

ESTRUCTURA DE OPORTUNIDADES URBANAS DESDE EL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO

El caso del programa Mi Casa Mi Vida, en Córdoba Argentina

STRUCTURE OF URBAN OPPORTUNITIES FROM ACCESS TO PUBLIC TRANSPORTATION

The case of Mi Casa Mi Vida program, in Córdoba, Argentina

ESTRUTURA DE OPORTUNIDADES URBANAS DO ACESSO AO TRANSPORTE PÚBLICO

O caso do programa Mi Casa Mi Vida, em Córdoba, Argentina

M. Cecilia Marengo, Inv. Independiente CONICET – INVIHAB Universidad Nacional de Córdoba, Argentina
(UNC), mcmarengo@unc.edu.ar

Florencia Sosa, Becaria doctoral CONICET, INVIHAB – UNC mfsosa@mi.unc.edu.ar

Pablo Avalos, Becario doctoral CONICET, INVIHAB - UNC pablodarioavalos@mi.unc.edu.ar

RESUMEN

El trabajo analiza el acceso al transporte público de pasajeros como variable de la estructura de oportunidades urbanas, a partir de los "barrios-ciudad" del programa de vivienda social MCMV de localización periférica. El objetivo es verificar cuál es la relación entre el servicio de transporte público, la localización y la consolidación del entorno urbano. Se sostiene como hipótesis que el servicio de transporte público presentaría un uso diferenciado relacionado con la propia evolución urbana de cada barrio. Se realizó un análisis cuantitativo del transporte público en 2010 y 2020, junto con uno cualitativo a partir de entrevistas a informantes claves. Los resultados reafirman la importancia del transporte público en los desplazamientos cotidianos de los habitantes y muestran que la consolidación de los entornos urbanos de estos barrios no fue homogénea, resultando positiva, en algunos casos, en términos de accesibilidad. También que las mejoras en el servicio, no fueron significativas y sustanciales en el periodo analizado, manteniéndose la problemática del acceso a la movilidad. Finalmente se verifica que el transporte público es una variable que condiciona (por su calidad y costo) el acceso a la estructura de oportunidades y reproduce las condiciones de segregación en relación con la localización urbana.

Palabras clave: estructura de oportunidades, localización, transporte público, vivienda social.

Línea de Investigación:

B2_Los Retos de la Ciudad y el Territorio en el Siglo XXI – B2.2_Desigualdad Urbana y Segregación Socio-espacial;

ABSTRACT

The paper analyzes access to public passenger transport as a variable in the structure of urban opportunities, based on the "neighborhoods-city" of the MCMV social housing program in peripheral locations. The objective is to verify the relationship between the public transport service, the location and the consolidation of the urban environment. It is held as a hypothesis that the public transport service would present a differentiated use related to the urban evolution of each neighborhood. A quantitative analysis of public transport in 2010 and 2020 was carried out, along with a qualitative one based on key informant interviews. The results reaffirm the importance of public transport in the daily movements of the inhabitants and show that the consolidation of the urban environments of these neighborhoods was not homogeneous, being positive, in some cases, in terms of accessibility. Also that the improvements in the service were not significant and substantial in the analyzed period, maintaining the problem of access to mobility. Finally, it is verified that public transport is a variable that conditions (due to its quality and cost) access to the structure of opportunities and reproduces the conditions of segregation in relation to urban location.

Keywords: structure of opportunities, location, public transport, social housing

Line of Investigation:

B2_The Challenges of the City and the Territory in the XXI Century – B2.2_Urban Inequality and Socio-Spatial Segregation

RESUMO

O artigo analisa o acesso ao transporte público de passageiros como variável na estrutura de oportunidades urbanas, a partir dos “bairros-cidade” do programa de habitação social MCMV, localizados na periferia. O objetivo é verificar a relação entre o serviço de transporte público, a localização e a consolidação do ambiente urbano. A hipótese considera que o serviço de transporte público apresentaria um uso diferenciado em relação à evolução urbana de cada bairro. Foi realizada uma análise quantitativa do transporte público em 2010 e 2020, juntamente com uma qualitativa baseada em entrevistas com informantes-chave. Os resultados reafirmam a importância do transporte público na mobilidade diária dos moradores desses bairros e mostram que a consolidação dos ambientes urbanos não foi homogênea, sendo positiva, em alguns casos, em termos de acessibilidade. Também que as melhorias no serviço de transporte público não foram significativas e substanciais no período analisado, mantendo-se o problema de acesso à mobilidade. Por fim, verifica-se que o transporte público é uma variável que condiciona (pela sua qualidade e custo) o acesso à estrutura de oportunidades e reproduz as condições de segregação em relação à localização urbana.

Palavras chave: estrutura de oportunidades, localização, transporte público, habitação social

Linha de Investigação:

B2_Os Desafios da Cidade e do Território no Século XXI: B2.2_Desigualdades urbanas e segregação

1. Introducción

El trabajo indaga el rol de la política pública habitacional en la configuración de oportunidades urbanas para los habitantes de localizaciones periféricas. Aborda la estructura de oportunidades desde la variable acceso al transporte público, entendido como un factor significativo para que puedan reproducir su vida cotidiana y acceder a diferentes satisfactores sociales. Se analiza el servicio de transporte público en los denominados “barrios-ciudad” del programa habitacional público Mi Casa Mi Vida -MCMV- en Córdoba, Argentina, inaugurado entre 2004 y 2008. Lucca y Tecco (2011) afirman que no hay una distribución equitativa de este recurso entre los grupos poblacionales, lo que da como resultado diferentes niveles de movilidad, apropiación y uso de la ciudad. Según Riera (2018) existe una relación entre la distribución de las residencias y actividades en el territorio con el transporte, ya que la primera condiciona la eficiencia del segundo, incrementando las distancias y los costos de los viajes. La extensión de la periferia en la ciudad de Córdoba explica en parte que 32% de los viajes se realicen en transporte público y un 26% en auto (PTUMA, 2011). El objetivo es verificar cuál es la relación entre el servicio de transporte público, la localización y la consolidación urbana en 2020, y conocer la oferta de transporte público, las demandas y la accesibilidad a centralidades, para la reproducción de la vida cotidiana de pobladores de estos barrios. Se sostiene como hipótesis que el servicio de transporte público presentaría un uso diferenciado relacionado con la propia evolución de cada barrio, donde la accesibilidad mejoró, a la par que los entornos se consolidaron.

2. Modelo de urbanización, movilidad urbana y estructura de oportunidades

Los estudios sobre movilidad urbana consideran el contexto socio-cultural y los modelos de urbanización. Irós (2014) señala que el tamaño de una ciudad constituye un indicador que define la importancia que tienen los diferentes modos de traslado. Indovina (2004:52) menciona que “el modo de relacionarse de los individuos y familias con la ciudad, no constituye ni una constante ni una determinación 'natural' sino que más bien es un producto cultural y político”. Esta relación fue modificándose a lo largo del tiempo, hoy bajo el concepto de ciudad difusa, la reestructuración de actividades productivas, de servicios y de población, que ya no demandan de una urbanización contigua, y prevalecen formas de crecimiento por extensión a escala metropolitana, donde los desplazamientos se realizan en base a la movilidad individual en automóvil.

