

Modelo de Articulación Estado-Sociedad Civil

Planificación y Gestión asociada de Movilidad Urbana¹

Eliana Cuello Accolti. Arquitecta, urbanista FAUD-UNSJ (2004). Investigadora en IRPHA-CONICET. Especialista en gestión ambiental, planificación urbana y ordenamiento territorial. Jefa del departamento Toponimia en Catastro y representante del Instituto Geográfico Nacional.

María Gabriela Caamaño Ríos. Arquitecta UNSJ-FAUD (2002). Investigador en el IRPHA-CONICET. Con experiencia en planificación urbana y movilidad urbana sostenible.

Carlos Romero Grezzi. Arquitecto (2009), Doctor en Estudios Urbanos y Regionales (Bauhaus Universität Weimar - UNC) (2018). Investigador en el IRPHA-CONICET. Especialista en movilidad urbana sostenible, con experiencia en planificación y gestión del transporte público.

Resumen

Este proyecto tiene como objetivo desarrollar un modelo de planificación y gestión de la movilidad urbana, enfocado a periferias en proceso de consolidación del oeste del Gran San Juan, especialmente en los departamentos de Rivadavia y Rawson. Surge en el marco de una modernización del sistema de transporte público impulsado por el Estado Provincial, con el fin de mejorar la compatibilidad entre la movilidad y el modelo territorial. Las áreas periurbanas enfrentan restricciones de acceso a bienes, servicios y empleos, debido a su lejanía y la falta de integración urbana, lo que genera altos costos en tiempo y dinero para los residentes, entre otras variables que refieren a los desplazamientos. De este modo se apunta a proponer políticas de movilidad orientadas al desarrollo urbano, con medidas de integración urbana y de transporte. Esto se concibe desde la sistematización de un modelo en cuatro aspectos claves: integrar actores locales en decisiones de movilidad, construir una identidad social y ambiental participativa, fortalecer las instituciones del sector y establecer pautas para la localización de inversiones públicas en infraestructura de movilidad. Se pretende mejorar las condiciones de acceso y estimular procesos de integración social y desarrollo económico, con la posibilidad de replicación del modelo en otros sectores de la provincia.

Palabras clave: *transporte público, planificación urbana, desarrollo de periferia*

¹ Proyecto PDTs: Planificación y Gestión Asociada de Movilidad Urbana Orientada al Desarrollo de Periferias. Hacia un Modelo de Articulación Estado-Sociedad Civil. Proyecto de Desarrollo Tecnológico y Social (PDTs)-UNSJ (2023-2025), que se lleva adelante por un equipo interdisciplinario constituido por arquitectos, sociólogos y diseñador gráfico, al que se incorporarán técnicos municipales, lo que significa una experiencia relevante de planificación y gestión asociada de un sector urbano periférico de San Juan.

Contexto

El artículo se encuentra enmarcado según el área de conocimiento de las “Ciencias Sociales”, en la categoría de “Geografía Económica y Social” y subcategoría de “Estudios Urbanos (Planeamiento y Desarrollo)” según la temática referida al transporte y la movilidad en el marco de la planificación territorial.

Esta experiencia extensionista se enmarca en el Proyecto de Desarrollo Tecnológico y Social (PDTS), que se desarrolla en el Instituto Regional de Planeamiento y Hábitat – CONICET, de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de San Juan.

Introducción

Este proyecto se propone desarrollar un modelo de planificación y gestión asociada de movilidad urbana orientada al desarrollo de periferias en proceso de consolidación, con aplicación en localidades y barrios del oeste del Gran San Juan, incluidos en el Dpto. Rivadavia y Dpto. Rawson. Esta propuesta surge en el marco de un proceso de modernización del sistema de transporte público que impulsa el Estado Provincial en San Juan, que más allá de los efectos inmediatos sobre el sistema territorial, ha despertado debates acerca de la necesidad de lograr una creciente compatibilidad con el modelo territorial.

