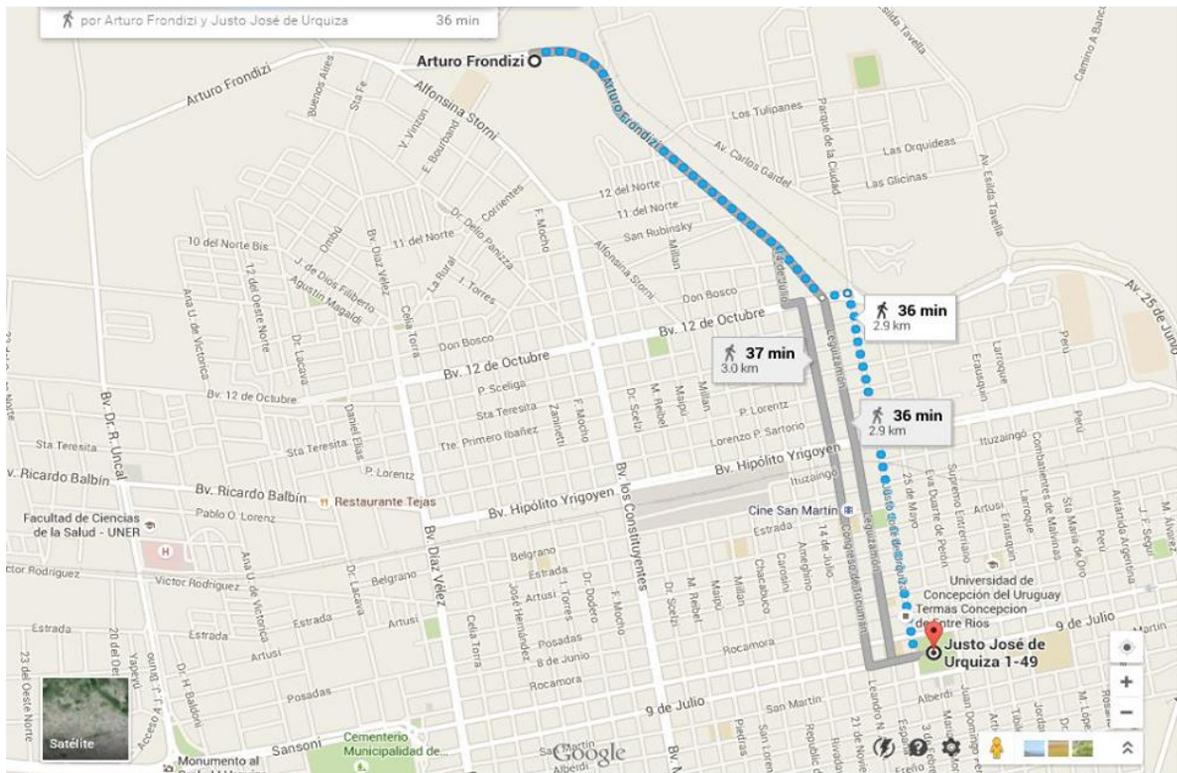


Figura 7. Recorrido a pie desde la nueva terminal de ómnibus hacia el centro administrativo de la ciudad

FUENTE: Elaboración propia en base a cartografía Google de la ciudad de Concepción del Uruguay (Entre Ríos) y trabajo de campo inicial.