Indovina (2004) entiende la accesibilidad como multiplicidad de ocasiones y proximidad. La alta densidad y la intensidad propias de la ciudad compacta pueden ser traducidas como la posibilidad para una población numerosa de acceder fácilmente a cada punto del territorio. Sin embargo, este concepto también adquiere nuevo significado a la luz de las transformaciones de las últimas décadas. Si bien la ciudad difusa no cuenta con las ventajas de la ciudad compacta, la distancia puede reducirse si se da una mayor propensión al movimiento y una mayor accesibilidad en términos de tiempo; condiciones que reemplazarían la ausencia de densidad e intensidad en las periferias, que se transforman en espacios con mayor accesibilidad y desplazamientos individuales y en medios particulares.

Ascher (2004) menciona el derecho a la movilidad como uno de los objetivos centrales de las políticas urbanas. Los cambios producidos en la sociedad indican una mayor autonomía de las personas y tienen su correlato en los desplazamientos y en los sistemas de movilidad. Hay una exigencia de mayor autonomía que se expresa en el uso de medios de transporte individuales” (ibid.:61). Las distancias físicas cambian según el medio de transporte y de comunicación, y según las horas. Los usuarios eligen en mayor medida los lugares y momentos de su actividad; también pueden elegir entre un cambio de lugar (desplazamiento) y un cambio de tiempo (desincronización), rasgos que señala como de la nueva revolución urbana. “Los ciudadanos se desplazan cada vez más en todos los sentidos, en formas diferentes y cambiantes y los desplazamientos pendulares, al igual que los desplazamientos radio-concéntricos son minoritarios” (ibid.: 63). Esta condición se confronta con los recorridos del transporte público pensados sobre los ejes de la estructura urbana y con los habitantes que no disponen de medios de transporte particular, que cada vez tienen más dificultades porque las ciudades resultan menos accesibles. Así, para este autor, se requiere de “una oferta de transporte multimodal, compleja y sostenible que garantice la accesibilidad de todas las personas, y de todas las partes del territorio en términos funcionales como de justicia social” (ibid, 14).

Según Katzman (1999) la estructura de oportunidades es definida como la probabilidad de acceso a bienes, servicios o al desempeño de actividades significativas para la reproducción cotidiana de las personas, y se expresa a través de activos y recursos. La estructura urbana influye en la distribución de oportunidades a través de las condiciones de localización vinculadas a formas diferenciales de acceso al transporte (Di Virgilio y Perelman, 2014). Para Hernández (2012) la movilidad es un activo con que cuentan los hogares y, al mismo tiempo, un recurso que les permite acceder a otros bienes. Las áreas periféricas conformadas a partir de la producción habitacional del Estado presentan condiciones desfavorables en términos del acceso a la movilidad urbana, se trata de entornos insulares con población vulnerable relocalizada que registran una mayor dependencia de movilidad en transporte público.

3. Localización de los barrios-ciudad MCMV, en Córdoba.

Córdoba es la segunda ciudad con mayor cantidad de habitantes de Argentina, con 1.309.536 personas, (INDEC, 2010) distribuidas de manera heterogénea y en baja densidad (60 habitantes/ha) (Municipalidad de Córdoba, 2008), en un ejido de 576 km². Se caracteriza por un patrón de crecimiento extendido, un esquema vial radio céntrico sobre el que se localizan los principales accesos metropolitanos que han orientado el crecimiento. En las últimas tres décadas, se conformaron nuevas centralidades periféricas, se consolidaron subcentros en barrios tradicionales y se consolidó el anillo de la avenida de Circunvalación, que facilita los vínculos urbano-metropolitanos que evitan el centro.

El programa MCMV ejecutado entre 2003 y 2010 por el gobierno provincial fue uno de los de mayor impacto en su tipo, significó la construcción de más de 10.000 viviendas para la reubicación de un 34% de las urbanizaciones informales¹ (Figura 1). Se desarrollaron 11 barrios, 9 se ubicaron por fuera en la Av. Circunvalación, en la periferia.

A más de 10 años de la materialización del programa, se aborda el estudio reconociendo la dinámica, su evolución urbana, y las características de accesibilidad al transporte público durante el periodo 2010-2020.

El procedimiento metodológico consideró un análisis cuantitativo del transporte público y los indicadores, separación espacial, conectividad a equipamientos y centralidades urbanas, frecuencias, recorridos y cantidad de líneas, a partir de datos de la Municipalidad de Córdoba, las empresas prestadoras de servicios y Google Maps, en dos cortes temporales: 2010-2020. Los datos se geo-procesaron por el software GIS. Se analizaron comparativamente: los recorridos y cantidad de líneas que atienden a los 11 barrios, la conectividad al centro y a centralidades barriales en tiempo y distancia (medidos sobre la base de la aplicación Google Maps). Para el análisis cualitativo, se seleccionaron 2 barrios y se analizaron entrevistas a informantes claves, procesadas por la herramienta Atlas Ti.

¹ Al año 2010.

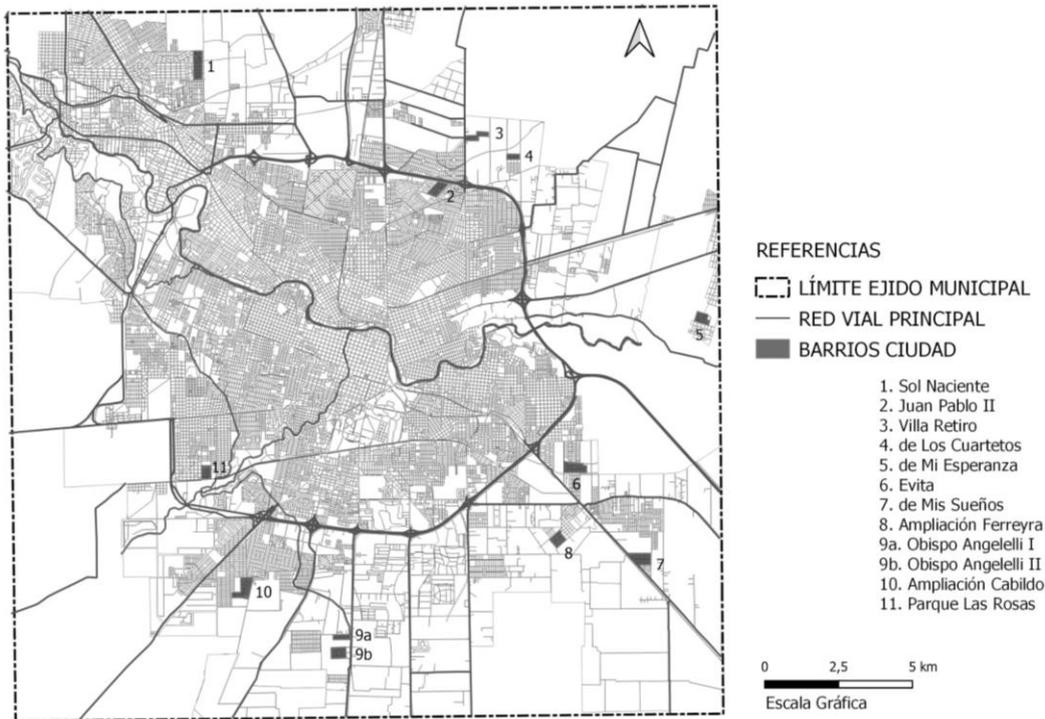


Fig. 1: Localización de barrios ciudades del programa MCMV. Elaboración propia, (2019), a partir de datos del Gobierno de la Provincia de Córdoba (2010).

