

Repliegue del estado y avance de los sectores privados del transporte en la ciudad de plata, desde su fundación hasta hoy (1882-2021)

The withdrawal of the state and the private transport sectors' advance in la plata city, since its foundation until today (1882-2021)

Aón Laura Cristina*

Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata. Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata / CONICET
laura.aon@gmail.com

Dhan Zunino Singh**

Departamento de Ciencias Sociales. Instituto de estudios sobre la ciencia y la tecnología. Universidad Nacional de Quilmes / CONICET
dhansebastian@gmail.com

Arregui Camila***

Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata. Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata / CONICET
arreguicamila@gmail.com

Fecha de envío: 8 de junio 2022

Fecha de aceptación: 9 de marzo 2022

Fecha de publicación: mayo 2023

Disponible en: <https://doi.org/10.24215/24226483e113>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

* Arquitecta, Magister en Diseño, planificación y gestión de paisaje, medio ambiente y ciudad, Doctora en urbanismo y transporte. Directora del Observatorio de Movilidad del Gran La Plata y de la Línea 2 del Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido - CONICET/UNLP.

** Lic en Sociología (UBA), Magíster en Sociología de la cultura (UNSAM) y Dr. en Historia (Universidad de Londres) Investigador adjunto (CONICET) y profesor adjunto (UNQ).

*** Arquitecta, Becaria doctoral CONICET. Doctorado en Geografía – Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE) – Universidad Nacional de La Plata (UNLP).

Resumen: El artículo analiza la evolución histórica del transporte en relación al crecimiento de la ciudad de La Plata, observando la transformación de sus estructuras estatales, hacia formas de gestión crecientemente desreguladas y flexibles, replegándose el Estado en sus funciones de planificación y control. Este accionar ha ido generando un avance del sector privado sobre un Estado debilitado y permeable al lobby empresarial, llegando a consolidar una ciudad expandida e inviable para el transporte público. Presentamos cuatro periodos históricos, el primero, del auge de los transportes guiados en la ciudad fundacional, el segundo del comienzo de la expansión periférica de la mano del transporte automotor, el tercero de auge de los sistemas masivos de transporte, el cuarto de la desregulación de la ciudad y la consolidación de la automovilidad. El artículo analiza los efectos del progresivo deterioro del transporte sobre la calidad de vida urbana, exponiendo obstáculos y oportunidades que se presentan en la actualidad al Estado para recuperar calidad de movilidad y uso de transporte público.

Palabras clave: historia del transporte; gestión pública; sectores privados

Abstract: The article analyzes the historical evolution of public transport and the growth of the city of La Plata, observing the transformation of its state structures towards increasingly unregulated and flexible forms of management, with the State withdrawing in its planning and control functions. This action has been generating an advance of the private sector on a weakened State and permeable to the business lobby, reaching the consolidation of an expanded and unviable city for public transport. We present four historical periods, the first of the rise of guided transport of the founding city, the second of the beginning of peripheral expansion of the hand of the automotive transport, the third of the boom of massive systems, the fourth of the deregulation of the city and the consolidation of automobilities. The article analyzes the effects of the deterioration of transport on urban quality and the quality of life of users, exposing the obstacles that are currently presented to the State to guarantee transport as a public service.

Keywords: transportation history; public management; private sectors

1. Introducción

En las ciudades argentinas contemporáneas, las movilidades tienden a desarrollarse de manera desacoplada respecto de la ciudad. En efecto, los procesos de planificación del transporte, la movilidad y el desarrollo urbano, se han ido configurando históricamente de manera desarticulada en la mayor parte de los aglomerados de argentina (Marengo, C., 2013, Paiva, 2014, Lanfranchi, G. et al, 2018, Martinez, L., et al, 2018) en el mismo sentido en que Buchanan había señalado que era necesario integrarlos: "La dispersión (del desarrollo urbano) puede, de hecho, convertirse con demasiada facilidad en sinónimo de sprawl y por si no tuviéramos ya lecciones lo suficientemente amargas al respecto en nuestro país, el caso de los Estados Unidos demuestra lo que acontece cuando se otorga al vehículo de motor licencia para llevar el desarrollo adonde le convenga". (Buchanan, 1963)

Se trata de un déficit de planificación histórica que se produjo bajo las reglas combinadas (pero desarticulados) del Estado y del mercado inmobiliario, ambos produciendo diversos tipos de viviendas de baja densidad en periferias sin infraestructuras, donde las movilidades y el transporte no fueron considerados. Como consecuencia existe en estas ciudades, un patrón de crecimiento que promueve, en forma simultánea, una estructura urbana que concilia los dos modelos tradicionales de la ciudad moderna: El modelo de la ciudad compacta, (en los centros urbanos) y el modelo de la ciudad difusa (fuera del centro), dando lugar a la llamada ciudad Com-Fusa (Abramo, 2012).

Este tipo de desarrollo territorial desacoplado trajo consigo diversidad de problemas complejos y contradictorios que constituyen desafíos importantes para la gestión territorial local de una mayoría de ciudades argentinas. En este contexto analizamos la ciudad de La Plata, como caso singular, dado que presenta la particularidad de tener un casco urbano fundacional diseñado integralmente desde su origen (Terán, 1983) para constituirse en una nueva ciudad enteramente planificada como Capital de la Provincia de Buenos Aires.

El modelo fundacional de La Plata permitió que fuera una de las primeras ciudades en poseer intencionalmente una gran forestación urbana en todas sus calles, complementada por una extensa red de plazas y parques que la enriquecen, un sistema integral de saneamiento y luz eléctrica que se construyeron desde la fundación y una eficaz red de calles y amplias avenidas y diagonales que la estructuran. El diseño original de la ciudad logró condensar los máximos criterios de modernidad urbana de la época, desarrollando una estructura urbana jerarquizada que permitía poner en valor la imagen de la ciudad neoclásica como centro político administrativo provincial a la vez que posibilitan el desarrollo de un sistema de transporte tranviario integrado al ferrocarril, como símbolo de modernidad de ese momento histórico.

Los atributos del diseño original, sin embargo, no han resistido el paso del siglo XX, por efecto de un desacople en las formas de planificación y gestión del transporte y del crecimiento de la ciudad. En este sentido la calidad de vida dentro del casco se ha deteriorado, conservando la concentración de equipamientos, actividades y servicios, a la vez que la ciudad se extendía de manera extraordinaria, con muy baja densidad de población y muy escasa consolidación urbana. (Barakdjian et al, 2012; Lanfranchi G. et al, 2018; Resa, Aón, 2019)

En la actualidad, este proceso de desacople entre la extensión de la ciudad y la red de transporte, es incesante y se produce como un acuerdo tácito entre actores clave. Por un lado, los desarrolladores inmobiliarios que impulsan la incesante expansión residencial de baja densidad y sin infraestructuras de circulación ni de servicios. Por otro lado, los concesionarios del transporte no ofrecen la cantidad ni calidad de servicios necesaria para ese crecimiento. Mientras tanto el Estado municipal acompaña los desarrolladores inmobiliarios, aprobando de manera sistemática las iniciativas privadas, pero habilitando también la iniciativa pública de desarrollo residencial periférico, generando para sí mismo, un obstáculo cada vez mayor para llevar las políticas públicas a los siempre cambiantes límites de la ciudad material

La planificación del crecimiento urbano, del transporte y de la movilidad, que la ciudad tuvo durante sus primeras décadas de existencia, se fueron debilitando, en perjuicio de los habitantes urbanos, especialmente por la extensión de la ciudad a partir de los años '90, generando discontinuidad del tejido urbano, fragmentación en la ocupación del territorio y una enorme brecha entre las posibilidades de movilidad en la "ciudad consolidada" respecto de "la ciudad sin consolidar". Al respecto GUTIÉRREZ afirma que "...la política de transporte público de los años '90 sostiene tendencias a la concentración y expansión económica de las empresas, paralelas a la acentuación de desigualdades (polarización), características de las metrópolis en la fase actual del capitalismo". (Gutiérrez, 2006)

En ese contexto en nuestro país, se produjo un particular repliegue del Estado de la mano de la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado, que puso en marcha un profundo proceso de reorganización de la Administración Pública Nacional que dio lugar a una serie de privatizaciones y achicamiento de incumbencias en materia de planificación territorial y de intervención en el mercado de suelo, llegando la administración pública en los temas territoriales, a volverse altamente ineficaz.

Como dice KAROL "las instituciones de planeamiento y gestión urbana no están organizacionalmente concebidas para dar cuenta de las necesidades, demandas o requerimientos de la población, ni para incorporar efectivamente a sus representantes o mandatarios a los procesos de planificación y gestión". (Karol,1996)

El problema que supone para la sustentabilidad, la movilidad en la actualidad, es por un lado la localización creciente de nueva población en el periurbano, en periferias e incluso en áreas rurales, muy alejadas de los centros y cotidianamente dependientes de las actividades localizadas en áreas centrales y consolidadas, habitualmente muy distantes.

Este tema - problema se combina con tres factores críticos que incluyen: (a) la dificultad de ofrecer un servicio de transporte masivo de calidad en áreas de bajas densidades, (b) el acceso muy generalizado a la compra y uso de automóviles particulares y (c) la tendencia a la localización de los hogares más grandes en estas nuevas "áreas residenciales monofuncionales y lejanas", incrementando la demanda de viajes, no solamente por la distancia de los hogares al centro sino por la cantidad de integrantes que producen viajes.

En este contexto es claro que la cuestión de la movilidad no es solamente un problema de transporte y de usos de suelo sino además de negocios privados y de capacidad del Estado de incidir en ellos a favor de la sociedad: *"Para comprender correctamente la problemática del transporte, no basta con considerar su relación con el uso del suelo. Es necesario atender la dimensión política de la producción del espacio urbano"* (Gutierrez, 2006). Los distintos gobiernos locales de las ciudades más importantes de nuestro país, fueron reaccionando de maneras diversas frente al gran contexto político económico de los años '90 y sus problemas de transporte y movilidad.

En el caso de La Plata, las causas del desacople del transporte con la ciudad extendida con nuevos barrios periféricos de familias numerosas y muy alejados de las actividades y de las centralidades urbanas, tienen relación con las débiles prácticas de planificación territorial y de transporte de nivel local, pero también tienen relación con las prácticas desacopladas de nivel nacional. El Estado nacional en materia de transporte, viene sosteniendo desde la crisis de 2001, políticas de subsidios a los kilómetros recorridos que, sin políticas de control ni poder de policía de los gobiernos locales, resultan en una organización empresarial más eficiente en recorrer kilómetros que en transportar pasajeros. En materia de desarrollo urbano, el Estado nacional ha intervenido, históricamente, promoviendo políticas de vivienda que, en el contexto de falta de políticas locales de regulación e intervención en el mercado de suelo, generan expansión residencial de baja densidad.

Esta operatoria sostenida que ha provocado una crisis de movilidad y de transporte, hace dudar de las virtuosas singularidades históricas de la ciudad, su planificación higienista y de perfecta geometría original que la convirtió en una urbe potencialmente fuerte para desplegar sistemas de transporte y movilidad sustentables desde fines del siglo XIX.

En este artículo buscamos los orígenes de la actual crisis construyendo explicaciones en perspectiva histórica de cara al futuro de la ciudad en su región.