Para ello, es necesario comprender que la ciudad de San Juan, posee como herencia de su reconstrucción (tras el terremoto del 44), la Dirección de Planeamiento y Desarrollo Urbano (DPDU). Esta funciona de manera centralizada en las decisiones sobre el territorio y la edificación, aunque la Constitución Provincial del 86 y la Nacional del 94 otorguen a los municipios autonomía en lo referente al ordenamiento territorial, los municipios cedieron estas funciones. En relación al Tránsito y Transporte, la reglamentación provincial de la Ley Nacional de Tránsito N°24.449 reserva la competencia en la materia al Estado Provincial, sin perjuicio de las instancias de articulación que puedan surgir con las autoridades locales para mantener o mejorar la calidad de este servicio público.

Este contexto normativo, sumado a otros factores, favorece que los municipios posean el rol de “receptores” de las políticas urbanísticas y de movilidad planteadas o canalizadas por el Estado Provincial. Los municipios presentan enormes dificultades para articular las demandas territoriales con las políticas públicas. Tienden a recurrir a mecanismos tradicionales de gestión municipal, con escasa articulación de instancias participativas que involucren a la sociedad civil y los diferentes niveles estatales en procesos de planificación y gestión. Esto refleja realidades locales que se han ido definiendo con una elevada imprevisibilidad y de forma aleatoria.

Es así que las áreas periurbanas, experimentan una acelerada transformación con dificultades de acceso a bienes, servicios/esparcimiento y empleo de su población residente. La falta de proximidad se presenta tanto como consecuencia de la distancia, como también de la integración de los tejidos urbanos, con las dificultades económicas y de tiempo, con largas esperas y traslados, entre otras variables que refieren a los desplazamientos cotidianos. Por este motivo, ha cobrado cada vez más fuerza la necesidad de pensar políticas de movilidad orientadas al desarrollo urbano, para lograr mejores condiciones de oportunidad y accesibilidad urbana.

El proyecto busca cubrir la vacancia expuesta, desarrollando instrumentos de planificación que se introduzcan en la complejidad de un territorio a partir de los vínculos que surgen entre el Estado y la sociedad local, considerando las potencialidades y restricciones urbanas para llevar a cabo un proceso de desarrollo. Se busca superar las modalidades tradicionales de abordaje, donde tienden a desarrollarse propuestas de transporte, de ordenamiento territorial, y planes estratégicos en forma unilateral, con bajo nivel de consenso colectivo sobre la imagen deseada del territorio. Para ello se propone la gestión asociada, que promueve la participación y la búsqueda de consenso entre una diversidad de actores, mientras se avanza sobre el fortalecimiento de capacidades locales para incidir sobre procesos de transformación del territorio y generar dinámicas que impulsen mejores condiciones de vida.

De esta manera se pretende lograr un modelo de planificación y gestión aplicado sobre el área de intervención arriba nombrada, que promueva el diseño colectivo de soluciones, articulando acciones entre la Universidad Nacional de San Juan, la Secretaría de Tránsito y Transporte, la Dirección de Planeamiento y Desarrollo Urbano, la Municipalidad de Rivadavia y la Municipalidad de Rawson.

Enfoque teórico

Desde los años noventa en adelante, la mayoría de las ciudades latinoamericanas experimentaron una considerable expansión de sus tejidos urbanos. El incremento de superficie urbana vino acompañado más recientemente de una reconfiguración de los espacios de concentración de actividades, avanzando hacia esquemas urbanos poli-céntricos. Esto ha generado nuevos requerimientos al Estado en la definición de mecanismos institucionales (Morales, 2020) que atiendan tanto la disponibilidad y la calidad de los servicios públicos, para las nuevas periferias urbanas como también referidas a áreas de centralidad. Una de las preocupaciones que ha cobrado creciente relevancia, se relaciona con la prestación del servicio de transporte público. Diversos antecedentes en América Latina demuestran que las reconfiguraciones territoriales han sido encaradas desde la reestructuración de los sistemas de transporte público, cuestión de gran trascendencia en nuestra región, para proponer estrategias de reducción de pobreza (Banco Mundial, 2014).