4- Caracterización del transporte público en Córdoba

El transporte urbano público de pasajeros al 2020, se organiza, a partir del reordenamiento del sistema en el año 2014, en cuatro tipos de servicios²:

1. Líneas urbanas: designados por colores que indican la zona de cobertura, se identifican con un número de corredores que cubren toda la ciudad.
2. Líneas barriales: 6 en total, pertenecen a los corredores, prestan servicio entre barrios, con una frecuencia más baja.
3. Líneas especiales: teniendo un mismo origen, en determinados horarios tienen dos destinos diferentes.
4. Líneas anulares: revalorizan los destinos periféricos.

Esta organización es una adaptación del anterior sistema, que ofrecía la prestación del servicio sobre corredores mayoritariamente por colectivos y, en menor medida, por trolebuses. La diferencia radica que el actual sistema incorpora líneas barriales, sustituye nombres de líneas, aumenta escasamente los recorridos (Tabla 1 y Figura 2) y establece un nuevo sistema de tarifas que beneficiaría a quienes utilicen un mayor número de conexiones (combinaciones).

² En el 2008 las líneas diferenciales prestaban un servicio con mayor confort, con el objetivo de evitar el uso del vehículo particular. En marzo del 2015 fueron dadas de baja debido a la escasa cantidad de pasajeros y poca rentabilidad (Tránsito Córdoba, 2015).

Similitudes de recorridos NARANJAS		Similitudes de recorridos AZULES		Similitudes de recorridos ROJOS		Similitudes de recorridos AMARILLOS		Similitudes de recorridos CELESTES		Similitudes de recorridos VERDES		Similitudes de recorridos TRANSVERSALES		Similitudes de recorridos DIFERENCIALES	
N	10	A	20	CR	50	C	65	E	70	CV	43	T	18-73	D1	D10
N1	11	A1	22	R1	30-41	C1	61	E1	75	CV	41-43	T1	18-82	D3	D50
N2	12	A3-A8	28-35	R2	32	C2	62	E2	71	V1	40			D4	D20
N3	13-19	A4	23	R3	31-54	C3	63	E3	73	V2	43-44			D5	D80
N4	14	A5	25	R4	34-50	C4	64	E4	70-71					D6	D30
N5	26	A6	26	R5	35-55	C5	60	E5	71-64						
N6	16	A7	27	R6	52	C6	66	E7	74						
N7-N11	17	A9	29	R8	42	C7	67								
		A10	21-36	R9	30-52										
				R10	33-52										
				R11	54-54										
				R12	68										

Tabla 1. Comparación de líneas entre sistema vigente al 2010, a la izquierda, y al 2014, a la derecha. Elaboración propia, (2022), a partir de datos de la Municipalidad de Córdoba (2014)

En la figura 2 se observa que se sustituyen en el corredor naranja 2 líneas por una, mientras que en los corredores azules, rojos, celestes y verdes aumentan. El corredor rojo presenta una mejora considerable en cuanto al número de líneas con un incremento del 30%.

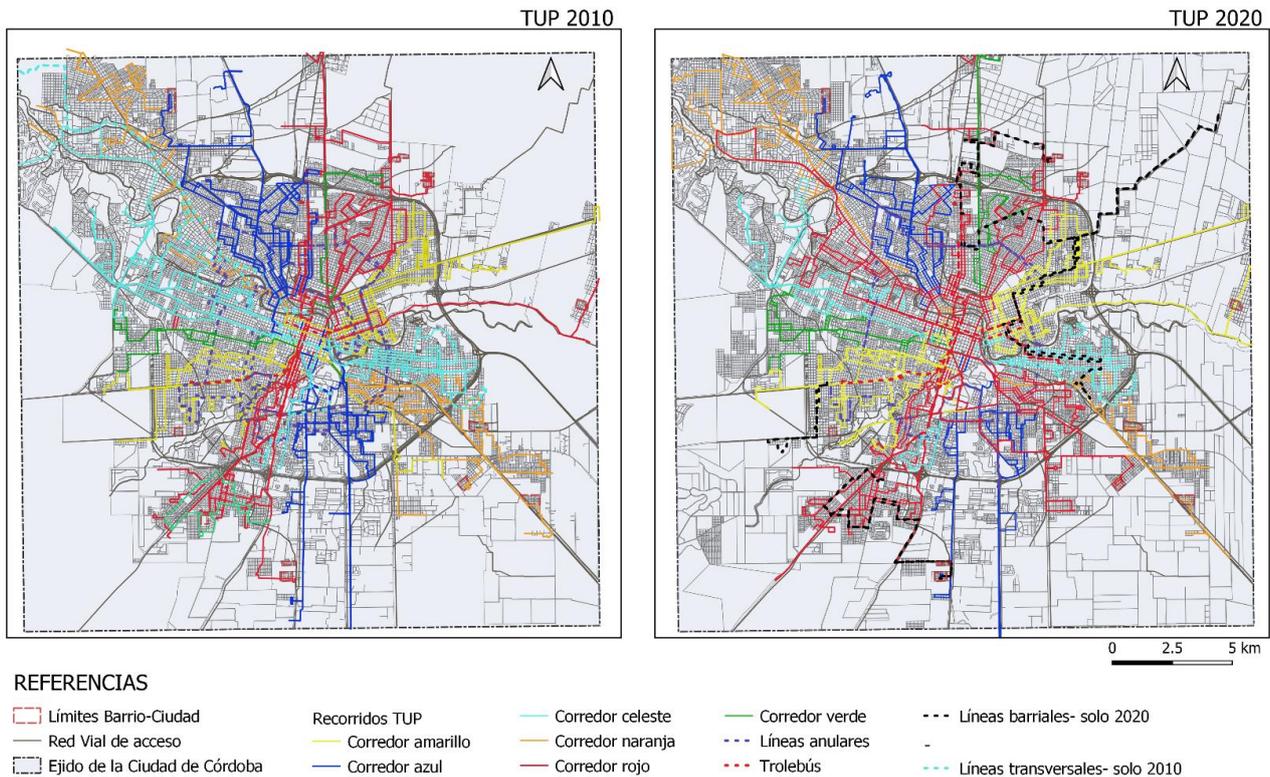


Fig. 2: Recorrido de las líneas de TUP. Años 2010 y 2020. Elaboración propia, (2022), a partir de datos de la Municipalidad de Córdoba (2010, 2020)