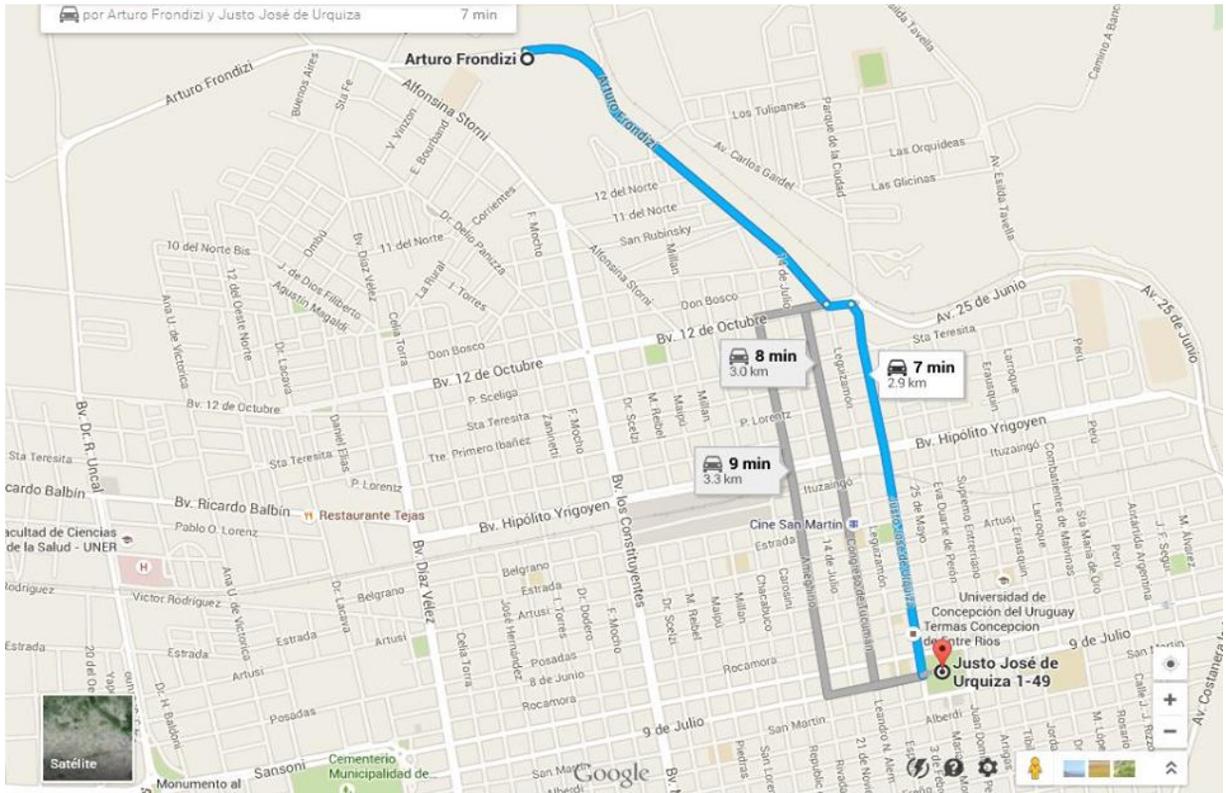


Figura 8. Recorrido en automóviles particulares desde la nueva terminal de ómnibus hacia el centro administrativo de la ciudad.

FUENTE: Elaboración propia en base a cartografía Google de la ciudad de Concepción del Uruguay (Entre Ríos) y trabajo de campo inicial.

6. CONCLUSIONES

Concepción del Uruguay no escapa a la realidad que atraviesan las ciudades intermedias argentinas. La expansión física hacia sus zonas periféricas no obedece a lineamientos ni acciones planificadas por parte del Estado Municipal. Además, la tendencia a la instalación de nuevos asentamientos, principalmente, hacia la zona oeste de la ciudad, se mantuvo en la última década.

A la hora de realizar modificaciones en la organización de los servicios de transporte, los organismos gubernamentales no tienen en cuenta que es imprescindible conocer los desplazamientos cotidianos de la población desde los distintos grupos que conforman la estructura social. Además, las administraciones municipales se encuentran limitadas por la dificultad que significa el mantenimiento de servicios costosos y por la falta de formación específica de los funcionarios abocados a estas cuestiones. El accionar del gobierno local corresponde a un paradigma de movilidad tradicional, donde actúan una vez que la demanda ya fue creada por la sociedad, como sostienen Anapolsky y Pereyra.

El Gobierno Municipal, junto con empresas privadas, inició un proyecto de relocalización de la terminal de ómnibus de media y larga distancia. En la actualidad, la construcción del nuevo predio se encuentra paralizada por presiones sociales, a pesar

del notable avance en las edificaciones. Actualmente, la terminal se ubica en una zona cercana al centro administrativo-comercial de la ciudad y el nuevo predio se ubicaría en una zona periférica hacia el norte de la ciudad.

La nueva ubicación de la Terminal, muy distante del centro comercial y administrativo, y la falta de desarrollo de un sistema de transporte urbano acorde a las necesidades de la población y al perfil universitario de la ciudad, afectarían claramente a uno de los grupos sociales más dinámicos de la ciudad, como es el de los estudiantes de nivel superior. La futura localización condicionaría la accesibilidad de los usuarios, ya que encontrarían obstáculos de tiempo y dinero para poder circular, contraponiéndose a lo que la Comisión Europea de Accesibilidad sostiene como pilares para un mejor funcionamiento de la sociedad.