Para abordar la historia del transporte, se distinguen cuatro periodos que corresponden con cambios en la forma de la ciudad y en los patrones de movilidad asociados a ella, ligados a formas de gestión pública y privada del transporte. A fines del siglo XIX, cuando la ciudad tenía pocos habitantes y estos se localizaban exclusivamente dentro del cuadrado fundacional, las opciones modales eran sistemas de tracción a sangre y sistemas rígidos como tranvías y trenes. A partir del primer tercio del siglo XX comienza a generalizarse la industria del petróleo y con ello el avance de los modos de transporte motorizados e individuales que habilitan la expansión urbana fuera del casco fundacional y fuera también de la traza de los modos rígidos. A mediados de los años '60 se produjo el cierre simultáneo a nivel global, de los sistemas tranviarios, impulsando el uso casi exclusivo del transporte público colectivo automotor en la región. A partir de los años '80 comienzan a desregularse las prácticas de la planificación territorial y de transporte y con ellos comienza a crecer el uso del automóvil particular en ciudades, que llegó a consolidarse desde los años '90 hasta hoy, en detrimento de los sistemas masivos de transporte.

Este protagonismo actual del auto en las ciudades es una preocupación en materia de planificación del transporte. Las agencias públicas de transporte buscan prioridad para los modos masivos (trenes, buses, tranvías) ligada al desaliento en el viaje en automóvil particular. (CEE,2007; CEE, 2011; CAF 2011)

Actualmente en América Latina los enfoques de la movilidad social y ambientalmente sustentable apuntan de manera primordial a los repartos modales, buscando promover los modos masivos mientras que, en ciudades pequeñas o con diseño urbano de proximidad, las propuestas de movilidad sustentable apuntan a promover todo tipo de modos de transporte no motorizados con toda la gama de los nuevos y diversos modos de la movilidad activa. "El transporte (público y masivo) de pasajeros constituye un determinante de primer orden de la calidad de vida y de la integración social, resulta clave para acceder a las oportunidades y los servicios básicos y su carencia implica exclusión". (Stopher y Stanley, 2014)

Estos aspectos de los modos de transporte urbano en las ciudades, hacen de la elección modal uno de los indicadores clave de la movilidad y del interés de la política y de las agendas públicas para la sustentabilidad urbana. Se trata de uno de los indicadores principales para analizar y comparar prácticas y patrones de movilidad, emergente de una combinación de múltiples y diversas decisiones y elecciones individuales, que mientras son condicionadas por la política pública urbana y de transporte, producen un impacto colectivo y sistémico de estándares urbanos a lo largo de la historia de las ciudades.

Desde esta perspectiva, para el caso de La Plata se proponen cuatro períodos marcados por los cambios en la movilidad, en el transporte y en la ciudad: 1) El periodo fundacional, ferroviario y tranviario, desde 1882 hasta 1929; 2) el periodo del petróleo barato y de inicio de la expansión periférica y de la convivencia de los modos rígidos con el transporte automotor, desde 1930 hasta 1966; 3) el periodo de cierre de los tranvías y trenes urbanos con el auge y caída del transporte público colectivo automotor en manos de la recesión económica de la década de los años 90 y hasta el cambio de gobierno de 2003; 4) el periodo de la mayor desregulación del crecimiento urbano y del transporte, con preeminencia del automóvil particular en la región y altos subsidios al transporte colectivo en medio de las crisis y de las pujas entre los modelos de economía productiva y financiera, desde 2003 hasta 2019, previo a la pandemia de la Covid 19.

Esta periodización ordena la historia de la movilidad y del desarrollo urbano del partido de La Plata desde el tiempo de su fundación hasta la actualidad, atravesado por diversos procesos económicos, políticos y urbanos que fueron dando lugar al desarrollo de sistemas circulatorios viarios y ferroviarios y sistemas de transporte que fueron progresivamente influyendo en la forma de la ciudad, en la localización residencial y en las posibilidades individuales de movilidad de las personas.

2. Periodo I: Fundacional, ferroviario y tranviario, desde 1882 hasta 1929.

En la concepción de la ciudad el modelo de movilidad fue protagonista, en tanto que fue concebida como un gran atractor de actividades de escala provincial, fundamentalmente por su rol administrativo de la provincia de Buenos Aires mientras que, su relevancia regional estuvo originalmente asociada a su implantación estratégica sobre una topografía caracterizada por la cercanía de un puerto natural y articulada sobre una trama ferroviaria preexistente. (Terán, 1983)

De esta manera quedó definido desde su origen el perfil de actividades y la jerarquía de ciudad en la región. Su perfil por un lado productivo, por la proximidad de un puerto natural de mejores características que el puerto de Buenos Aires; por otro lado, administrativo, por ser capital de la provincia más grande del país. Su jerarquía fue originalmente condicionada por la forma y proximidad con la Capital Federal, en el trazado articulado de las infraestructuras de comunicación de ese momento, particularmente conectada mediante líneas de ferrocarril.

Su perfil se tornó tempranamente universitario, con la creación de la Universidad de La Plata, 15 años después de la fundación de la ciudad, nacionalizada en 1907. El perfil de "ciudad universitaria" fue progresivamente consolidado con el desarrollo de facultades y carreras, pero particularmente se consolidó con la gratuidad universitaria, iniciada a mediados del siglo XX¹.

La localización de las funciones gubernamentales provinciales y de la administración municipal y la presencia de la Universidad Nacional, la posicionaron tempranamente como un nodo atractor regional y nacional, lo que explica que la "*conjunción del entorno administrativo instaurado en la ciudad, con la radicación de universitarios sean hasta hoy, dos factores de alto impacto sobre el desarrollo local*". (Lódola, Brigo, 2011)

¹ La gratuidad de la universidad en la República Argentina se alcanzó con el Decreto Presidencial N° 29337 el 22 de noviembre de 1949.

El modelo de escala urbana originalmente concebido y construido, fue el de la ciudad radio concéntrica, pautado por la organización fundacional de los usos del suelo residenciales y no residenciales, organizados según las vialidades internas al interior del cuadrado fundacional, dejando por fuera y circunscriptos a un anillo en torno al cuadrado, los usos productivos de abastecimiento de la ciudad.

Toda la trama de vialidades y jerarquías internas fue diseñada de manera integrada al ferrocarril y al sistema de espacios verdes públicos que daban estructura, organización, armonía y belleza a la ciudad capital, la cual resultó funcional y adecuada a la organización de la movilidad urbana, mientras la cantidad de habitantes y automóviles lo permitió.

La trama de calles y avenidas cada seis cuadras en ambos sentidos del cuadrado perfecto, daba lugar a un espacio verde público en cada intersección, todo circunvalado por una gran avenida con rambla que separaba la ciudad de sus áreas rurales, divididas afuera en chacras y quintas donde se organizaban las actividades de producción de alimentos para la ciudad.

Al interior del cuadro urbano, la localización de los usos no residenciales universitarios y de la administración pública provincial y municipal, se localizaron en torno a los ejes perpendiculares de las avenidas 51 y 53, en sentido norte – sur, y en torno a la avenida 7, en sentido este – oeste, generando una concentración de actividades y usos en el cruce de ambos ejes, donde se encontraba originalmente la estación de trenes de la ciudad.

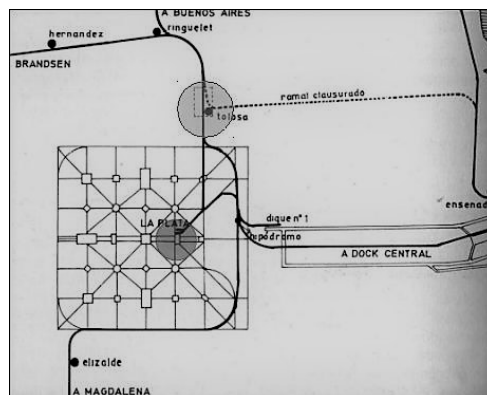
La estación de trenes en su localización céntrica original, generó las primeras centralidades urbanas en tanto que los roles y funciones de la ciudad en esta etapa fundacional del desarrollo territorial, estuvieron ligados a (y condicionados por) la traza de las vías del ferrocarril, los medios de transporte y las actividades productivas. De hecho, las preexistencias a la fundación de la ciudad, en materia de infraestructura de transporte, condicionaron la actual configuración territorial.

El ferrocarril, en los tiempos de la fundación, el mercado de la carne, los saladeros y más tarde los frigoríficos, funcionando en el partido de Ensenada, exigían un medio de transporte que garantizara la fluidez local y regional de la producción hacia los centros mayores y esta movilidad productiva configuró un patrón de ocupación residencial en torno a las estaciones y vías férreas.

Los ramales fundacionales de trenes en la ciudad fueron construidos entre 1890 y 1911. El ferrocarril fue el medio de transporte hito en la Argentina en torno al sector agropecuario que también incidió de manera determinante en la creación de centros urbanos residenciales. Antes de la fundación ya existía el ramal Boca-Ensenada que unía al puerto con Buenos Aires. Esta misma vía se extendió desde Ensenada hasta Tolosa, y más tarde llega hasta la capital federal, como vía de circulación de pasajeros y consolidando a su paso asentamientos urbanos.

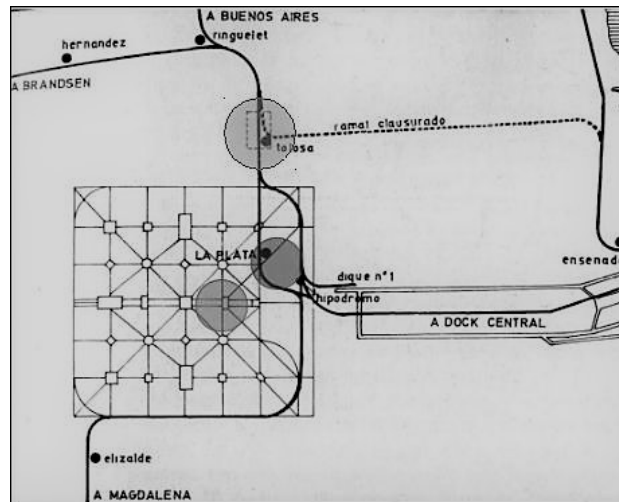
Hasta 1903 (Plano 2) la red ferroviaria parte de Tolosa (la localidad preexistente a La Plata) y se divide en dos tramos uno hacia la zona de atractores de viajes productivos al sur de Ringuelet-Ferrari (hoy Brandsen) hasta el matadero Regional de Abasto. Este ramal originalmente construido con propósitos productivos, fue sumando viajes de pasajeros a medida que se desarrolló la ocupación residencial en ese entorno. El ramal, llegaba además hasta otro atractor de viajes importante en la época, el hospital Melchor Romero, inaugurado en 1984.

Plano 2: Plano de vías férreas en 1903 con acceso a la Estación de Trenes original en calle 6 y 50



Fuente: La Plata, ciudad nueva, ciudad antigua.

Plano 3: Plano de vías férreas en 1906 con acceso a Estación de Trenes en las avenidas 1 y 44.

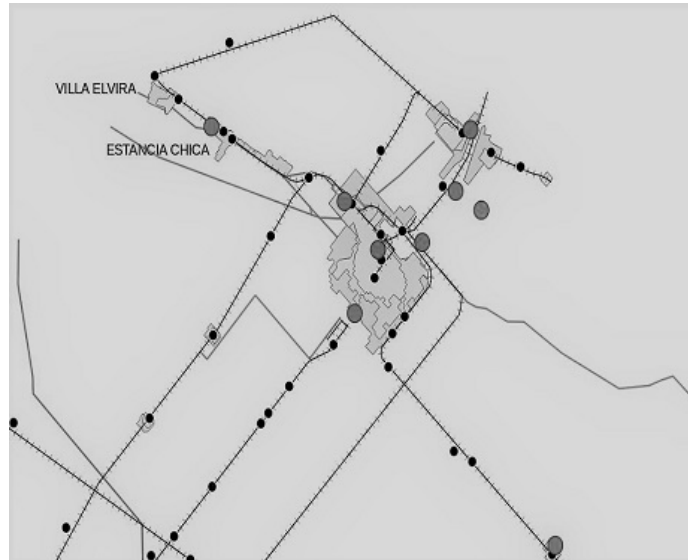


Fuente: La Plata, ciudad nueva, ciudad antigua.