En esta línea, se ha consolidado una corriente teórica de abordaje sobre la movilidad urbana y en particular sobre la definición de sistemas de transporte público, entendida como Development Oriented Transport o Transporte Orientado al Desarrollo (DOT), debido a la pretensión de integrar una concepción de movilidad con la del desarrollo de las ciudades. Es fundamental desde esta mirada, concebir la movilidad en relación transversal con otras políticas más allá de las propias de transporte (Cervero & Kockelman, 2010).

Se han desarrollado una variedad de tipologías de desarrollo urbano orientado al transporte público DOT. La literatura tiende a plantear diferentes escenarios tipológicos de convivencia entre las características urbanas y las relacionadas con los sistemas de transporte (Renaissance Planning Group, 2011; Calthorpe, 1993; Dittmar y Poticha, 2004). En Denver, Colorado, el Centro para el Desarrollo Urbano Orientado hacia el Transporte Público (Center for Transit Oriented Development - CTOD por sus siglas en inglés, 2008) ha sido una las instituciones referentes en la promoción de estas políticas integradas, que promuevan:

- Una reducción de viajes cotidianos, con la consecuente reducción de la congestión vehicular y de contaminación o emisiones de gases de efecto invernadero.
- El avance hacia entornos caminables, para lograr la adaptación a estilos de vida más saludables y activos.
- Un aumento del número de pasajeros en el sistema de transporte público.

- Compensaciones de las inversiones públicas, por medio de valor al suelo y a las propiedades de los distintos entornos urbanos.
- Un mejor acceso a empleos y oportunidades económicas para personas de bajos ingresos y familias trabajadoras.
- Mayores opciones de movilidad para reducir la dependencia del automóvil, reducir costos de transporte y liberar ingresos familiares para otros fines.

En América Latina, la discusión teórica sobre el DOT es aún incipiente. Los teóricos del desarrollo local, tiende a coincidir sobre el rol que desempeña el transporte público en la promoción de una mayor inclusión social. Es por esto que cuestiones como la vulnerabilidad y la exclusión social son frecuentemente comprendidos desde la intervención de la movilidad (Avellaneda, 2008).

Ante la expansión que experimentan continuamente los asentamientos urbanos en Argentina (Lafranchi et al, 2018), la movilidad local o micromovilidad (Cervero & Gorham, 1995), tienden a ser factores a considerar a la hora de analizar las condiciones de acceso de la población, sobre todo por el incremento de tiempos y costos de viaje entre las áreas periféricas y las centralidades urbanas.

Entonces es importante conocer los activos y estructuras de oportunidades del territorio (Hernández, 2012), para maximizar la comprensión del efecto de la movilidad sobre el bienestar y el rol del transporte público en torno a las oportunidades de desarrollo.

Según lo antedicho, este proyecto apunta a concebir ese desarrollo focalizando en las desigualdades de la estructura territorial, y se justifica desde la noción que expone Link (2013, p. 173) al señalar “el giro espacial en el pensamiento y comprensión de los fenómenos sociales y el estímulo hacia nuevas formas de pensamiento y acción para cambiar las geografías injustas en las que vivimos”. En la misma dirección, Soja (1996) indica que, el espacio urbano, debe ser entendido como una fuerza activa que moldea nuestra experiencia. De allí que Ana María Álvarez Rojas (2013, p. 7) plantea que la desigualdad en el espacio “no se relaciona sólo con deficiencias en materia de vivienda y hábitat, sino también, con nuevos mecanismos de diferenciación de las prácticas espaciales de sus habitantes”. Esto demuestra que existen diferentes condiciones de contexto y de experiencias de los ciudadanos según lógicas de localización, donde afloran problemáticas como inseguridad, estigmatización territorial y problemas de movilidad cotidiana, etc.