5- El transporte público en relación a los barrios-ciudad

5.1 Líneas y áreas de cobertura en los barrios ciudad, 2010-2020

En los 11 barrios ciudades de MCMV se analizó la cantidad de líneas en un radio de 1 km desde el centro de cada urbanización. La distancia equivale a una caminata de 15 minutos y representa la accesibilidad a escala de proximidad barrial, independiente de los medios de movilidad a una parada de colectivos. Se observó el

área de cobertura peatonal, definida por Capdevilla et.al (2014:34) como “la distancia máxima que un peatón está dispuesto a caminar hasta la parada del transporte público; el estándar se considera entre 250 y 300 metros (5 minutos aproximadamente). Este valor es hipotético y dependerá de atributos del propio sistema como de diversos factores del territorio en el que se emplaza.” Para este trabajo se estableció tal área como un buffer de 300 m a partir del trazado de los recorridos.

En cuanto a la cantidad de líneas, se observa que no hubo mejoras significativas (Tabla 2). Para Ciudad Ampliación Cabildo se agregaron 2 líneas; para Villa Retiro, Ciudad Obispo Angelelli I y II y Ciudad Parque Las Rosas se agregó 1 línea. En Ciudad Juan Pablo II se sacó una línea, y en el resto de 6 barrios-ciudad se mantuvo la cantidad. En términos de cobertura peatonal, los barrios Angelelli, Sol Naciente y Parque Las Rosas no presentaban una cobertura total al año 2010. En su evolución 2020, la condición de Sol Naciente se mantiene igual, la de Angelelli mejora, consiguiendo una cobertura total, mientras que la de Parque Las Rosas también mejora, empero muestra la cobertura más deficiente de los 11 barrios analizados (Figura 3).

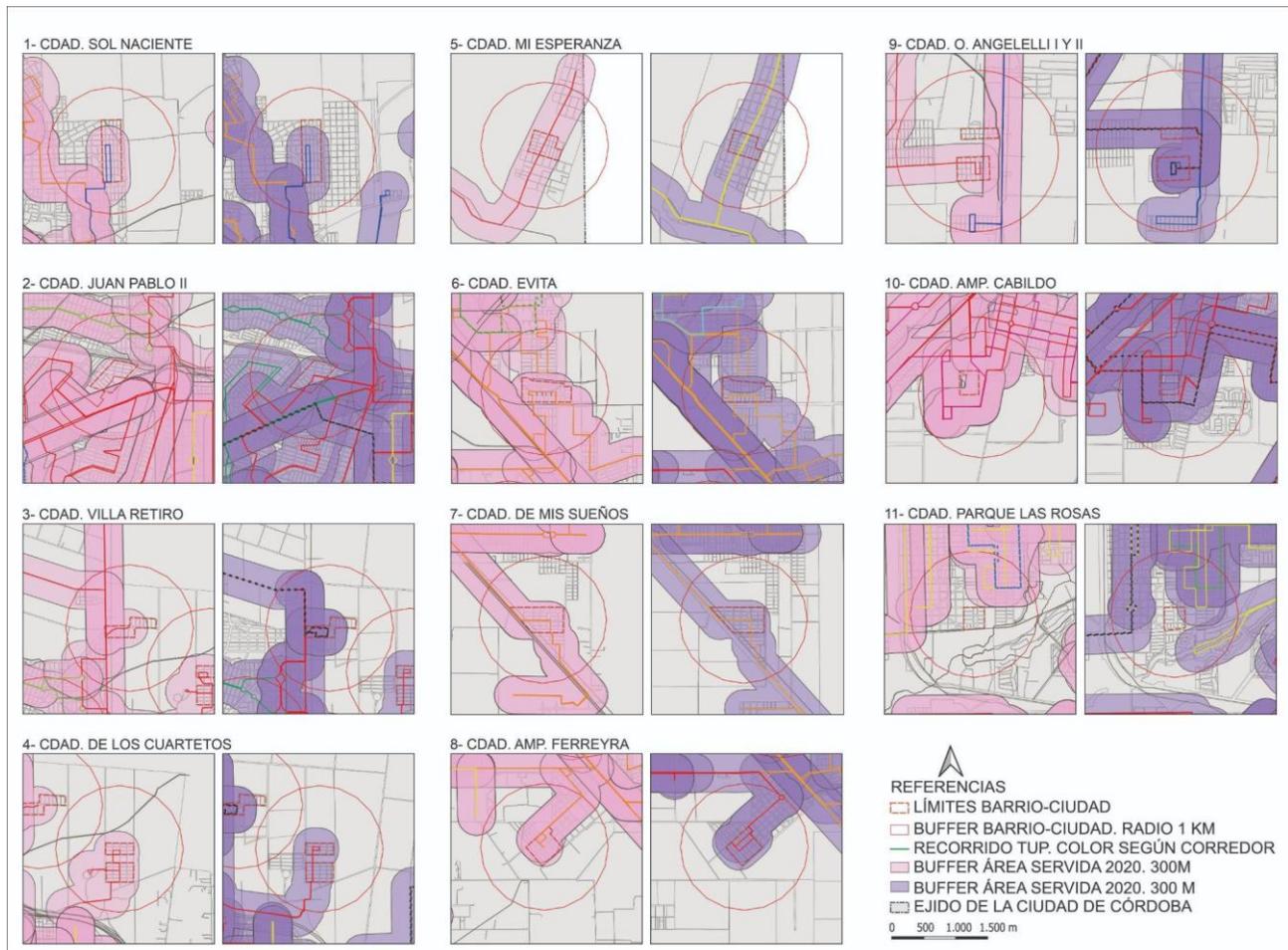


Figura 3. Área de cobertura peatonal. Comparativa años 2010-2020. Fuente: Elaboración propia, (2022) en base a datos de la Municipalidad de Córdoba (2010; 2020)

N°	Barrio	Oferta de líneas en 2010	Oferta de líneas en 2020	Diferencia de líneas 2010-2020 (en cantidad)
1	Ciudad Sol Naciente	A7	27	0
		N11	14	
		N4	17	
2	Ciudad Juan Pablo II	R8	42	-1
		R6	44	
		R9	52	
		R4	53	
		R3	54	
		R11	50	
		R5	B70	
		RCentral	50 (del otro lado de circunv)	
		V1 (del otro lado de circunv)		
3	Ciudad Villa Retiro	R5	52	1
		R12	53	
		R11	54	
			B50	
4	Ciudad de Los Cuartetos	R11	54	0
5	Ciudad de Mi Esperanza	R12	68	0
6	Ciudad Evita	Tam transversal	10	0
		R12	11	
		N8	12	
		N7	14	
		N4	15	
		N11	16	
	N CENTRAL	17		
7	Ciudad de Mis Sueños	N6	16	0
8	Ciudad Ampliación Ferreyra	N1	82	0
		N11	15	
9	Ciudad Obispo Angelelli I y II	R11	29	1
		A9	51	
			B30	
10	Ciudad Ampliación Cabildo	R10	B30	2
		R5	33	
		R6	35	
			53	
		52		
11	Ciudad Parque Las Rosas	C5	63	1
		C4	60	
		600	B61	
		601	600	
			601	