El segundo tramo que parte de Tolosa, entra al casco fundacional y hasta la localización original de la estación de trenes principal de la ciudad fundacional ubicada en ese tiempo y por un breve plazo, en el actual microcentro de la ciudad. Ya en 1906 la estación de trenes principal de la ciudad es trasladada al borde del casco (Plano 3) dejando tras de sí una centralidad de actividades que perdura hasta hoy.

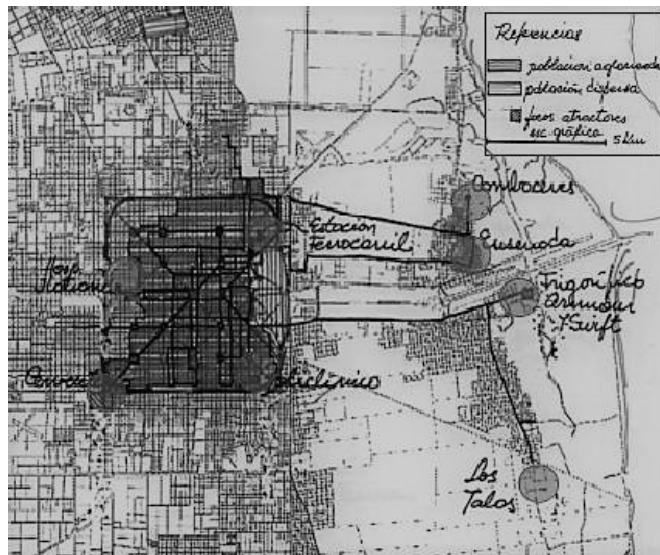
La red ferroviaria incide tempranamente en el crecimiento de las localidades de la zona norte en su tramo La Plata – Buenos Aires, donde se desarrollaban sectores como Villa Elisa y Estancia Chica, sustentados por la producción agrícola y por la localización de casas de fin de semana. Al aumentar el número de residentes en la zona, aumentó la demanda de viajes y de esta manera el tramo ferroviario es fundacional de estas localidades, vinculadas al cuadrado urbano y consolidando tempranamente el proceso de ocupación residencial de la zona norte del Partido. (Plano 4).

Plano 4: Mancha urbana del primer periodo. Redes viarias y ferroviarias, estaciones y principales atractores de viaje a 1929.



Fuente: Elaboración propia.

Plano 5: Principales atractores del tranvía



Fuente: Municipalidad de La Plata

Los principales atractores de viaje en la periferia eran productivos o de salud, integrados entre sí y con la ciudad por las vías del ferrocarril mientras que, los principales atractores de viaje del cuadrado urbano, que eran de salud (Hospital Italiano y Policlínico San Martín) y algunos productivos hacia la zona del puerto (frigoríficos), estaban unidos por los recorridos del tranvía (Plano 5).

La localización original de la Estación de trenes principal en la ciudad de La Plata se sostuvo por pocos años. El impacto de la actividad de la estación fue demasiado grande para el centro administrativo principal de la ciudad capital motivo por el cual fue trasladada pocos años después al borde del casco urbano y a unas pocas cuadras de su lugar original, mejorando la dinámica de movimientos y actividades en el centro administrativo y cultural original de La Plata.

Asimismo, las redes viales fueron condicionantes principales de la ocupación de la ciudad. Las vialidades del cuadrado fundacional fueron parcialmente acopladas a un entorno preexistente, aunque imponiendo su geometría, traza rectilínea y regular y su orden jerarquizado de características ortogonales. La localización estratégica de los grandes atractores de viaje de la administración pública provincial y municipal, así como los vinculados a la universidad, sobre los corredores jerárquicos principales (Diagonales Principales y Secundarias. Avenidas 51-53 - Eje Monumental. Avenidas Principales) fueron condicionando la ocupación residencial en sus proximidades.

Fuera del casco fundacional se desarrolló el camino a Ferrari (Brandsen) como alternativa al acceso ferroviario y los caminos a Magdalena, Chascomús, Ensenada y Abasto. Sin embargo, las claves del patrón de ocupación territorial inicial, vinculado a las redes viales estuvo signado desde un comienzo por el camino Centenario hacia Buenos Aires (1910) y el camino General Belgrano hacia Avellaneda (1916).

En el año 1884, la implementación de un sistema de tranvías, también incidió en los patrones de ocupación temprana. Una empresa privada estableció a partir de ese año, un servicio de tranvías de tracción a vapor para el transporte de personas y mercancías, a fin de facilitar la construcción de la ciudad. Inicialmente se limitaba a dos recorridos que partían desde la estación del Ferrocarril del Oeste (hoy Pasaje Dardo Rocha) y unían sitios estratégicos como la Legislatura, el Departamento de Ingenieros, la Municipalidad, los Tribunales, el Ministerio de Hacienda,

el Departamento de Policía (todos ellos en construcción en aquella época) y las viviendas de los obreros que participaban en la construcción de la ciudad.

En 1885 aparecen también los primeros tranvías de tracción a sangre. Su recorrido inicial transitaba las áreas más ocupadas del comienzo, desde la actual zona de "El Dique", atravesando el centro de la ciudad y extendiéndose hasta Los Hornos, Tolosa y Ensenada, que necesitaban relacionarse con el núcleo urbano mayor. Con la extensión de su recorrido, el tranvía acompañaba la dotación de otros servicios urbanos existentes en la nueva ciudad, como agua potable, cloacas, alumbrado eléctrico y pavimentos, en un claro proceso conjunto de planificación integrada del uso y ocupación del suelo y del transporte.

Figura 1: Tranvía fundacional, Autor: Federico Lacroze - Asociación Amigos del Tranvía



Fuente: busarg.com.ar

Figura 2: Cruce de tranvías. Autor: Miguel Angel Pignataro, colección Marcelo Cáceres Miranda.



Fuente: busarg.com.ar

Con la llegada del tranvía eléctrico (Figuras 1 y 2) el recorrido se extiende aún más². El 1° de enero de 1910, se inaugura la estación de tranvías en la calle 20 entre 49 y 50. Dos empresas y diez líneas, para 1920, una de ellas servía una red de 52,65 kilómetros con 35 servicios diarios y 7.345.000 pasajeros transportados al año.

² En los tiempos del tranvía de tracción a sangre, la compañía privada que lo operaba, "La Inglesa" tenía tres estaciones (la "Central" en 7 entre 64 y 65 y las de "Tolosa" y "Ensenada"). Llegó a atender una red de 39 kilómetros de vías, una flota de 21 coches, una tropa de 297 caballos y un plantel de 118 empleados. La "Tramway Nacional", tenía una estación en calle 70 entre 5 y 6, con coches tirados por mulas en lugar de por caballos, llegó a servir una red de 14 kilómetros, y contaba con una dotación de 100 mulas y 60 empleados. En 1904 se suma el "Tramway Municipal Urbano", que comenzó cubriendo apenas 53 cuadras del casco urbano de la ciudad y terminó alcanzando los 12 kilómetros de red tranviaria, con una flota de 16 coches, una tropa de 180 animales y un plantel de 98 empleados.

Mientras que la otra, servía una red de 42,55 kilómetros de vías con 25 servicios diarios y 5.742.000 pasajeros transportados al año.

De esta manera para 1920 el tranvía realizaba 48.470 viajes diarios que representaban aproximadamente el 25,20 % del total de viajes diarios de la población. El resto se distribuía entre viajes a pie, a caballo, en carro y en tren. A finales de este periodo, el 24 de setiembre de 1928, comenzaron a circular los primeros «taxis colectivos» por la ciudad de Buenos Aires, un modo de transporte que rápidamente se generalizó en ciudades y fue desplazando progresivamente, a lo largo del periodo siguiente, al tranvía en toda la Argentina, incluyendo en la ciudad de La Plata.

3. Periodo II: petróleo barato e inicio de la expansión periférica entre '30 y '66.

En este período el petróleo se constituyó como el factor clave de la función de producción y la industria automotriz, uno de los emergentes del nuevo paradigma técnico económico. Un período signado por el proceso de sustitución de importaciones, en un contexto de inestabilidad política y de un desarrollo social comprometido por los golpes de estado y la pérdida de las garantías constitucionales. En este periodo, bajo la presión de los sectores que desestimaron al ferrocarril como medio adecuado de carga y la introducción de capitales norteamericanos, se estimuló el desarrollo de la red de caminos, materializándose un 85% del total de la red actual. *"Si el ferrocarril fue el factor civilizador y de urbanización del siglo XIX, el rol de las rutas y caminos ha sido esencial para el desarrollo urbano a partir de la segunda mitad del siglo XX".*(Ravella, 2006)

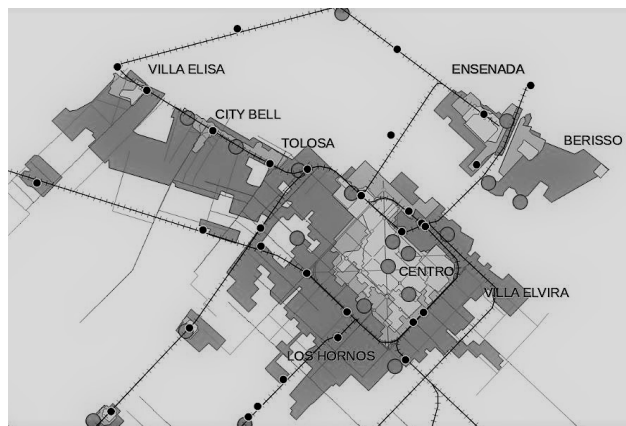
En este periodo adquiere un progresivo protagonismo el transporte colectivo automotor que inicialmente comienza a operar con permisos municipales en la ciudad a partir del año 1934. Sin embargo, en esos años el tranvía era un modo de transporte próspero y muy utilizado en la ciudad.

En 1935, "La Inglesa" había expandido su red de vías a 70 kilómetros y ampliado su flota a 60 coches motor y 10 acoplados, transportando 12.770.000 de pasajeros por año mientras que "La Nacional", para ese mismo año, servía una red de 61 kilómetros mediante 58 coches y transportó 16.460.000 pasajeros por año.

Este nivel de actividad de 29.230.000 viajes anuales en tranvía significaba 108.259 viajes diarios que, para la población y movilidad de la época, representaba el 31,93 % del total de viajes diarios.