Todo ello hace necesario pensar en políticas urbanas de reducción de la desigualdad socio espacial y de mejoramiento de la calidad de vida urbana de los habitantes, desde la participación de los propios actores, a efectos de transformar el legítimo malestar en acción política ciudadana y en acción pública, como ya lo planteaba Lefebvre en 1974.

De esta manera se propone la Planificación territorial y la Gestión asociada (Arocena & Marsiglia, 2017) que a través de metodologías participativas permitan el involucramiento activo de los habitantes (en vez de ser tratados como consumidores pasivos) desde sus necesidades, experiencias y aspiraciones para generar soluciones viables y/o adecuadas. Las transformaciones territoriales posibles, deben ser concebidas desde el mejoramiento gradual de las condiciones de vida de la población, con vistas a una intervención integral (Barreto & Lentini, 2015). Esto permite encarar nuevas formas de relación entre el Estado y la sociedad civil, donde la participación popular debería influir en todos los niveles del gobierno en los procesos de adopción de decisiones (gobernanza multinivel).



Figura 1. Experiencia taller-colaborativa de sensibilización local y diagnóstico. Fuente: Elaboración propia.

Metodología

La propuesta se enmarca a través de la utilización del proyecto urbano en el marco y como instrumento de una planificación y gestión asociada. Se considera, coincidiendo con Jorge M. Jáuregui (2012) que los proyectos urbanos como herramientas de articulación de lo físico con lo social, son uno de los instrumentos de análisis y de negociación más idóneos para el abordaje de las problemáticas asociadas al “déficit de ciudad”. Buscan explorar, investigar e incorporar a los actores sociales más diversos de forma positiva, en relación con objetivos estratégicos definidos en forma participativa.

Se proponen tres fases que retroalimentan entre sí. La primera fase permite concebir el abordaje teórico-metodológico con la revisión de experiencias relevantes como también apunta al diagnóstico y sistematización de la información territorial en Sistemas de Información Geográfico (SIG). Este último se complementa con la sensibilización local (ver figura 1) a través del diálogo con la comunidad, generando el vínculo entre las realidades locales, los actores y su entorno.

Una segunda fase de diagnóstico participativo, que permite identificar con mayor claridad las especificidades sociales, culturales, económicas y jurídicas del sector. Asimismo, permite reconocer y avanzar sobre el involucramiento y compromiso de aquellas instituciones públicas, privadas y civiles o no gubernamentales que pueden cooperar con el Estado provincial y municipal.

Y una tercera fase, orientada a la formulación o diseño de propuestas de intervención participativa, concibiendo y elaborando un plan de acción para la estructuración de las soluciones técnicas y tecnológicas que integren un proyecto de movilidad con un proyecto de desarrollo urbano. Esta fase culmina con la sistematización final de los parámetros del Modelo para la gestión asociada, en pos de su replicación.

Objetivos

Fase 1.

- Efectuar un Diagnóstico sobre Movilidad Local y Territorio.
- Generar una construcción metodológica que integre actores y acciones en las decisiones de políticas de movilidad con orientación hacia un desarrollo de los territorios periurbanos.

Fase 2.

- Ofrecer y propiciar espacios participativos para construir de una identidad social y ambiental, que tienda a integrar tanto a grupos sociales y actores relativamente aislados de los ámbitos locales de decisión.
- Fortalecer institucional y organizacionalmente el sector, coordinando agendas de trabajo, proyectos y programas, con el fin de incrementar las capacidades conjuntas de acción y el acceso a otras formas de financiamiento de las mismas.

Fase 3.

- Definir pautas concretas para la localización de inversiones públicas en infraestructuras de movilidad y para la determinación de normativas urbanísticas, que tengan como propósito principal avanzar hacia condiciones más equitativas de acceso para los residentes locales.