Tabla 2. Líneas de TUP que atienden a los barrios-ciudad. Comparativa años 2010-2020. Fuente: Elaboración propia, (2022), en base a datos de la Municipalidad de Córdoba (2010; 2020)

5.2. Accesibilidad al centro y centralidades urbanas

El nivel de accesibilidad depende de la calidad del transporte público, en relación a la distancia y a la frecuencia (tiempo). Una menor cantidad de líneas de transporte, mayor distancia y menor frecuencia, producen menores niveles de accesibilidad, y esto se agravaría si las áreas de cobertura son escasas.

En el análisis comparativo, expresado en la Tabla 3, se observa que si bien los barrios-ciudades presentan localizaciones periféricas variadas (que van de 7,8 a 14,1 km) (Fig.3), con similares tiempos de recorridos, sus niveles de accesibilidad son heterogéneos. Los casos de Juan Pablo II; Ampliación Cabildo, Ciudad Evita y Parque Las Rosas, presentan mayores posibilidades de acceso al centro y mayor cantidad de líneas (4 para los dos primeros y 3 para los segundos), en distancias que van desde los 7,6 a 9,6 km, y tiempos de recorrido de 53 a 60 minutos; a las centralidades urbano barriales las distancias van de 2,1 a 3 km (Fig. 4 y 5).

Los casos de Ciudad de Mi Esperanza y de Mis Sueños presentan menores niveles de accesibilidad al centro y centralidades barriales, sólo ingresa una línea, las distancias al centro son extensas (13 y 13,5 km respectivamente) y a las centralidades barriales (10,5 y 6 km), lo cual se agrava porque la frecuencia es deficiente (Fig. 4 y 5).

Identificación	Barrio	Accesibilidad al centro			Centralidades urbanas- barriales
		Distancia al Centro (km)	Cantidad de Líneas (N°)	Tiempo de movilidad	Distancia a
N°	Nombre				(minutos)
1	Ciudad Sol Naciente	14.1	3	74'	3
2	Ciudad Juan Pablo II	7.8	4	53'	2.2
3	Ciudad Villa Retiro	9.1	2	75'	3.2
4	Ciudad de Los Cuartetos	10.3	1	65'	4.5
5	Ciudad de Mi Esperanza	13.5	1	104'	10.5
6	Ciudad Evita	9.1	3	60'	3
7	Ciudad de Mis Sueños	13	1	78'	6.2
8	Ciudad Ampliación Ferreyra	10.8	1	67'	4.8
9	Ciudad Obispo Angelelli I y II	10.4	2	63'	7
10	Ciudad Ampliación Cabildo	9.6	4	57'	2.1
11	Ciudad Parque Las Rosas	8.2	3	56'	1.9
	Valores promedio	10.5	2.3	68.3'	4.4

Tabla 3. Barrios ciudades MCMV en relación a la accesibilidad al centro y centralidades barriales. Elaboración propia (2022), en base a relevamiento propio y datos de la Municipalidad de Córdoba 2020.

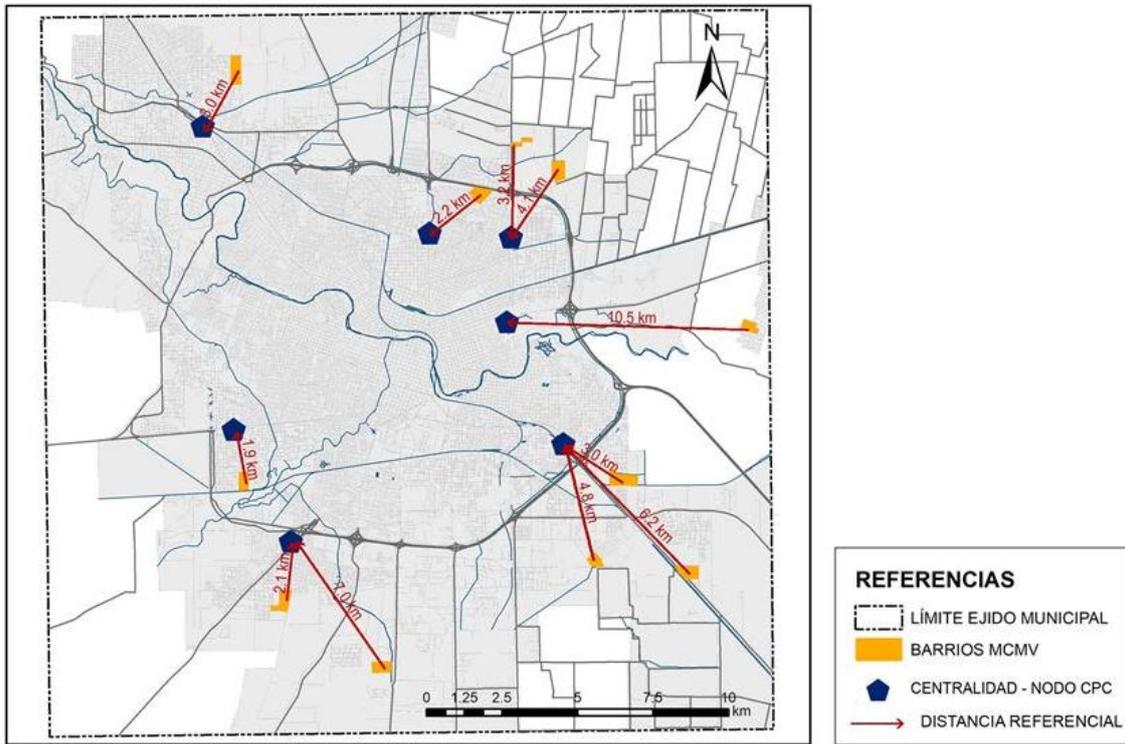


Figura 4. Distancias (km) desde los barrios-ciudad a los CPC. Elaboración propia, (2019), con datos de Google Maps.