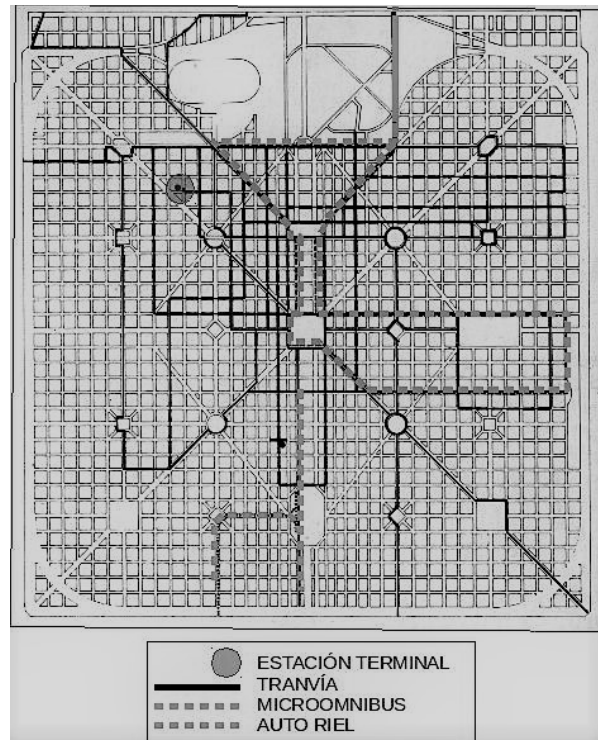
Hasta 1940 se habían creado veinte líneas que pasaban en su mayoría por los principales atractores de viajes del centro de la ciudad, compitiendo con los puntos de atracción que ya cubría el tranvía y extendiéndose hacia las nuevas demandas de viaje desde y hacia las periferias. Este desarrollo no menguó la prosperidad tranviaria, como sí sucedió en la ciudad de Buenos Aires en esa misma época. Complementariamente en 1948 se funda el servicio municipal de autorriel, como recuperación del antiguo tramway municipal a vapor que unía la zona céntrica de 51 y 17 con el Hospital "Melchor Romero" y el Matadero de Abasto. En este tiempo de crecimiento poblacional, el municipio promovía una diversificación modal masiva como forma de dar respuesta a la creciente demanda de viajes y a la intensa ocupación periférica, originalmente no planificada. (Plano 6)

Plano 6: Mancha Urbana del segundo periodo. Redes viarias, ferroviarias, estaciones y atractores de viaje en el año 1950.



Fuente: Elaboración propia.

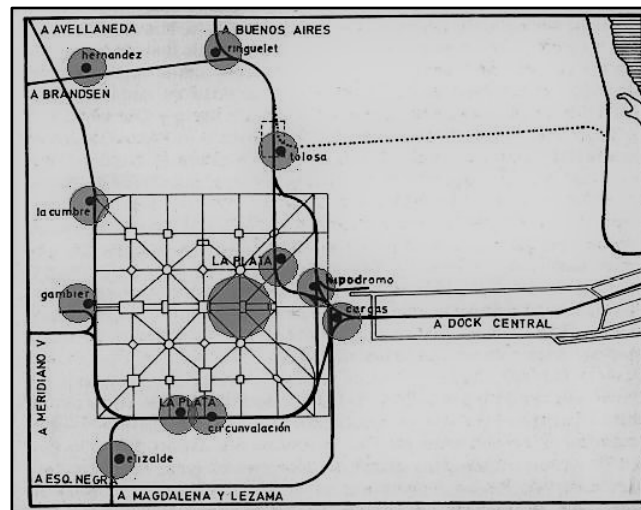
Plano 7: Sistema de transporte masivo de la ciudad de La Plata al año 1948.



Fuente: Municipalidad de La Plata.

De acuerdo con documentos oficiales del municipio de la ciudad de La Plata, en la década del '40 comienza un fuerte proceso de dispersión urbana en las periferias rurales como efectos del impacto migratorio de posguerra, el cual se combinó con la falta de normativa reguladora de subdivisión del suelo en las periferias, el bajo coste de estos nuevos lotes desprovistos de todo tipo de servicios, y la consecuente facilidad de pago de lotes a largo plazo para la población de bajos recursos, que buscaba instalarse en la ciudad: *"Los nuevos loteos carecían de servicios y el sistema de transporte más fácil de poner en funcionamiento en poco tiempo fue el transporte público colectivo, que poseía pocas frecuencias, eran incómodos y caros por tener que adaptarse a la gran dispersión residencial"*. (DTMLP,1996)

Plano 9: Vías férreas en 1950.



Fuente: La Plata, ciudad nueva, ciudad antigua.

Para 1949 los colectivos tienen recorridos que unen el centro de la ciudad con los principales atractores de viajes productivos, de salud y otros, localizados en esa periferia emergente, recorridos que continúan dentro del casco superpuestos a los sistemas de transporte tranviarios y ferroviarios de la ciudad (Plano 8). El sistema de colectivos tenía un rol importante en la conectividad de la ciudad con el hospital San Roque en la zona norte, la estación Hernández, el hospital Melchor Romero, el matadero de Abasto, al sur por el corredor de 520, la cárcel de Olmos y la estación Etcheverry al sur por el corredor de 44; la estación de Meridiano V, la de Villa Garibaldi y el Cementerio al este, la localidad de Punta Lara, los talleres de Río Santiago y el Hospital Naval al norte, junto con la localidad de Berisso y los frigoríficos (Plano 9). Todas estas actividades implantadas lejos del casco, dieron origen a la ocupación residencial posterior y claramente los servicios de colectivos resolvían los viajes de las nuevas áreas residenciales periféricas.

En 1960 se crea una nueva empresa estatal que se haría cargo del servicio por sólo dos años: el "Consortio Transporte de Pasajeros". Se incorporaron nuevos coches y se renovaron otros, se fusionaron líneas que superponen parte de sus trayectos, sin embargo, una decisión política de fines de 1966 impulsó el decreto de suspensión de los servicios de tranvía generando una política pública intencionadamente favorable al fortalecimiento del sistema automotor colectivo, explotado por varias empresas privadas de aquel momento.

De esta manera los colectivos avanzaron en este periodo por sobre los modos masivos rígidos de la ciudad reemplazando sus recorridos dentro del cuadrado fundacional y adaptándose en las áreas periféricas a los atractores principales, al aglutinamiento de la localización residencial y a la dotación de pavimentos.

Entre los años '50 y '60 operaron con intensidad y simultaneidad los tranvías, colectivos y automóviles, recorriendo los principales atractores y centralidades del cuadrado fundacional. En las (Figuras 4 y 5) se muestra esa diversidad de modos de transporte circulando y llevando pasajeros y mercancías al centro de la ciudad.

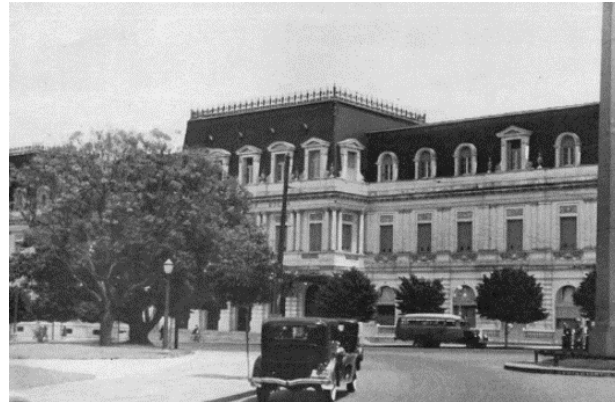
El 3 de abril de 1957 las ciudades de Berisso y Ensenada se convirtieron en partidos autónomos al separarse de La Plata por decreto-ley del interventor federal de la provincia de Buenos Aires, Emilio Bonnacarrere (Bravo, 2017). Tal separación fue una estrategia electoral de la dictadura de P. E. Aramburu, procurando evitar que, en la ciudad capital de la provincia, sean electos gobiernos peronistas. Esta separación en términos del transporte no tuvo repercusiones significativas durante los primeros años. A comienzos de la década de los años '60, con gran diversidad de modos de transporte, la ciudad de La Plata crecía y continuaba constituyendo una unidad funcional con las ciudades de Ensenada y Berisso.

Figura 4: Año 1939. Atractores: Banco Nacional. Avenida 7 congestionada de autos, micros, peatones y el tranvía N° 10 pasando el medio de la misma.



Fuente. Fotos históricas de La Plata

Figura 5: Año 1939. Atractores: Pasaje Dardo Rocha, en ese momento al carecer de funciones se lo convierte en un Centro Cultural.



Fuente: Archivo General de la Nación Argentina

Asimismo, la ciudad de La Plata se expandía con una consolidada periferia residencial al noroeste, en las localidades de Gonnet, City Bell y Villa Elisa, con actividades agropecuarias e industriales en las localidades de Los Hornos, Melchor Romero, Olmos, Abasto y Etcheverry y con residencia suburbana y dispersa hacia el este del casco fundacional. En ese contexto, en 1961 el gobierno provincial encomienda al grupo Urbis, un plan de desarrollo urbano regional, en el contexto del gobierno nacional desarrollista de Arturo Frondizi y en el marco de las iniciativas internacionales de "La Alianza para el progreso" y de la CEPAL, de promover procesos de planificación conducidos y pautados hacia el desarrollo económico. Sin embargo, poco se avanzó en concreto y la ciudad continuó expandiéndose.

Entre los años '60 y '80, se produjo el mayor crecimiento del parque automotor en Argentina y en la ciudad de La Plata. Los prósperos tranvías platenses, funcionaron hasta 1966, momento a partir del cual el transporte colectivo pasó a ser el principal modo de transporte, creciendo en cantidad de viajes diarios y en recorridos.

En los últimos años de la década de los años '60, los colectivos en La Plata no tenían competencia de otros modos públicos, pero habían comenzado a competir entre sí por los recorridos más rentables de la ciudad, convergiendo la mayoría de los servicios en las áreas centrales urbanas, en un momento de la historia urbana en que el automóvil particular comenzaba a ser parte de la ciudad con mayor intensidad.

4. Periodo III: Auge y caída del transporte masivo automotor, desde '66 hasta 2003.

Este periodo comienza con el cierre del sistema tranviario local que fue parte de uno de los primeros procesos "globales" de la economía: El lobby de los gigantes petroleros y fabricantes de automóviles y llantas, orientados a dar de baja los sistemas ferroviarios y tranviarios, promover el consumo de automóviles individuales y reemplazar los sistemas rígidos por colectivos automotores. Durante este periodo tuvo lugar también la crisis del petróleo a nivel mundial y en Argentina, la instauración por las armas de dos gobiernos militares con fines político-económicos de desindustrialización y empobrecimiento local.

En este contexto creció el uso del sistema de transporte público colectivo automotor, concesionado a empresas privadas. A su vez crecía el parque automotor de la ciudad junto con los viajes en colectivo que fueron monopolizando la movilidad masiva, tanto por el cierre del próspero sistema tranviario en los años '60, como por el repliegue del tren urbano, cuyos recorridos en este periodo, quedan reducidos al sector norte de la ciudad. El uso del transporte público colectivo automotor en La Plata, nacido en la década de los años '30, formalizado en la década de los años '40, consolidado entre los '50 y '60, sostendrá su hegemonía a lo largo de la década de los años '80 y hasta entrados los años '90.

En los años 80 el transporte público colectivo automotor de la ciudad resolvía el 65% del total de viajes diarios de una población cercana por ese entonces al medio millón de habitantes. (Tabla 1) En este periodo se avanza con normativas de regulación del suelo, tendientes a restringir la expansión urbana y la cantidad de habitantes viviendo lejos del centro urbano, con fines de organización territorial y optimización del sistema de recorridos del transporte público colectivo automotor. Entrada la década de los años '80, los colectivos hacían recorridos competitivos, sobreponiéndose en áreas centrales y generando congestión. En ese tiempo los atractores de viajes principales estaban localizados en su mayoría en el cuadrado fundacional, incluyendo las centralidades comerciales y universitarias, los centros de salud y la administración pública.