Resultados y discusión

El desarrollo de este proyecto deja al descubierto la complejidad que implica la temática sobre el transporte y la movilidad insertos en marcos amplios de desarrollo donde se requieren soluciones integrales.

La fase inicial previó la revisión exhaustiva sobre experiencias y diferentes dimensiones -tanto en Argentina como en otros países de Latinoamérica y Europa- de planificación y gestión territorial del transporte y movilidad. Se identificaron enseñanzas enfocándose en cómo diferentes ciudades han abordado desafíos similares relacionados con la urbanización, la expansión urbana, y la integración de sistemas de transporte eficientes. Se destacan ciudades como Barcelona, Quito, Caracas, Bogotá, Santiago de Chile, São Paulo, Buenos Aires, Mendoza y Misiones. Estos casos revelan cómo la especulación sobre la tierra, la debilidad de los controles públicos y la segregación espacial afectan el acceso a servicios básicos y la dependencia del transporte motorizado. La revisión ha permitido identificar estrategias para afrontar la creciente necesidad de infraestructura de transporte accesible y sostenible en términos económicos, así como para mejorar la calidad del espacio público y la conectividad dentro de las ciudades.

Además se han determinado los aspectos críticos que influyen en la efectividad de cualquier plan de movilidad, tales como la voluntad política, la participación de actores clave, la adecuación de enfoques temáticos a la cultura local, el apoyo económico y técnico, la adaptabilidad de modelos metodológicos, y el marco jurídico-institucional.

Esta revisión ha revelado que, pese a los desafíos presentados por la estructura político-territorial en una provincia como en San Juan, existen oportunidades para mejorar la gestión del transporte, aprovechando la experiencia y las lecciones aprendidas de otras ciudades y contextos de similares procesos históricos-culturales.

Paralelamente se ha realizado la recopilación, digitalización y sistematización de la información territorial de diferentes variables territoriales para conocer la estructura urbana y las deficiencias generales ambientales y socio-económicas de la población en su espacio geográfico-territorial. Además de generar un relevamiento y análisis de las posibilidades de coordinación con planes, programas y proyectos existentes, que inciden en el desarrollo urbano y la movilidad (financiamientos municipales, provinciales, nacionales e internacionales).

Lo anterior retroalimenta la segunda fase que propone establecer un espacio de colaboración para integrar la diversidad de actores, e identificar estructuras de relaciones entre ellos de manera multicapa en el ámbito de la problemática de la movilidad urbana y el desarrollo territorial.

La concreción de talleres propició un espacio de concertación, con actividades que buscan fomentar el diálogo y la cooperación entre instituciones locales, municipios y entidades del Estado Provincial, de manera participativa y multidisciplinar en el proceso de desarrollo, permitiendo un diagnóstico más preciso de las necesidades y la implementación de soluciones adaptadas a las realidades locales. De esta manera fueron necesarias las siguientes actividades:

- Convocatoria a instituciones involucradas en procesos de transformación urbana y social del sector.
- Realización en forma consensuada de una agenda de trabajo de carácter continuo y permanente, con objetivos de planificación y gestión a cumplir en el corto, mediano y largo plazo para la priorización de problemas.
- Definición de responsabilidades y roles institucionales para el cumplimiento de los objetivos.

En el proceso de transformación urbana y social del sector, se identificó la participación de una diversidad de instituciones, abarcando tanto el ámbito territorial local como entidades gubernamentales y privadas implicadas en políticas y acciones que influyen en el desarrollo local. Esta red incluye la colaboración de entidades como la Fundación Loma Negra, reconocida por su papel en la promoción del Consejo Comunitario para el Desarrollo Local, la cual ha impulsado significativamente la mejora del espacio público y el apoyo a iniciativas comunitarias locales.