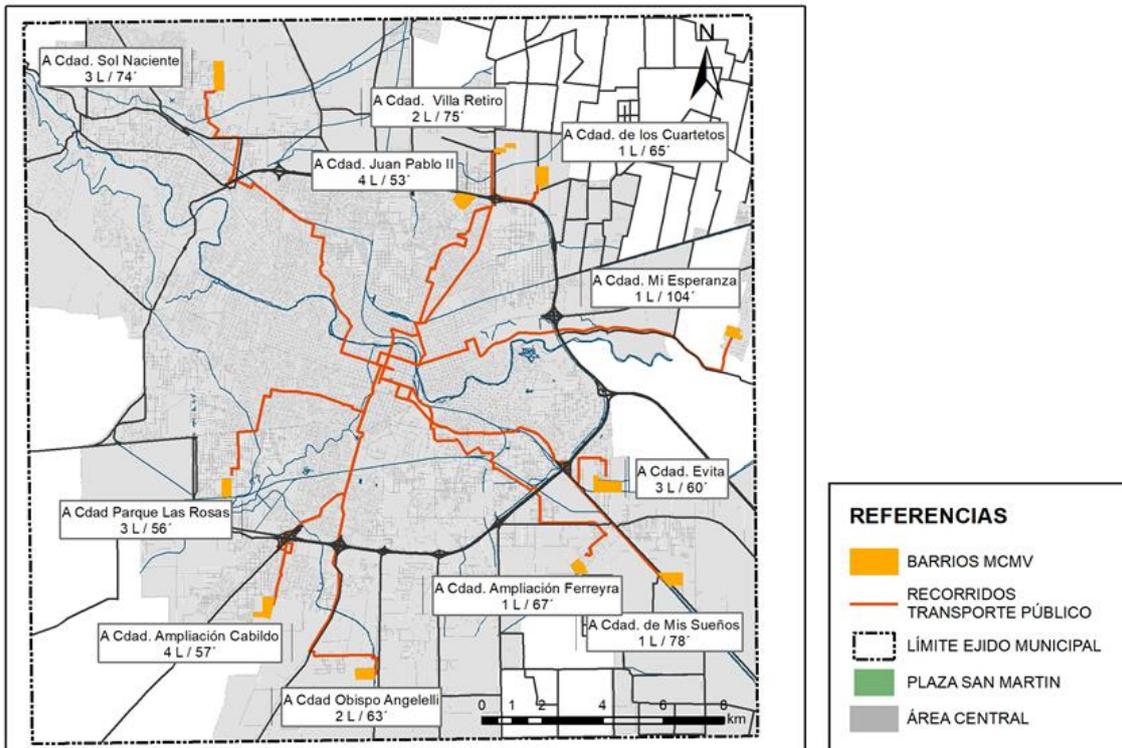


Figura 5. Accesibilidad entre los barrios-ciudad en relación a las líneas de transporte y en tiempo de recorrido al centro. Elaboración propia (2019), con datos de Google Maps.

6- Casos: Obispo Angelelli (OA) y Ciudad de Mis Sueños (CDMS) 2010-2020

6.1. Caracterización urbana residencial y consolidación de entornos

6.1.1. Obispo Angelelli

Se localiza al sur de la ciudad, en un sector periurbano donde predominan actividades industriales, rurales, residenciales y recreativas. La figura 6 expresa entre el 2010-2020 transformaciones importantes en relación a la consolidación del entorno, caracterizadas por la mixtura de usos, intensidad de ocupación, y diversas formas de producción urbana. En el 2010 predominaba la situación de borde rural, con actividades productivas como cortaderos de ladrillos. Se observan urbanizaciones informales: el loteo fraudulento Nuestro Hogar 3 hacia el suroeste y, hacia el sur, el barrio Villa Rivadavia, un asentamiento de autoproducción. Las colindancias empiezan a ocuparse por urbanizaciones informales, provenientes de estrategias colectivas de tomas de tierra. Al año 2020, se observa una consolidación mayor con ocupación de tomas de tierras (12 de septiembre, Angelelli 2, El Milagro, La huerta, Pueblos Unidos, y otros), emergen urbanizaciones de producción inmobiliaria: barrios de perímetro cerrado y barrios abiertos con seguridad (La Candelaria; Los Mimbres y Quintas de Italia), hacia el este. La mixtura residencial también muestra población dispersa.

6.1.2. Ciudad de Mis Sueños

Se localiza al suroeste, con predominancia de suelo rural e industrial, y en menor medida residencial. Las transformaciones en 2010-2020 (fig. 7) expresan menor dinamismo y mixtura que en el caso anterior. En 2010 se observa la situación de borde (aislado) rodeado de suelo rural e industrial, y hacia el norte con barrio Ituzaingó, al Sur con Ituzaingó II (ambos de producción estatal), e Ituzaingó II Anexo y Los Fresnos (urbanizaciones informales). Transcurridos 10 años, los usos rurales e industriales se mantienen salvo excepciones en escasas nuevas ocupaciones industriales, a la vez se consolidan y amplían urbanizaciones informales.

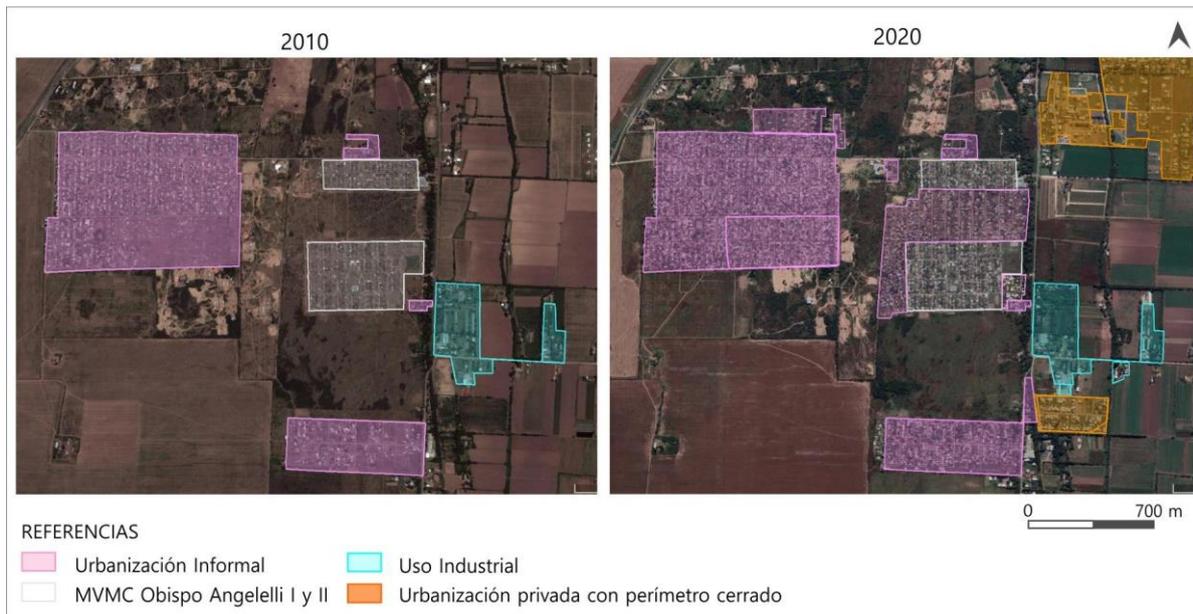


Fig. 6: Transformación de los entornos urbanos entre 2010-2020 de MCMV Obispo Angelelli. Fuente: Elaboración propia, (2022) con imágenes de Google Earth Pro.