En los años '90 la ciudad comienza a complejizarse en línea con las transformaciones económicas de apertura neoliberal y la instalación de grandes espacios de consumo en las periferias urbanas, generando nuevas centralidades comerciales y atractores de viaje periféricos, e impulsando una transformación urbana expansiva que afectó al sistema de transporte público colectivo. La ciudad se extendió y el sistema de transporte público colectivo inició un proceso de pérdida de viajes del que hasta hoy no se ha recuperado, por cuanto la combinación de la expansión urbana y la compra masiva de automóviles en cuotas, fueron alterando el patrón modal histórico de la ciudad y la región, a favor del uso del automóvil particular y de alquiler (Figura 6).

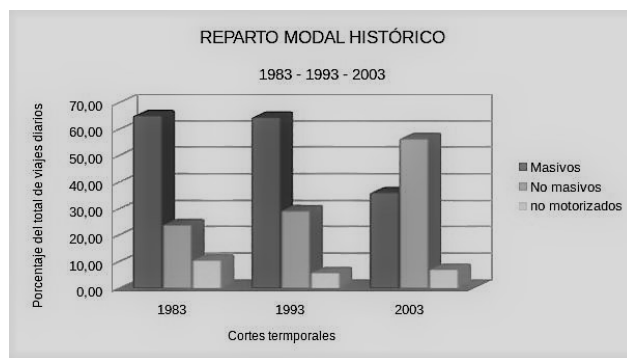
Tabla 1: Reparto modal para la población de La Plata al año 1983.

Gran La Plata									
Año	Población	TGVD	Viajes totales	Masivos		No masivos		No motorizados	
				absoluto	%	absoluto	%	absoluto	%
1983	476204	1,51	719067	469120	65,24	173223	24,09	76746	10,67

Fuente: elaboración propia.

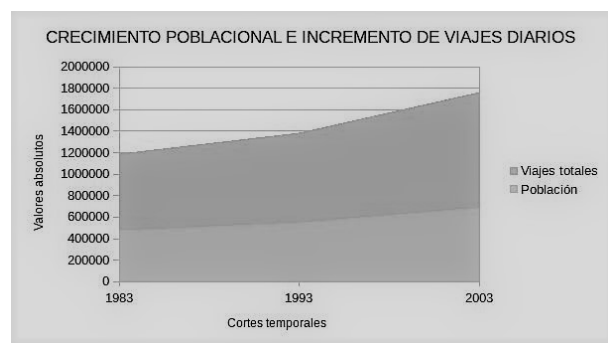
A lo largo de los dos períodos intercensales involucrados en esta etapa de la ciudad, el uso del automóvil creció junto con la expansión de la industria automotriz, incidiendo en ese cambio radical del patrón modal de viajes en la región y alcanzando, el uso del automóvil particular hacia el final de esta etapa, un protagonismo indiscutido. Crecieron las tasas de motorización de los hogares y con ello creció la actividad de movilidad. (Figura 7)

Figura 6: Reparto modal histórico del Gran La Plata.



Fuente: elaboración Propia

Figura 7: Incremento comparado de Población y viajes totales entre 1983 y 2003.

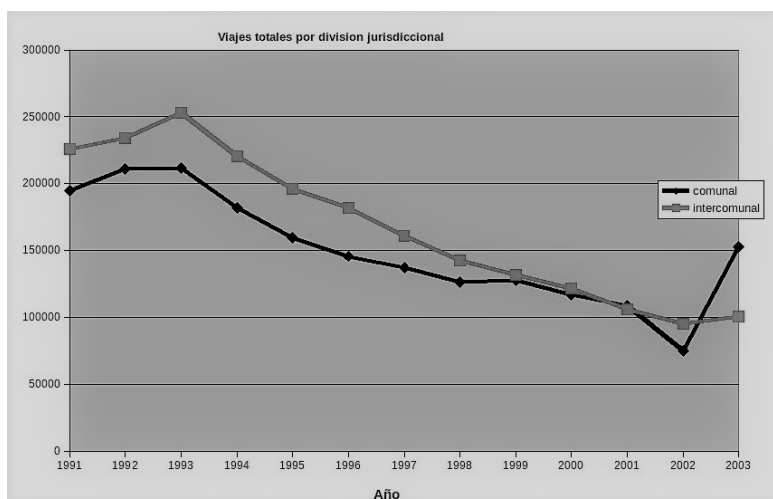


Fuente: elaboración Propia

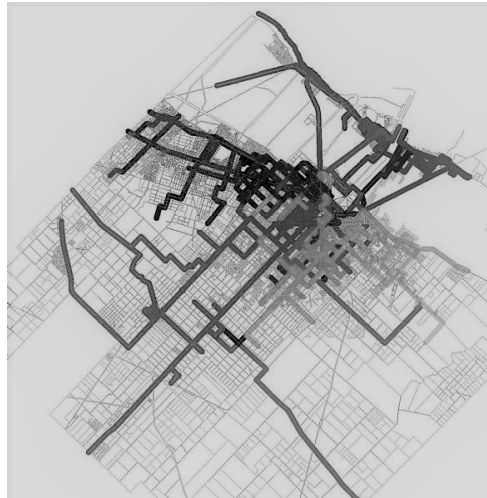
En el año 1993 un equipo de investigación en conjunto con técnicos municipales de La Plata, realizaron el primer estudio de origen y destino de viajes de la región (Ravella, 1993) Los patrones de movilidad que reveló el estudio señalaban que una población de 672.082 habitantes (INDEC, 1993) realizaba un total de 1.012.607 viajes diarios de los cuales casi el 60 % se realizaban en modos masivos (Ravella, 1993) . Casualmente este fue el año de mayor porcentaje de viajes en la historia del transporte público, un valor porcentual que jamás se logró recuperar hasta hoy. Al igual que en las otras ciudades intermedias y grandes de la Argentina, su época de esplendor termina con el inicio del neoliberalismo, con el acceso a la compra masiva de automóviles y con la expansión periférica.

El transporte público colectivo en el periodo 1993-2002 perdió un 34% de los viajes diarios, una parte de los cuales fue absorbido por el automóvil particular y de alquiler (Aón, Olivera, 2004) (Ilustración 8 y 9) Las políticas económicas nacionales de ese contexto neoliberal, tuvieron un impacto evidente y mensurable en la movilidad de la región y de la ciudad. Las pérdidas de empleo, vinculadas a los procesos de privatización de empresas energéticas y de servicios (YPF, Entel, Obras Sanitarias, Gas del Estado y otras) incidieron en la pérdida de viajes totales, pero también en la aparición y generalización del modo remis, como fuente de empleo alternativa, frente a los despidos masivos. En esos años los remises ofrecían tarifas bajas, que competían con los taxis e incluso con el transporte público colectivo. El sistema de transporte público colectivo automotor en esos años no tenían subsidios del Estado para su operación y como consecuencia las tarifas del transporte tendían a ser muy altas, lo que en un contexto de recesión económica explica la gran pérdida de pasajeros. Por otro lado, en ese mismo año, 1993, la privatización del ferrocarril Roca mejoró las condiciones de su funcionamiento y el sistema ferroviario, de tarifa baja, absorbiendo también otra parte de los pasajeros del colectivo.

Figura 8: Caída de viajes en Transporte Público Colectivo Automotor del Gran La Plata.



Fuente: Dirección de Transporte de la Municipalidad de La Plata.

Figura 9: Recorridos del sistema de transporte público automotor año 2000.

Fuente: Municipalidad de La Plata.

El auge de los remises se produce en 1996 y desde 1997 el municipio dejó de otorgar nuevas habilitaciones y aprobó en 2000 la Ordenanza 9215 para regular y limitar el funcionamiento del sistema de remises. En esos años la cantidad de remiserías registradas en el Gran La Plata ascendía a 177 con 1500 unidades habilitadas³ funcionando, cada una de las cuales tenía un promedio de entre 20 y 40 viajes por turno y el doble por día. La gran incidencia que tuvo el remis en las prácticas de movilidad cotidiana de la población son sin duda de índole económica, dado que las tarifas eran muy bajas en comparación con el costo del transporte público. En viajes cortos dentro del casco fundacional, dos tarifas de transporte equivalen a un viaje en remis. Luego en el año 2000, el fracaso inicial del cambio en el sistema de transporte público colectivo automotor incidió de manera directa en el crecimiento del uso del modo remis.

³ Las remiserías no habilitadas funcionaron de manera paralela en esos años y si bien no hay registros certeros de cantidades, el municipio hacía rastillajes y tomaba denuncias que solían derivar en cierres masivos de agencias no habilitadas. En ocasiones cerraban de a 50 remiserías con un promedio de 7 a 10 autos sin habilitar, cada una.

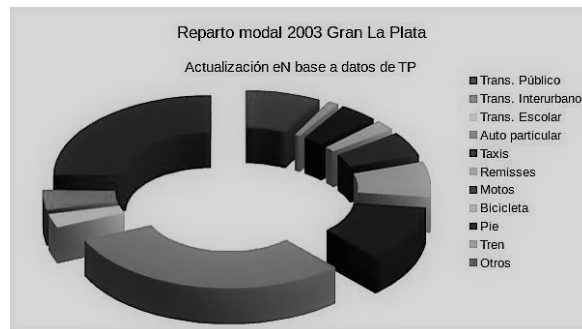
El modo taxi es preexistente. Las habilitaciones se otorgaron desde los años '60, se suspendieron entre 1989 y 1997, momento de auge del remis, donde se otorgan 30 permisos más, llegando a un total de 2000 unidades habilitadas. El taxi fue desplazado en esos años por el remisse, en razón de sus tarifas más bajas pero el cambio modal tuvo otras motivaciones, tales como la mejor calidad del viaje por las condiciones de los coches remiseros, la gestión telefónica del viaje y una mayor confianza que inspiraban los remisses en relación al tradicional TAXI de La Plata. La situación de competencia introdujo mejoras en los servicios de taxis.

Durante este periodo el municipio emprende estudios del sistema público de transporte con el firme propósito de generar una nueva propuesta integral consensuada con la comunidad y con el sector empresario, de cara al vencimiento de los contratos de concesión de los colectivos. Se pretendía recuperar los viajes perdidos del sistema a fin de dar sustentabilidad económica a las empresas concesionarias. Los resultados de los estudios propusieron una racionalización de recorridos que suponía implementar cambios en la organización empresarial y en la demanda de choferes. En consecuencia, la nueva propuesta de transporte, que comenzó a gestarse desde el gobierno local, no tuvo buen recibimiento ni cumplimiento por parte del sector empresario. La debilidad del diálogo con las empresas de ese momento, generó un conflicto inicial y una resistencia al cambio de parte del sector privado y también de la comunidad en general.

Figura 10: Reparto modal de viajes diarios 1993 en el Gran La Plata.



Fuente: Encuesta OD 93. Elaboración Propia.

Figura 11: Reparto modal de viajes diarios 2003 en el Gran La Plata.

Fuente: Encuesta OD 2003. Elaboración Propia

A finales de este periodo se consolidaba una movilidad basada en el uso del automóvil particular y de alquiler junto con el avance de la pérdida de viajes en transporte público. La crisis económica de 2001 combinada con las altas tarifas del transporte público favorecieron el cada vez más intenso uso de remis y con ello la presencia creciente de autos en las calles de la ciudad. (Figuras 10 y 11)

5. Periodo IV: Desregulación de la ciudad y del transporte y consolidación de la automovilidad 2003 a 2019.

Este particular periodo, del auge de las comunicaciones y las pujas entre modelos de la economía productiva y financiera es un periodo de deterioro creciente de la movilidad urbana de pasajeros en esta ciudad. Tal deterioro se puede explicar por el crecimiento del parque automotor, el desarrollo periférico extenso de baja densidad, carente de usos no residenciales y el creciente deterioro del servicio de transporte colectivo automotor en la región. Las causas de estos procesos urbanos negativos radican en el progresivo avance del sector privado sobre el territorio del partido, incluyendo tanto los desarrolladores inmobiliarios como los empresarios de transporte, que venían logrando alinear a los gobiernos locales con sus negocios, en perjuicio de los habitantes de la ciudad.