En el desarrollo de estas actividades se encontraron dificultades particulares debido al contexto electoral en 2023, por lo que restringió el involucramiento de distintos organismos de gobierno municipal y provincial. La alternancia en líneas políticas generó discontinuidad de iniciativas de desarrollo por lo que se tuvieron en cuenta nuevas estrategias para la conformación de la mesa de trabajo propuesta inicialmente.

Se optó de esta manera un enfoque adaptativo que implicó la redefinición del esquema de trabajo: en primer lugar, se generaron instancias de diálogo y colaboración con los habitantes locales para definir participativamente objetivos de acción prioritarios; posteriormente estos se expusieron en una jornada de presentación ante los candidatos a cargos públicos, realizada en la Biblioteca Popular de La Bebida, Rivadavia (Ver Figura 2). Durante este evento, se promovió el intercambio entre la comunidad y los representantes institucionales, recabándose compromisos y respuestas de los candidatos respecto a las iniciativas propuestas.



Figura 2. Jornada de presentación de propuestas de acción ante los candidatos a cargos público. Fuente: Elaboración propia.

Este enfoque estratégico, garantizó la continuidad del proceso en un marco de incertidumbre política y fortaleció la legitimidad y relevancia de la mesa de trabajo.

Seguidamente en el 2024 se organizó el Taller denominado "¿Quiénes Somos, Dónde Estamos?: Pensando Juntos el Territorio". El mismo se enfocó a la realización de un diagnóstico común de las principales problemáticas y potencialidades del territorio, promoviendo un espacio de conocimiento mutuo y colaboración entre las diferentes organizaciones. Esto permitió superar la desinformación previa sobre la existencia y las actividades de cada entidad, cumpliendo con uno de los objetivos clave: la visibilización del trabajo de cada organización y su ubicación en el territorio. Se logró reunir a 18 organizaciones sociales de diversos índoles (Ver figura 3), incluyendo uniones vecinales, bibliotecas populares, clubes sociales y deportivos, y centros culturales, además de representantes de instituciones educativas y técnicos de la municipalidad de Rivadavia del área de Relaciones Institucionales, sumando en total más de 40 participantes. (Tabla 1)

Nº	ORGANIZACIÓN	Nº	ORGANIZACIÓN
1	Asociación Civil Manos a la Obra	10	Unión Vecinal Villa San Justo
2	Barrio Puesta del Sol	11	Unión Vecinal Barrio Conjunto 7
3	Biblioteca Popular Rómulo Fernández	12	Asociación Civil Barrio Los Zorzales
4	EPET N° 6	13	Gimnasio Listos Ya
5	Escuela Primaria Juan José Castelli	14	Merendero Sierra de Marquesado
6	Unión Vecinal Barrio Jardín	15	Organización Sagrado Corazón de Jesús
7	Unión Vecinal Barrio La Colonia	16	Unión Vecinal Gaucho de Rivero
8	Unión Vecinal La Bebida	17	Unión Vecinal Villa Chacabuco
9	Unión Vecinal Portal de La Quebrada	18	Centro de Estudios para el Desarrollo Inclusivo ONG

Tabla 1. Organizaciones participantes. Fuente Elaboración propia.



Figura 3. Participación activa de las diferentes instituciones. Fuente: Elaboración propia.

El equipo de profesionales del PDTs coordinó el taller, produciendo una dinámica en torno a:

- El reconocimiento de los valores, características culturales, historia, identidad local y particularidades de la población. Análisis de prácticas culturales y recreativas en el sector, existencia de capital social y comunitario; y cómo impactan las mismas sobre los desplazamientos cotidianos y/o regulares de la población.
- La construcción colectiva de una visión compartida del territorio y sus desafíos. Para ello se puntualizó en las problemáticas y potencialidades identificadas por las comunidades, con la creación de una nube de palabras (a partir de tres términos que representaran a cada organización). La segmentación de los participantes por localidades, enriqueció el proceso de diagnóstico participativo, a través de portavoces de cada grupo que apoyados por afiches sintéticos, presentaron en plenario las principales preocupaciones y logros de sus territorios.