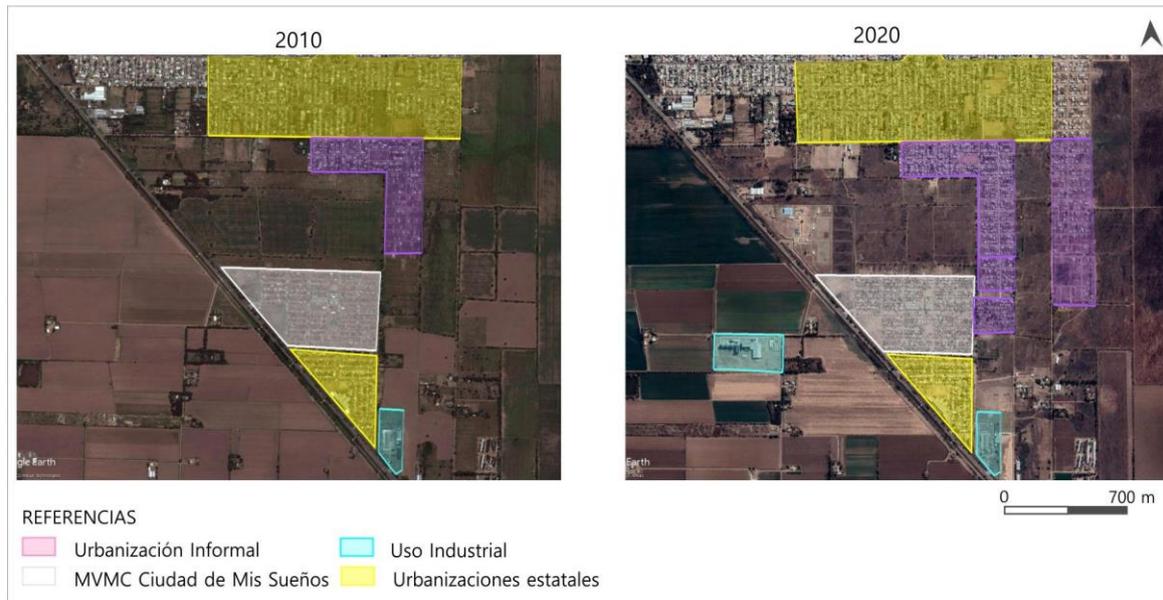


Fig. 7 Transformación de los entornos urbanos entre 2010-2020 de MCMV Ciudad de Mis Sueños. Elaboración propia, (2022), con imágenes de Google Earth Pro.

Las características de los dos barrios, en términos de niveles de consolidación y transformación edilicia en sus bordes determinan el acceso diferenciado a la estructura de oportunidades en particular el transporte público y la movilidad urbana.

6.2. Subjetividades sobre el Transporte público: Obispo Angelelli y Ciudad de Mis Sueños

6.2.1. Caso OA

Las entrevistas a informantes y referentes, dan cuenta de los movimientos, medios empleados y valoraciones sobre el transporte público. Cuando se preguntó por las problemáticas del barrio, el transporte público se consideró central, por la escasa frecuencia, la baja cantidad de líneas, y la incapacidad para atender la demanda de población creciente (que según las entrevistas se multiplicó por tres desde la inauguración).

“... por ahí... más o menos se demoran mucho, pero hay que aguantar porque acá pasa el 51 y el 29, se puede ir más rápido cualquiera de los dos, pero los del centro para venir para acá, es más complicado...” (Isabel, informante barrial).

“...En el Milagro (en referencia al barrio colindante) solamente ingresan dos líneas de colectivo y en la mañana. Me acuerdo cuando me iba a trabajar... los colectivos pasaban llenos y no te levantaban, y entonces, ¿qué tenías que hacer? Tenías que salir hasta la Circunvalación y fijarte otra línea...” (Javier, referente barrial).

Sin embargo, reconocen que desde la inauguración (2004) a la actualidad el servicio mejoró, se agregaron más líneas y frecuencias de recorrido.

“... eran pocos los colectivos que andaban, así que pedimos que pusieran más y no sé qué pasó que entró la línea del 51. Porque antes la línea del 51 venía hasta Hogar 3, nomás...y teníamos el 29 de Angelelli y el 51 de Hogar 3. Cuando se inauguró el barrio Angelelli 1, empezó a entrar acá, y terminó el recorrido en el barrio, así que de acá sale...” (Rosa, informante barrial)

“... el colectivo sale del barrio, entonces siempre el colectivo funciona... va vacío... A donde se complica es en Hogar 3 y Angelelli I, pero Angelelli II no tiene problema. Tiene dos colectivos que entran al barrio, uno es el 51 y el otro el 29...” (Nancy, informante barrial).

La información relevada manifiesta que los medios de transporte más usuales para hacer sus desplazamientos son el colectivo, automóviles particulares, motos, y en menor medida taxis y remises formales e informales.

“... nosotros nos movemos más en el auto... yo viajo poco en el colectivo, soy de salir poco también y al centro casi que no voy, si tengo que comprar algo me voy a Villa Libertador... a la feria para comprarte algo de ropa... al centro vamos casi poco...” (Rosa, informante barrial).

“...Y vienen los vecinos, las vecinas del Pueblo Unido, o de Hogar 3, saben que no los va a levantar el colectivo. Se toman un remis trucho en la mañana, se vienen acá a la entrada (en mención a Angelelli)... O sea, cuando sale... ya hay mucha gente, se juntan entre dos o tres o cuatro, y pagan un remis trucho porque les cobra más barato, pero eso es algo que tampoco se soluciona...” (Javier, referente barrial)

“...era más fácil conseguir una moto porque era más barato, comenzaron a haber controles policiales, también... los papeles, la legalidad, que te pedían más cosas..., estar asegurado y por eso entiendo que está bien. Pero eso no le ha permitido a la gente que no está bien económicamente poder acceder a una de ellas... y si acceden tiene que esperar a conseguir más plata para volver a pagar impuestos...”

Sobre los movimientos cotidianos, los informantes afirman que las compras diarias las realizan en comercios del barrio y en barrios cercanos, como Inaudi y Villa Libertador. También se dirigen a hipermercados en inmediaciones de la Avenida de Circunvalación, particularmente a la feria del barrio Villa Libertador (colindante hacia el oeste), y en menor medida al centro. Respecto al barrio Inaudi, indican que no solo realizan compras, sino que también van a las escuelas (primarias y secundarias), o van por otros rubros como farmacias, que no hay en sus barrios.

Según las entrevistas los movimientos más distantes suelen hacerlos en autos particulares. En el caso de desplazamientos para trabajo, utilizan el transporte público.