En materia de movilidad urbana, el periodo se inicia con el cambio del sistema de transporte público colectivo automotor, en medio de una gran crisis económica y de las instituciones públicas a nivel nacional, que repercutió de manera negativa en los resultados inmediatos de dicho cambio. El nuevo Sistema Único de Transporte (SUT) fue implementado en la ciudad de La Plata en julio de 2002 con resultados inmediatos negativos, tanto desde el punto de vista de la disconformidad empresaria y social como de la pérdida de viajes y pasajeros. Su implementación impulsó, al contrario de su propósito original, a perder más aceleradamente viajes en transporte público e incrementar el uso del automóvil, particular y de alquiler. Tres factores principales explican el virtual fracaso del sistema: Que fue implementado de manera abrupta, impulsado por la ansiedad política de los tiempos electorales, que se inició en plena crisis económico financiera nacional, antes de la instauración de las políticas de subsidios al transporte y, que fue implementado sin el apoyo del sector empresario, que temía por pérdidas de empleo y de recorridos, que no había sido participe en el diseño y que desconfiaba de la política pública.

Uno de los problemas que enfrentó la Municipalidad para optimizar el sistema de transporte público fue precisamente la dificultad de incidir en la organización empresarial. Históricamente las empresas de transporte público de la micro región tomaron parte activa en la elección de los recorridos en función de la demanda y de sus propios intereses, mientras que el poder de regulación por parte del municipio, para optimizar la movilidad de la población, fue históricamente escaso. Otro de los obstáculos para una completa implementación de la nueva propuesta fue la situación de déficit de la infraestructura vial de ese momento. Finalmente, el otro gran problema que el municipio enfrentó en este cambio, fue de índole político-institucional, dado que la ciudad de La Plata continúa siendo parte de la unidad urbana funcional que involucra a los municipios de Berisso y Ensenada, con los cuales en esos años no fue posible articular una propuesta de mejoramiento integral.

La municipalidad local no pudo dar solución a estos tres grandes conflictos mencionados. Luego de la implementación las líneas provinciales modificaron sus recorridos para absorber la demanda que dejaba sin tomar el nuevo sistema comunal. El planteo de partida promovió una concentración de servicios y congestión urbana en el centro de la ciudad, lo que se materializó en una intensificación de las malas condiciones de vida urbano ambientales del centro. El criterio de división gruesa de la planta urbana de la ciudad en cuatro partes, que tuvo el claro propósito de evitar lo más posible, superposiciones de líneas y servicios comunales y conflictos entre los empresarios, nunca pudo llegar a evitar superposiciones con las líneas de transporte público provinciales, las cuales no pudieron, ni pueden todavía, ser gestionadas integralmente.

En cuanto al crecimiento y desarrollo urbano, a principios del milenio, el proceso de densificación del espacio construido crecía de manera lenta mientras decrecía la población del centro. Con la recuperación de la crisis económica del 2001, particularmente a partir de mediados del año 2003, comenzó un crecimiento de la construcción de viviendas, sostenido hasta hoy, especialmente en el centro de la ciudad, en la medida en que los grupos inmobiliarios y los ahorristas, encontraron una mayor seguridad financiera en los inmuebles que en la banca local, que capturó sus ahorros a fines de 2001.

De acuerdo con estudios de movilidad locales (Ravella, 2005) para el año 2003 la ciudad de La Plata contaba con una población de 735.692 habitantes (INDEC, 2001) realizaba un total de 1.108.526 viajes diarios de los cuales apenas un 36% se realizaban en modos masivos (Ravella, 2005). En el periodo se registró además un incremento de las tasas de generación de viajes y de las distancias medias de viajes recorridas por los usuarios del automóvil, junto con un crecimiento en la tasa de motorización que pasó de 7 hab/auto a 3 hab/auto. (Aón, Olivera, 2004)

Al comienzo de este periodo se inicia una etapa de repliegue del rol del Estado planificador, en parte por las repercusiones políticas negativas que tuvo la implementación del SUT y en parte por la penetración de las lógicas neoliberales en el ámbito de la planificación del transporte y del territorio, la naturalización de la incidencia del sector privado en las decisiones públicas y el permanente lobby sobre la clase política municipal. De esta manera el rol de Contralor del Estado municipal sobre los sistemas de transporte se deteriora a la vez que el sector empresarial se fortalece con un incremento histórico de los subsidios, habilitando que ciertas lógicas de operación privada se instalen en las oficinas de transporte.

En 2007 llega al palacio municipal un nuevo gobierno, luego de dieciséis años consecutivos del gobierno de Julio Alak. La nueva gestión dejó tempranamente en claro su desinterés por las oficinas de transporte y de planeamiento. En materia de transporte fueron separadas las áreas de transporte público de las áreas de tránsito. Esta última se convirtió progresivamente en una caja de recaudación de donde emanaban políticas de promoción del uso del automóvil tales como extensión de las áreas de estacionamientos medidos con el consecuente impacto en la circulación de los colectivos. En materia de transporte público los equipos técnicos fueron muy pequeños y se renovaron en tres ocasiones, dejando truncos algunos pequeños procesos emprendidos, tales como la señalización de paradas o la colocación de cartografías en los refugios.

En el periodo 2007 – 2015 del gobierno de Pablo Bruera, tuvieron lugar algunos hechos relevantes en materia de control de la operación del transporte. Uno de ellos fue la licitación con nuevo pliego en el año 2010 (citar el pliego) que procuraba distribuir equitativamente entre las tres empresas sobrevivientes de la comuna, la totalidad de recorridos de la ciudad. Otro de ellos fue la instalación de los sistemas GPS en las unidades de transporte público (ordenanza decreto gps citar), un logro significativo frente a la oposición del sector empresario, que permitió mejorar la información a los usuarios respecto del tiempo de arribo de los servicios a las paradas.

Para el año 2010, en censo nacional revelaba un crecimiento en el casco urbano de población, 17,6% de casas y 37,9% de departamentos. La novedad fue el incremento de población en el área central, el cual venía decreciendo en los dos últimos períodos intercensales (INDEC, 2010). 8.218 nuevos habitantes en áreas centrales que afectan la demanda de viajes en el centro y al centro. Al respecto, las medidas de la gestión municipal dirigidas a mejorar el transporte público colectivo automotor estuvieron signadas por acuerdos no cumplidos por parte de las empresas prestadoras del servicio, combinado con una actitud pasiva en la mayoría de los casos por parte del Municipio.

En el año 2013 tiene lugar otro hecho relevante que fue la implementación de la tarjeta SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico) en los colectivos comunales y provinciales que operan los recorridos de toda la microregión. A partir de ese momento la actividad del transporte público fue cuantificada mediante el control operativo de SUBE y sus datos comenzaron a ser utilizados para la liquidación de los subsidios a las empresas concesionarias.

Para el año 2013 la unidad funcional de las ciudades de La Plata, Berisso y Ensenada, ya contaban con 826.246 habitantes (INDEC, 2015) que realizaban en la micro región de La Plata, un total de casi 1.400.000 viajes diarios de los cuales el 35% se realizaban en modos masivos y el 41% se realizaban en modos no masivos: motos o autos, sean privados o de alquiler (Aón, Alvarez, Moro, Pistola, Ravella, 2008). De acuerdo a datos de la encuesta de movilidad 1993-2013, se registró un 80% de la nueva demanda de viajes con destino a áreas centrales, provenientes de distintos sectores de la periferia de la ciudad. (Tabla 2)

Tabla 2: Partición Modal Gran La Plata 1993-2003-2013.

Modo de Transporte	Cantidad de Viajes 1993	%	Cantidad de Viajes 2003	%	Cantidad de Viajes 2013	%
Masivo	654579	64,64	401516	36,22	475805	35,35
No masivo	297775	29,4	627198	56,57	553602	41,13
No motorizado	60253	5,95	79811	7,19	316710	23,53
TOTAL	1012607	100	1108526	100	1345982	100

Fuentes: Elaboración propia en base a "Estudio Cambio Climático Argentino 2005" - Encuestas OD PTUMA - Encuesta Movilidad 2013 IIPAC - FAU - UNLP.

La información recolectada por las transacciones SUBE no llegó a estar disponible para el control municipal. Los equipos técnicos no llegaron a disponer de esta información para ejercer mejor su rol de contralor. A lo largo de todo el periodo estuvieron desprovistos de recursos económicos y humanos. En 2015, al final del Gobierno de Bruera y ante el debilitamiento intencionado del poder de policía del municipio sobre la operación privada del transporte público, se llegó a consolidar la concentración de empresas y recorridos, aumentando la brecha entre las debilidades estatales y el empoderamiento empresario. (Tabla 3)

Tabla 3: Estadísticas de transporte público masivo para La Plata. 2016.

Líneas De Transporte Público	Viajes Diarios	Cantidad De Servicios	Pasajeros /servicios
Ffcc Roca	1610	67	24,03
Linea 129	4811	234	20,56
Linea 195	5607	284	19,74
Linea 148	17	2	8,50
Linea 338	13052	532	24,53
Linea 202	18686	1253	14,91
Linea 214	21178	644	32,89
Linea 215	7271	203	35,82
Linea 225	1607	38	42,29
Linea 273	52074	1334	39,04
Linea 275	20014	1075	18,62
Linea 307	41699	1466	28,44
Linea 506 F	13193	375	35,18
Linea 503 Este	26074	751	34,72
Linea 503 Este La P	9221	225	40,98
Linea Oeste	69624	1784	39,03
Linea Sur Municipal	14265	345	41,35
Norte Municipal	23764	760	31,27
	318670		

Fuente: SUBE. Elaboración: Observatorio de Movilidad del Gran La Plata.

Desde fines de 2015 gobierna el intendente Julio Garro. Su gestión se caracterizó inicialmente por anunciar y visibilizar un impulso hacia la planificación territorial y hacia la movilidad mediante la organización temprana de un plan estratégico para la ciudad a comienzos de su gobierno, en el mes de abril de 2016. La iniciativa, que siete años más tarde todavía no cuenta con un respaldo legal e implicó refundación y reorganización de equipos técnicos pero no implicó asignación de recursos económicos, se ocupó de realizar estudios territoriales más que de transporte. En la oficina de transporte generó mayores jerarquías, pero menores capacidades técnicas, generando las condiciones necesarias para reducir las ya escasas prácticas de control estatal al nivel de cumplimiento de las prestaciones de transporte concesionadas. De esta manera la gestión profundiza la brecha de poder entre un sector empresario empoderado y un sector público que no dialoga con los empresarios y que desconoce sus prácticas de operación.

Las políticas públicas en materia de movilidad de Garro han consistido en desplegar las prácticas proyectuales de diseño urbano para peatones y ciclistas en el casco fundacional de la ciudad. Este énfasis particular hacia los modos no motorizados deja ver un mayor interés por el cuadrado fundacional donde habita un tercio de la población del partido, a la vez que evidencia una despreocupación por el resto de la expansión urbana, consolidada y sin consolidar, donde los modos de transporte no motorizados tienen pocas posibilidades de resolver la demanda de viajes cotidiana.