Dentro de los aspectos abordados en los talleres, la movilidad y el transporte emergieron como temas cruciales, reflejando su impacto directo en la calidad de vida de los residentes. Se reconoció la mejora en los servicios y accesibilidad proporcionada por la Red Tulum, especialmente en áreas previamente desatendidas por el transporte público. La priorización de objetivos culminó con la formulación de tres ejes para la resolución de problemáticas relacionados a: necesidades de infraestructura básica y social; la seguridad; y la valorización del patrimonio cultural para fomentar el turismo comunitario.

Se difundió una encuesta además para recabar datos más específicos sobre las dinámicas actuales de transporte, las necesidades de movilidad de la población y cómo estas interactúan con el entorno urbano y periurbano. El análisis de datos permitió observar formas patrones de desplazamientos y relaciones con los espacios urbanos. Esto apuntó a comprender en mejor medida las restricciones y oportunidades para mejorar la movilidad y el acceso a servicios y empleo.

Esta iniciativa no solo fortaleció la cohesión y colaboración entre las distintas organizaciones de la sociedad civil involucradas en el desarrollo local, sino que también estableció las bases para una participación más activa y comprometida en el proceso de transformación urbana y social del sector. Los participantes destacaron el valor de este espacio de encuentro, reconociendo la importancia de una red amplia y activa de organizaciones comprometidas con la mejora de la calidad de vida en sus comunidades. Este taller, por lo tanto, representó un paso significativo hacia la consolidación de la Mesa de Movilidad y Desarrollo Local.

La última fase (en ejecución) que conjuga las propuestas de diseño y diseño colaborativo con las organizaciones sociales y la comunidad junto con representantes de ministerios provinciales, secretarías municipales, fundaciones y la Universidad Nacional de San Juan; pretende generar alianzas estratégicas y compromisos a fin de aprovechar la diversidad de recursos y competencias de cada actor involucrado, para asegurar una intervención coherente y eficaz en el territorio que promuevan un desarrollo urbano más equitativo e integrador, facilitando el acceso y la conectividad dentro de las áreas de intervención y contribuyendo a la calidad de vida de sus habitantes.

Conclusiones

El artículo pretende mostrar los avances del proyecto el cual busca maximizar la comprensión del efecto de la movilidad y el rol del transporte público sobre el bienestar de la población para acceder a oportunidades del territorio.

Resulta evidente que esta iniciativa propició prioridades en base a múltiples aspectos de la realidad territorial, trascendiendo la especificidad de la movilidad urbana, ya que refieren a las posibilidades de desarrollo urbano futuro donde el transporte y principalmente el público, juega un rol estructurante del sistema. Estos debates subrayaron la importancia de considerar la movilidad y el transporte no solo como una cuestión de infraestructura física y técnica, sino también como un factor esencial para el fomento de la cohesión social, el acceso a servicios y la integración comunitaria.

Queda claro a través de lo expuesto que, este tipo de investigaciones -que apunta a conocer las relaciones y las formas más eficientes de transformación urbana como de actuación sobre el territorio- se resuelve a través de formas de planificación más integrales, reconociendo el rol que cumplen los distintos actores y los mecanismos institucionales y no de manera sectorial, como suele suceder generalmente con los planes de movilidad y transporte.

Por otro lado, la diversidad socioeconómica de áreas periurbanas, obligan a generar una amplia concertación de actores con diferentes intereses. Es innegable la necesidad de contar con espacios de participación para llevar adelante programas y proyectos en el campo de las políticas sociales y del desarrollo local. Los proyectos urbanos como forma de dinamización local, son en muchos casos, factores de cambios que deben ser coordinados para que los beneficios de su implementación recaigan de manera más equitativa y no beneficie sólo a los actores con mayor poder en el territorio.