“... me vengo en colectivo, me vengo con alguien, pero no me vengo sola...” (Nancy, informante barrial), dando cuenta del uso de transporte público y la seguridad

6.2.2. Caso CMS

Las entrevistas a referentes barriales revelan que desde la inauguración a la actualidad el transporte no mejoró sustancialmente. Si bien reconocen que su recorrido se amplió, y que ingresa al barrio, las frecuencias son escasas y la capacidad es deficiente. Desde su inauguración al 2020, solo ingresa una línea, la cual en 2014 amplía su recorrido, pero aun así no cumple con el buffer de cobertura. Las entrevistas tratan este asunto como una problemática, haciendo mención a la poca frecuencia en los días de semana, los fines de semana, y en horarios pico.

“... el tema del colectivo, ponele, antes teníamos trasbordos, entraba el colectivo hasta el 25 de mayo, venía hasta Ciudad y de ahí hasta Ituzaingó, después daba la vuelta y volvía. Y de ahí te tenías que bajar en Ituzaingó y hacer transbordo con otro...” “... El tema del colectivo, si bueno tenemos problema, tenemos una sola unidad que entra al barrio, que es el 16, y que anda cada 30, 40 minutos, pero se te pasó uno... y tenes que esperar al otro...” (Débora, informante barrial).

“... Es deficiente el servicio de transporte acá en el barrio. A ellos los limita (en mención a los residentes) muchísimo y a nosotros también, como docentes nos perjudica porque los profes, el poco porcentaje de docentes que vienen en el colectivo siempre tiene algún inconveniente y siempre tienen demora o llegadas tarde... el servicio de por sí ya es malo, de 40 minutos es muy malo y en el único que hay, no hay más nada (Verónica, referente barrial).

“... No es que sea malo el servicio, lo que falta es una unidad más, u otra línea... Hemos hecho el pedido, juntado firmas, todo, presentado la carta al día para que se agregue una unidad de la TAMSE. Estoy esperando todavía la respuesta...” (Débora, informante barrial).

“... de lunes a viernes, cada 30 35, sábado después de las 2 de la tarde, y domingo por hora y media. Claro, que Dios te ayude. “¿Y a la noche cómo funciona? Entra hasta las 12 de la noche 11 12 de la noche... Y después a las cinco y a las cinco y media de la mañana pasa el primero...” (Néstor y Mariana, referentes barriales).

6- Reflexiones finales

Los resultados reafirman la importancia del transporte público en la movilidad cotidiana de los habitantes de los barrios periféricos, en particular en el caso de los “barrios-ciudad” del programa MCMV. El proceso de urbanización de los entornos urbanos donde se insertan resultó positivo, en términos de consolidación y de accesibilidad al transporte, pero no fue homogéneo. Las mejoras en la calidad del servicio expresadas en cantidad de línea, recorridos, y frecuencias, no fueron significativas y sustanciales entre 2010-2020, lo cual verifica lo que exponen las entrevistas que consideran al transporte como una problemática, que se vio agravada por el aumento de la demanda mientras la oferta de servicio continuó casi igual.

Si bien comúnmente se relacionan las vinculaciones entre el centro y la periferia como movimientos cotidianos de los residentes, las entrevistas dan cuenta que sus movimientos se basan en recorridos hacia centralidades en barrios colindantes, principalmente para su abastecimiento, como ferias e hipermercados, y que son escasos los movimientos al centro de la ciudad. De manera que se verifica que el transporte público es una variable que condiciona (por su calidad y costo) el acceso a la estructura de oportunidades que la ciudad ofrece, y reproduce las condiciones de segregación urbana, presentando diferencias según el sector urbano donde estén implantados.

Referencias

Ascher F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid. Alianza Editorial.

Capdevila, M. G., Letzen A. y Muscio J. (2014). La cobertura en el sistema de transporte masivo de pasajeros de la ciudad de Córdoba durante las gestiones municipales de 1999-2003 y de 2007-2011. En: *Gestión Urbana, Movilidad y Modos de Transporte*. Tecco C. A. (Comp.). IIFAP-UNC.

Di Virgilio, M. y Perelman, M. (2014). Ciudades latinoamericanas. La producción social de las desigualdades urbanas. En Di Virgilio, M. y Perelman, M. (Coords.) *Ciudades latinoamericanas Desigualdad, segregación y tolerancia*. pp. 9-23. Buenos Aires: Clacso.

Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad: Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *EURE (Santiago)*, 38(115), 117-135. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>

INDEC (2010). Instituto Nacional de Estadística y Censos. República Argentina. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-41-135>

Indovina F. (2004). La ciudad difusa. En: Ramos Angel Martín (ed). *Lo Urbano. 20 autores contemporáneos*. Ed UPC.

Iros, G., Moiso, E, Alonso, C. y Bravo, A. (2014). Urbanización y movilidad en el Área Metropolitana de Córdoba. Instituto de Planificación del Área Metropolitana Gobierno de la Provincia de Córdoba. Córdoba, Argentina. *XI Simposio de la Asociación Internacional de Planificación Urbana y Ambiente (UPE 11)*. La Plata <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/54909>

Kaztman, R. (1999). *Activos y estructura de oportunidades: estudio sobre las raíces de la vulnerabilidad social en Uruguay*. Montevideo: Oficina de la CEPAL en Montevideo

Municipalidad de Córdoba (2014). Reordenamiento del transporte público de la ciudad de Córdoba.

Municipalidad de Córdoba, Secretaría de Desarrollo Urbano, y FAUD UNC. (2008). *Bases para el Plan Director de la ciudad de Córdoba. Lineamientos y Estrategia general para el reordenamiento del territorio*. Municipalidad de la ciudad de Córdoba.

Tránsito Córdoba (2015). Dejan de circular las líneas diferenciales en la ciudad de Córdoba. Disponible en: <https://transitocordoba.com/2015/03/dejan-de-circular-las-lineas-diferenciales-en-la-ciudad-de-cordoba/>

Municipalidad de Córdoba (2010). Transporte Urbano De Pasajeros. Secretaría de Transporte y Tránsito. Consultado el 08/04/22

Municipalidad de Córdoba (2020). Recorridos De Transporte Urbano De Pasajeros. Recurso Web. Disponible en: <https://gobiernoabierto.cordoba.gob.ar/data/datos-abiertos/categoria/transporte-urbano/recorridos-de-transporte-urbano-de-pasajeros/166>. Consultado el 08/04/22

Lucca, C. M., & Tecco, C. A. (2011). El proceso de estructuración de problemas: insumo para la formulación de políticas socio-habitacionales a escala local. *Revista Iberoamericana De Estudios Municipales*, (4), 105-131. <https://doi.org/10.32457/riem.vi4.422>

Riera, A. (2018). Movilidad inclusiva y justa socialmente. El caso de áreas metropolitanas en Argentina. *Administración Pública y Sociedad (APyS)*.

PTUMA (2011). *Encuesta de origen/destino 2009. Movilidad en el área metropolitana de Córdoba*. Proyecto Transporte Urbano Áreas Metropolitanas, Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación Argentina.