En este período desde fines de 2015 hasta 2019 hubo algunos hechos significativos que incidieron en la transformación del reparto modal, en la situación de crítica congestión de tránsito de la ciudad y en las pésimas condiciones de viajes de los habitantes que son usuarios del colectivo y en ocasiones son cautivos de un sistema de transporte masivo deficiente. Uno de ellos fue el incremento tarifario por efecto de la quita de subsidios al transporte público que ha decidido el gobierno nacional de Mauricio Macri, en 2016, en 2018 y en 2019.

Este hecho ha provocado una pérdida de viajes en modos públicos. Las tarifas crecieron en el periodo un promedio de 350% en simultáneo a la pérdida de empleo que trajo el nuevo gobierno, con estos cambios se perdieron aproximadamente unos 100.000 viajes diarios en modos masivos. (Aón, Velázquez, Giglio, 2021)

Aproximadamente 270 unidades provinciales y 300 unidades comunales operaban hasta 2019 en la ciudad densificada de automóviles. Si bien no existen datos oficiales del nivel de cumplimiento de las empresas operadoras, en materia de frecuencias y servicios, el nivel de hacinamiento de las unidades en horas pico, registrado por mediciones locales del OMUGLP, sugiere que los operadores disminuyeron las frecuencias. En el mismo sentido los habitantes de la ciudad que son usuarios del sistema señalan como uno de los problemas más críticos, las bajas frecuencias del sistema en algunos barrios de la ciudad y la incertidumbre de horario y de tiempo de espera, no solamente por las frecuencias espaciadas sino por la incerteza de poder efectivamente subir a un colectivo, cuándo llega.

En las periferias, la baja densidad poblacional resulta en bajas frecuencias de los servicios de transporte público, por efecto de la insustentabilidad económica que supone hacer recorridos tan largos para tan pocos pasajeros. En las áreas centrales, donde convergen todos los recorridos del sistema público, la competencia por el espacio con el automóvil particular, entorpece el servicio. (Figuras 12 y 13).

Figura 12: Centro de la ciudad al mediodía 11/19.



Fuente: Observatorio de Movilidad del Gran La Plata.

Figura 13: Centro de la ciudad al mediodía 11/19.



Fuente: Observatorio de Movilidad del Gran La Plata.

En efecto, las áreas urbanas muy congestionadas de autos y con paradas de colectivos concentradas, redundan en embotellamientos y en servicios que no se detienen en todas las paradas, aun cuando el coche no esté completo de pasajeros.

En ocasiones los coches omiten paradas porque no pueden acceder físicamente a ellas y para circular de manera más rápida y así lograr cumplir el tiempo de viaje que tienen establecido para cada ronda, lo cual es muy difícil por efecto de los altos niveles de congestión que se dieron hasta el momento en que comenzó el confinamiento nacional por la pandemia de la Covid 19.

6. El impasse de la Pandemia en el devenir del transporte en la ciudad.

Al momento del inicio del confinamiento por la Covid 19, el sistema de transporte se encontraba en crisis y en declive, por el efecto combinado de la quita de subsidios a la oferta, el aumento del precio del boleto, la recesión económica y pérdida de empleo en un contexto inflacionario y de devaluación de la moneda.

La reconfiguración de la movilidad urbana durante el año 2020, por efecto de las restricciones a los movimientos y al transporte público, impulsó la movilidad individual, motorizada y no motorizada, en todo el partido, con notables desigualdades, según el acceso de las personas, a vialidades, transporte y actividades.

Según datos de la encuesta del Observatorio de Movilidad del Gran La Plata (Arregui, Vázquez Wlasiuk, Giglio, Aón, 2020), en el casco fundacional, que es la zona de mayor consolidación urbana del Partido, sus habitantes dejaron de viajar en colectivo en un 35%, a la vez que se incrementaron los viajes en bicicleta y a pie en un 65%, respecto de la situación pre-pandémica. En cambio, en la zona del primer anillo de expansión del casco fundacional, área de consolidación urbana intermedia, la pérdida de viajes en transporte público fue del 23% y el incremento predominante fue de los viajes en auto, del 24%, acorde al nivel socioeconómico más alto que tiene esta zona.

Finalmente, en el tercer anillo de desborde, que es la periferia más desabastecida y sin consolidar, se incrementó el uso del transporte público masivo en un 15 % durante la pandemia, a pesar de las restricciones y el riesgo de contagios, con un incremento de viajes en modos individuales motorizados del 18%, relevante si consideramos que el 51% de su población no dispone de auto y es por lo tanto cautiva del sistema público de transporte.

En el momento previo a la pandemia, la crisis económica del sector empresario se reflejaba en la menor cantidad de unidades circulando, en el hacinamiento en las unidades de transporte, y en la mala calidad de viaje por efecto de la ausencia de controles por parte de la municipalidad, generando un escenario caótico de movilidad masiva detenido abruptamente a partir del confinamiento y las restricciones del gobierno nacional en relación a la circulación de los transporte públicos en todo el país, *“La Covid-19 impactó directamente en los ciudadanos allí donde viven, en sus barrios, en sus trabajos, en el transporte, en sus vidas cotidianas en la ciudad. En el espacio urbano es donde la pandemia del Coronavirus ha irrumpido de golpe, inesperadamente, generando aislamiento, temor e incertidumbre”*. (García Delgado, 2020)

De acuerdo a estos guarismos es posible afirmar que la llegada de la pandemia agudizó las desigualdades territoriales en materia de movilidad y transporte, poniendo en evidencia el agotamiento de un modelo urbano extendido, de distancias cada vez más grandes entre los lugares de residencia de las personas y los lugares de sus actividades cotidianas, incluso las de aprovisionamiento y salud, que fueron las únicas autorizadas en los primeros meses de la pandemia. En el contexto de confinamiento obligatorio, la ciudad sin planificación dejó a grandes sectores de población sin transporte público y por lo tanto aislados de la salud y del aprovisionamiento. A medida que las restricciones fueron levantándose, la práctica de movilidad individual fue apareciendo intensificada, mientras que en materia de transporte público colectivo automotor, continúa el alto hacinamiento, las bajas frecuencias y el déficit periférico.

De acuerdo con un estudio de historias de viaje realizado para La Plata, (AON, 2021) la pérdida de viajes en modos masivos es una tendencia que continúa. Por un lado, en el casco fundacional, las personas que pueden, eligen el automóvil particular o bien distintos tipos de modos no motorizados, mientras que los residentes de las periferias de La Plata presentan complejos y costosos patrones de viaje. Un 30% de su población (aproximadamente 72.000 habitantes) habita, en promedio, a una distancia de entre ocho y diez cuadras de una parada de colectivo que, en las periferias sur y este, no corresponden a líneas de transporte que llegan al centro de la ciudad, por lo que necesitan realizar al menos un transbordo e incluso, en ocasiones de lluvia, necesitan un remis para acceder a esa parada de colectivo, cuando las calles se vuelven intransitables.

El uso del transporte público es deficitario también en las áreas centrales urbanas donde los problemas tienen que ver con los horarios irregulares y el hacinamiento de las unidades, que tienden a deteriorar la calidad de viaje y de vida de los usuarios y a desalentar su uso en las personas y hogares que tienen otras opciones. El transporte público colectivo automotor tiende a ser de mala calidad en general y poca cantidad en las periferias, donde la expansión residencial discontinua y de baja densidad, con que continúa creciendo la ciudad constituye un problema estructural para la movilidad cotidiana de sus habitantes y para la buena resolución de un sistema de transporte público de la ciudad.

El problema es claramente prepandémico y si bien la producción de viajes en transporte público de pasajeros, disminuyó durante la pandemia de la Covid 19, entre un 80% a 90% en las ciudades intermedias de la región (Aloi, et al,2020) y entre un 65 y 70% en ciudades intermedias y grandes de nuestro país (Arregui, Vázquez Wlasiuk, Giglio, Aón, 2020), la escasez creciente de unidades de transporte para la demanda periférica es histórica.

Se trata de un problema que produce a la vez, externalidades negativas, ambientales y sociales. Por un lado, la insustentabilidad ambiental por efecto del uso intensivo del automóvil particular frente a la mala oferta de transporte público en las periferias. (Dupuy, 2003)

Por otro lado, la exclusión social de una buena parte de los residentes en esas periferias mal servidas respecto de su accesibilidad a un rango amplio de actividades urbanas cotidianas, ya que el automóvil no es accesible a todos y tampoco es la solución a todos los problemas ligados al viaje largo al centro.

7. A modo de conclusiones

El deterioro de los sistemas de transportes masivos en la ciudad de La Plata, compromete la calidad de vida urbano ambiental y tiene impacto en el cotidiano de los habitantes.

Aquella ciudad original trazada como un cuadrado perfecto, hoy constituye una pequeña parte de la ciudad, que concentra la mayoría de las actividades y atractores de viajes, donde habita apenas un tercio de la población total. Los viajes cotidianos al centro hacen un impacto ambiental que es producto combinado del avance de los sectores privados, inmobiliarios junto a la política de créditos para la vivienda del Estado, que extienden la ciudad incesantemente, desperdiciando el recurso suelo sin posibilidades de extender la ciudad hasta estos cambiantes límites, y de la forma de explotación del sistema de transporte, que no lleva (o no puede llevar) servicios adecuados hasta esos nuevos y siempre cambiantes límites de la ciudad.

El Estado ha dejado en manos de los sectores privados la extensión urbana tanto como la provisión del transporte, llegando en la actualidad a tener una incidencia muy baja en la planificación y control de estos procesos y de las prácticas empresarias involucradas en ellos. La gestión del transporte público y de la ciudad, es un problema complejo, tiene múltiples causas y su resolución requiere al menos abordar tres problemas principales que se presentan en la actualidad al Estado para garantizar el transporte como servicio público.

El primer problema es que el Estado no planifica ni gestiona nuevas centralidades y equipamientos en las periferias y por ello es que los habitantes de la periferia, componen la población más necesitada de transporte y son a la vez la población peor servida por el transporte colectivo. Y no se trata solamente de personas de bajo poder adquisitivo sino también de habitantes de barrios privados o habitantes del tejido residencial abierto, quienes quedan a merced de sus propias posibilidades individuales, disminuidas (sean estas buenas o malas) por la distancia relativas a sus actividades cotidianas, el tiempo de viaje, los eventos climáticos, el tamaño de los hogares grandes, la demanda de empleo doméstico, las actividades irregulares o eventuales, entre otras.

El segundo problema es que las periferias de baja densidad continúan en expansión por aprobaciones del gobierno local, que no logra - y muchas veces, no intenta - resolver el transporte masivo periférico- y sigue creando más expansión de baja densidad y con ello, menos posibilidades de promover el transporte público.

En todos estos casos el fracaso del Estado es estrepitoso, toda vez que su cortoplacismo y miopía de planificación territorial y de transporte, continúan asumiendo que el vehículo individual a motor puede por sí mismo resolver la vida cotidiana, llevando el desarrollo urbano adonde le convenga. (Buchanan, Crowther, Crowther,1963)

El tercer problema es que el transporte masivo tiende a ser menos atractivo y más sospechado de riesgos en contextos de pandemia y por ello en este tiempo se ha incrementado el uso de modos de transporte individuales, motorizados y no motorizados, para evitar contagios. La evidencia científica no ha podido comprobar que los viajes en modos masivos sean responsables de propagar el virus de la Covid-19 a la vez que fue el uso del transporte público de habitantes periféricos, el que menos disminuyó en ciudades intermedias y grandes durante la pandemia, allí donde las opciones son pocas para quienes no tienen automóvil y las grandes distancias hacen inviable el viaje no motorizado (Arregui, Vázquez Wlasiuk, Giglio, Aón, 2020)

Estos problemas son parte del desafío que el Estado tiene por delante. Por un lado la cuestión de la ausencia de centralidades periféricas y la cuestión de la continua expansión residencial, evidencian un Estado sin decisión política y sin herramientas para la planificación territorial, dejando que el territorio se vaya ocupando acorde a las oportunidades de negocios privados y de oportunidades políticas, sin garantizar condiciones urbanas para el desarrollo habitacional.