El costo económico que enfrentarían los estudiantes de nivel superior sería alto, ya que, en varios casos, el valor del traslado en remises particulares igualaría o superaría el precio del pasaje de colectivo de media-larga distancia desde las localidades de origen de los estudiantes hacia Concepción del Uruguay. Además, sus planificaciones horarias también se verían modificadas, al tener que combinar horarios de colectivos de media-larga distancia y transportes urbanos.

Como podemos observar, la falta de planificación y ordenamiento territorial por parte de la gestión municipal no sólo se materializa en la dispersión poblacional hacia las periferias, sino que, además, la falta de políticas públicas de urbanización, transporte y movilidad coherentes y acordes a las demandas de la población, afectan seriamente a los grupos sociales más dinámicos de la sociedad uruguayense.

En caso de que se concrete la relocalización de la Terminal de Ómnibus en el nuevo predio, los pasos a seguir en este trabajo son: constatar si se modifican los recorridos del transporte urbano, alcanzando esta zona, y su frecuencia de recorrido; revisar el acondicionamiento de esta parte del territorio, respecto a servicios como alumbrado público, asfaltado, señalización, construcción de veredas y apertura de calles; realizar, nuevamente, un relevamiento de precios de medios de transporte utilizados por los estudiantes para su traslado y, de esta manera, verificar si hay modificaciones en los costos de dinero y comodidades.

BIBLIOGRAFÍA

- Anapolsky, S. y Pereyra, L. (2012). Desafíos de la gestión y la planificación del transporte urbano y la movilidad en ciudades argentinas. Revista Transporte y Territorio N° 7, Universidad de Buenos Aires. pp. 57-75.
- Bertoncello, R. (2012). A lo largo de la segunda mitad del siglo pasado, argentina asistió a una gran transformación del sistema de asentamiento En: Revista Población, Dirección Nacional de Población Ministerio del Interior, Año 4, N° 7, ISSN: 1852-074X
- Blanco, J. (2007). Espacio y territorio: elementos teórico-conceptuales implicados en el análisis geográfico". En Fernández Caso, V. y R. Gurevich (Coord.). Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Cebollada, À. y Miralles-Guasch, C. (2008). "La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales". Anales de Geografía de la Universidad Complutense, N° 28.
- Ciuffini, F.M. (1993). "El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, maeria i energia" en Medi ambient. en Tecnologia i Cultura 5 (Repensar la ciutat), 42-53.
- Comisión Europea de Accesibilidad (1987). Concepto Europeo de Accesibilidad.
- Corréa R. L. (1995). "Espaco, um conceito-chave da geografia", en I. Castro, P. Gomes y R. Correa (orgs.), Geografia: Conceitos e Temas, Río de Janeiro, Bertrand Brasil.
- Del Romero Renau, L. (2011). La explosión de la movilidad urbana en ciudades pequeñas: un problema creciente. Análisis a partir del municipio metropolitano de Aldaya (Valencia). Revista Transporte y Territorio N° 4, pp. 133-147. Universidad de Buenos Aires.
- Gutiérrez, A. y Rearte, J. (2012). Presentación: Dossier Transporte y Movilidades en ciudades intermedias de Argentina. Revista Transporte y Territorio N° 7, pp. 1-8. Universidad de Buenos Aires.
- Harvey, D. (1985). "The Geopolitics of Capitalism", en D. Gregory y J. Urry (eds.), Social Relations and Spatial Structures, Londres, Macmillan.
- López, F. y Nieto, D. (2010). Relaciones entre el concepto de movilidad y la ocupación territorial de Medellín. Revista EIA, ISSN 1794-1237 Número 13, p. 23-37. Medellín (Colombia).
- Méndez, R. y otros. Procesos de innovación en ciudades intermedias y desarrollo territorial: Una aproximación teórica. Instituto de Economía y Geografía (CSIC).
- Miralles Guasch, C. (2013). Presentación: Dossier metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte. Revista Transporte y Territorio N° 6, pp. 1-6. Universidad de Buenos Aires.

Modenes, J. A. (2006). Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas. Ponencia presentada al X Congreso de la Población Española, Pamplona (España)

Municipio de Guadalajara de Buga (2009). Formulación Plan de Movilidad. Medellín (Colombia).

Seguí Pons, J.M. y Petrus Bey, J.M. (1991) Geografía de redes y sistemas de Transporte. Madrid. Síntesis Wiel, 1999.

UNESCO (1999). Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial.

Vapñarsky, C. y Gorojovsky, Nr. (1990). El crecimiento urbano en la Argentina. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano-IIED.