Si bien se ha podido alcanzar un buen nivel de desarrollo del proyecto es preciso comprender que la evidencia empírica indica que, no todos los asuntos de gestión pública pueden ser abordados desde modalidades de este tipo, ya que se requieren de actores sociales con capacidades para llevar adelante estos programas de gobiernos locales (dispuestos a transferir recursos públicos) y a diseñar mecanismos apropiados de regulación y control. He aquí uno de los importantes desafíos que el presente proyecto pretende exceder desde la modalidad de intervención planteada.

Esto muestra que los ámbitos de actuación se deben programar en diferentes escalas ya que el ámbito local refiere a un sistema urbano complejo e interdependiente, por lo que se debe avanzar en esquemas de gobernanza y colaboración gubernamental en distintos niveles, para lograr soluciones efectivas o a lo sumo apropiadas.

Esta discusión aboga por la transversalidad necesaria a nivel gubernamental como de la sociedad civil (tomando en cuenta la situación de los grupos sociales y la opinión de los diferentes actores involucrados), en el impulso de un nuevo diseño de políticas públicas territoriales y en específico de movilidad y transporte.

Referencias Bibliográficas

- Álvarez Rojas, M. (2013). (Des) Igualdad socio espacial y justicia espacial: Nociones clave para una lectura crítica de la ciudad. *Polis (Santiago)*, 12(36), 265-287. <https://doi.org/10.4067/S0718-65682013000300012>
- Arocena, J., & Marsiglia (2017). *La escena territorial del desarrollo* (Primera Edición). Montevideo: Taurus.
- Avellaneda, P. G. (2008). *Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Banco Mundial (2014): El transporte público, herramienta para reducir la pobreza en Latinoamérica. Disponible en: <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2014/09/16/transporte-publico-herramienta-para-reducir-la-pobreza-en-latinoamerica>
- Barreto, M., & Lentini, M. (2015). *Hacia una política integral hábitat: Aportes para un observatorio de política habitacional en Argentina*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Calthorpe, P. (1993). *The new American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- Cervero, & Kockelman (2010). *3D s Travel demand*. Los Ángeles California.
- Cervero, R. & Roger G. (1995). Com muting in transit versus automobile neighborhoods. *Journal of the American Planning Association* 61: 210-25.
- Center for Transit Oriented Development (2008). Station area planning: How to make great transit-oriented places. Washington, DC: Reconnecting America.
- Dittmar, H. y S. Poticha (2004). "Defining transit-oriented development: The new regional building block". En *The new transit town: Best practices in transit-oriented development*. Editores: H. Dittmar y G. Ohland, xiii y 253.
- Hernández, Diego (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>
- Jáuregui, J. M. (2012). *Estrategias de articulación urbana*. Nobuko.
- Lafranchi, G., Duarte, J. I., & Granero, G. (2018). *La expansión de los Grandes Aglomerados Urbanos argentinos*. CIPPEC. Recuperado a partir de <http://www.cippec.org/publicacion/la-expansion-de-los-grandes-aglomerados-urbanos-argentinos/>
- Link, F. (2013). En Soja, E. W. *Seeking Spatial Justice*. U of Minnesota Press.
- Morales, F. (2020): *El territorio como construcción social y el pensamiento sistémico: aportes al debate sobre la cohesión territorial*. In: FACTORES CRÍTICOS Y ESTRATÉGICOS EN LA INTERACCIÓN TERRITORIAL DESAFÍOS ACTUALES Y ESCENARIOS FUTUROS. Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C., Ciudad de México
- PET. (2018). Argentina urbana: Plan Estratégico Territorial: avance 2018. Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda, Presidencia de la Nación.
- Poticha, D. y. (2006). *Defining Transit Oriented Development*. California: UC Press.
- Rojas, E. (2005). *Las regiones metropolitanas de América Latina. Problemas de gobierno y desarrollo*. En E. Rojas, J. Cuadrado-Roura, & J. M. Fernández Güell (Eds.), *Gobernar la Metrópolis*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Soja, E. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Oxford: Blackwell Publishers.