Por otro lado, la cuestión de la pandemia y de los confinamientos que tuvimos, donde en Estado Nacional tomó el control, especialmente de las formas y tiempos de los aislamientos y de las restricciones sobre el transporte público, mientras que el Estado municipal local, no llegó a intervenir en compensar las desigualdades que sufrieron los habitantes de acuerdo a su acceso a vialidades, transporte y ciudad.

El contexto actual impone un desafío de planificación y gestión que requiere un fortalecimiento estatal dado que ha quedado en evidencia que los sectores privados no se ocuparon de generar equilibrios. En el recorrido histórico construido se reconoce el momento clave en que se comenzó a dejar librada la extensión territorial a las posibilidades de recorridos del automóvil, momento en que para la administración local dejó de ser importante el límite de la ciudad tanto como su participación en la planificación diseño y gestión del transporte público.

El desafío de planificación territorial implica volver al origen, redefinir los límites de la ciudad, completarlas con las condiciones urbanas necesarias y generar condiciones desde el estado municipal para conducir la iniciativa privada en materia de construcción del hábitat. El desafío de la planificación del transporte implica perfeccionar su conocimiento del territorio y de las rentabilidades del transporte y de la densidad habitacional, así como desplegar enfoques técnicos sobre el control de operaciones de las empresas privadas a fin de diseñar un sistema para el cual el propio estado esté en condiciones de controlar su efectivo cumplimiento y las necesidades de ajustes y adaptaciones propias de una ciudad en evolución.

Este tipo de agendas para el Estado municipal supone un proceso de fortalecimiento no menor, dado que sus áreas técnicas no disponen de los recursos humanos y económicos necesarios. Se trata además y fundamentalmente de una decisión política de retomar las riendas del gobierno del territorio.

8. Bibliografía

Aón, L.; Frediani, J. (2010). Categoría de patrón territorial y el concepto de lugar aplicados al espacio residencial. *Argentina: Párrafos geográficos*, 1-20.

Aón, L. (2001). *Criterios de sustentabilidad territorial para la evaluación de proyectos de transporte. el caso del proyecto de extensión de la Au bs.as. - La plata, tramo Hudson*. [Tesis de maestría, Programa Alfa-Red Pehuén. La Plata].

Aón, L.; Olivera, H.; Ravella. O. Comportamiento ambiental de movilidad en grandes aglomerados urbanos argentina. *Averma*, 10 (59), 59-66.

Aón, L. (20 de octubre 2003). *Configuración de patrones de apropiación del espacio residencial y de conductas de movilidad*. xi congreso chileno de ingeniería del transporte. Universidad de Chile, Santiago.

Aón, L.; Alvarez, A.; Moro, S.; Pistola, J.; Ravella O (2008). Central área densification and environmental aspects. urban center case in La Plata City. *En actas de 44th isocarp. Congreso. urban growth without sprawl*. Dilan, China.

Aón, L.; Olivera, H.; Ravella. O. (1999). Evaluación de propuestas para el sistema de transporte urbano del Gran La Plata. *Averma*., 3(1), 53 - 55.

Aón, L.; Olivera, H.; Ravella. O. (2003) Evaluación de consumo y emisiones en dos propuestas de transporte Gran La Plata. *Averma*, 7 (1), 23-28.

Aón, L., et al (2006). *informe final de beca de perfeccionamiento: construcción de patrones territoriales para estudios de transporte sistémicos*. Universidad Nacional de La Plata.

Aón, L.; et al (2013). *informe final de proyecto de investigación: transformaciones de la movilidad y de la accesibilidad urbana frente a los procesos de localización y relocalización residencial en el partido de La plata en el periodo 2001-2011*. SECYT-UNLP.

Aon, L.; Olivera H. (2004). Modelización integrada de uso de suelo y transporte. *AVERMA* 8(2), 73-78.

Aón, L.; López, J.; Giglio, L.; Cola, C.; Freaza, N. (2017). *Patrones de movilidad a nivel de hogar en el gran la plata*. Movilidad Gran La Plata.

Aón, L.; Giglio L.; Martini I. (2014). Patrones de movilidad a nivel de hogar y su comportamiento energético ambiental. *AVERMA*, 18.

Aón, L.; Giglio, L.; Cola, C. (2017). Patrones modales de movilidad y desarrollo urbano no planificado en la ciudad de La Plata. *Revista transporte y territorio*, (17), 117-144. <https://doi.org/10.34096/rtt.i17.3870>

Aón, L. (2021). *Racionalidad no económica de la movilidad urbana*. [Tesis doctoral, Facultad De Arquitectura Y Urbanismo. Universidad Nacional De La Plata.

Aón, L. (2012). *Transformaciones de la movilidad y la accesibilidad urbana frente a los procesos de localización y relocalización residencial del gran La Plata*, FAU-UNLP.

Aón, L. (2004). *UI6B-IDEHAB- Evaluación de políticas de uso de suelo y transporte en el partido de la plata*. Informe final. FAU-UNLP.

Arregui, C.; Vázquez Wlasiuk, C.; Giglio, M. L.; Aón, L. C. (2020). *¿Transporte público para esenciales o transporte público esencial? perspectivas sobre la movilidad urbana pospandemia*: EIDOS,

Asociación De Fábricas De Automotores (2010). *Anuario estadístico 2010*. ADEFA
<http://Www.Adefa.Org.Ar/Upload/Anuarios/Anuario2010/Index.Html>

Barakdjian, G.; Losano, G. (2012). Mercado inmobiliario y código de ordenamiento urbano. Efectos en la ciudad de La Plata, Argentina. *Mundo Urbano*, (39).
<http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php/ano-2012/72-numero-39/233-mercado-inmobiliario-y-codigo-de-ordenamiento-urbano-efectos-en-la-ciudad-de-la-plata-argentina>

Blanco, J. (2018). *La Metodología Empleada En El Estudio De Casos*. Programa Argentina Urbana

Bravo, E. (2017). La capital en tres. la división del partido de La Plata y las autonomías de Berisso y Ensenada en los planes de la revolución libertadora. *XVI Jornadas //Interescuelas*. Departamento De Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional De Mar Del Plata. Mar Del Plata, Argentina.

CIUT, (2018) *Acerca de la formulación e implementación del plan estratégico La plata 2030*. Serie documentos de difusión. temas específicos. CAPBAUNO.
<https://capbauno.org/wp-content/uploads/2022/01/Documentos-Difusion-Tematico-Plan-Estrategico-LP-2030.doc.pdf>

Dirección De Transporte Municipalidad De La Plata (1996). *El transporte en La Plata*. Municipalidad de la ciudad de La Plata.

García Delgado, D. (2020). *Estado, sociedad y pandemia: ya nada va a ser igual*. FLACSO.

GII. Movilidad Ambiente y Territorio (2013-2014). *Encuesta de movilidad urbana para la micro región del gran La plata 1993/2003*. GII. movilidad ambiente y territorio, instituto de investigaciones y políticas del ambiente construido. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata.

INDEC (1991). Censo nacional de población y vivienda 1991- La Plata, Berisso y Ensenada. INDEC.

INDEC (2001). Censo nacional de población, hogares y viviendas del año 2001- La Plata, Berisso Y Ensenada. INDEC.

INDEC. (2010). *Censo nacional de población, hogares y viviendas 2010* –La Plata, Berisso y Ensenada. INDEC.

INDEC (2015). *Proyecciones de población por sexo y edad del período 2010-2040* –La Plata, Berisso y Ensenada. INDEC.

Kralich, Susana. Ecuación "*Más Privado, Menos Estatal*": Quiénes Ganan Y Quiénes Pierden. *El Caso Del Servicio De Transporte Público En El Gran Buenos Aires*. EURE, 28(84), 85-101.

Kralich, S. (4, 5 y de noviembre 2009). Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad posfordista. el caso de la RMBA. *X Jornadas Argentinas de estudios de población. asociación de estudios de población de la Argentina, AEPA*.

Lanfranchi, G.; Cordara, C.; Duarte, J. I.; Gimenez Hutton, T.; Rodriguez, S.; Ferlicca, F. (2018); *¿Cómo crecen las ciudades argentinas? Estudio de la expansión urbana de los 33 grandes aglomerados*. CIPPEC.

López M. J. (2016). *Red viaria, ciudad y paisaje. Aproximación teórica metodológica para su diseño*. [Tesis doctoral, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata].

Marengo, C. (2013) Extensión urbana e intervenciones habitacionales. El caso de la ciudad de Córdoba (Argentina) *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 6(12) <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=629768824006>

Martínez, L.; García Schilardi, M. E.; Díaz, M. (2018) Regulación de la movilidad urbana en el área metropolitana de Mendoza. *Revista Opera*, (19). <http://dx.doi.org/10.18601/16578651.n19.09>

Olivera, H. ; Ravella, O.; Aon, L.. (1999). La utilización del modelo tranus para evaluar el sistema de transporte urbano. *Averma*, 3(2), 1 -5.

Paiva, H. (2015) Ciudad, movilidad espacial y sectores populares: una aproximación al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano del Gran Posadas, Misiones, Argentina. *Revista Transporte y Territorio*, (13), 149-169. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=33304252200>

Ravella O., Aon L. (1998) Evaluación energético - ambiental del sistema de transporte el caso del Gran La Plata. *Averma*, 2(1), 1 - 4.

Ravella, Olga; et al.(2000). *Modelo De Evaluación Del Sistema De Transporte En Sistemas Urbanos Cerrados. Informe Final*. UNLP/CONICET.

Ravella, O., et al.(2005). *Movilidad y sistemas de transporte en la reestructuración urbana de los años '90 el caso de las mercociudades*. IDEHAB-FAU-UNLP.

Ravella, O. (2011). *Pasado, presente y futuro de la planificación urbano-regional*. (Tomo I-II). Nobuko.

Ravella, O. (2005-2008). *Sustentabilidad urbana y dinámica de crecimiento: modelos de evaluación de patrones asociados de consumos de suelo, energía y sistemas de movilidad. Informe parcial proyecto. UI6B-IDEHAB-FAU-UNLP.*

Ravella, O.; et Al. *Transport Systems, Green House Gas Emissions, And Mitigation Measures. Argentina.* Revista: 5to. Urban Research Symposium, Worldbank. Francia, 2009.

Resa, S.; Aón, L. (2019). *La Plata, Tres Ciudades*
<https://Pulsonoticias.Com.Ar/56672/La-Plata-Tres-Ciudades-En-Una/>

Segura, R. (2012). *Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata.* QUID16.

Segura, R. (2015) *Vivir Afuera. Antropología de la experiencia urbana.* UNSAM.

SSPTIP (2012). *Argentina urbana. lineamientos estratégicos para una política nacional de urbanización.* Disegnoobrass

UIB6-IDEHAB-FAU-UNLP. *informe final.* 2da Comunicación nacional del gobierno de la república argentina a las partes de la convención marco de las naciones unidas sobre cambio climático. – sector transporte. Fundación Bariloche.
<https://unfccc.int/resource/docs/natc/argnc2s.pdf>