

Mesa temática
Desarrollo urbano

Título del trabajo
Propuesta para mejorar el acceso a la Educación Pública Superior a través del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros. Córdoba.

Nombre del Autor/es
Capdevila, María Gabriela; González, Mariela; Comes Brunetto, María Celeste; Bonino, Sebastián.

Institución de pertenencia
Universidad Nacional de Córdoba

E-mail
m.gabriela.capdevila@gmail.com

Palabras claves
Movilidad, educación, políticas públicas

Resumen

El proyecto consiste en un trabajo de extensión que aborda el análisis de un problema actual de la ciudad de Córdoba y cuyos resultados se pretende sean herramientas para encontrar soluciones. El trabajo está estructurado en dos partes; la primera un enfoque investigativo en donde trabajamos con datos cuantitativos y la segunda, de corte participativo para ampliar el estudio desde una mirada cualitativa. El eje estructurante está dado por el interrogante ¿Cómo se presenta la relación del sistema de transporte urbano masivo de pasajeros -STUMP- con las oportunidades educativas? Si consideramos al transporte público como una herramienta de acceso a oportunidades como la educación, es necesario preguntarse: ¿El nuevo STUMP conecta a todos los barrios de Córdoba con los sectores donde se encuentra la más amplia oferta educativa pública superior?

Ante estas inquietudes, hasta la presentación de la ponencia, realizamos un informe resultado del análisis de productos cartográficos realizados por el equipo de trabajo, que revela las áreas de falencias del STUMP asociado al acceso a la educación pública superior -EPS-. Este documento pretende ser de utilidad a la hora de repensar las modificaciones en el diseño de la estructura actual del servicio público, como fuente de información para ser tomada en cuenta por la Municipalidad y organizaciones ciudadanas. Es importante aclarar desde qué mirada realizamos nuestro trabajo. En primera instancia pensamos en el sistema

de transporte como un servicio público; “entendemos a los servicios públicos como la oferta de ciertos elementos para la satisfacción de necesidades primordiales de la población, así como también una amplia gama de instrumentos y medios con los que los ciudadanos deben contar para el desarrollo de su potencial humano, social y económico” (Antúnez y Galilea; 2003. En: López; 2011:1).

Los resultados van a ser hechos desde la perspectiva de la movilidad y por ende desde la perspectiva de derechos.

Propuesta para mejorar el acceso a la Educación Pública Superior a través del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros. Córdoba.

Palabras Clave **movilidad urbana, educación pública superior, políticas públicas**

Objetivos Generales

- Elaborar un informe participativo de gestión territorial que ayude a mejorar las oportunidades que el Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajero (STUMP) brinda al acceso y a la inclusión social en la Educación Pública Superior (EPS).
- Construir conocimiento, en forma conjunta con todos los actores, vinculado al acceso a la EPS por medio del STUMP como un aporte para el desarrollo urbano.

Objetivos Específicos.

- Realizar a través del relevamiento y análisis de datos cuantitativos, un informe que visibilice las conexiones/no-conexiones, de distintas zonas de nuestra ciudad con dependencias de la UNC, considerando a la población universitaria “activa” y la “potencial”.
- Efectuar un estudio cualitativo a través de “casos testigos” dentro de la actual población universitaria a fin de conocer el modo en que estas restricciones inciden en las oportunidades de quienes residen en dichas zonas.
- Participar activamente en encuentros organizados con centros vecinales y redes ciudadanas para complementar el estudio cualitativo.

Introducción:

El presente proyecto consiste en un trabajo de extensión que aborda el análisis de un problema actual de la ciudad de Córdoba y cuyos resultados se pretende sean herramientas para encontrar soluciones.

En una primera instancia resulta pertinente esbozar algunos conceptos en torno a la temática general en la que se inscribe el presente trabajo: transporte/movilidad. El transporte y la movilidad urbana forman parte de los temas centrales que hacen a la calidad de vida de las personas en la ciudad. Su importancia radica en el hecho que constituye uno de los soportes esenciales para la mayor parte de actividades que desarrollan las personas. Sea para acceder al trabajo, la educación, la salud o el esparcimiento, las personas necesitan trasladarse. El derecho a una ciudad justa y democrática nos lleva a pensar esta temática desde una perspectiva compleja que comprende multidimensionalidades (González: 2014).

Para poder comprender mejor la problemática y puntos de vista desde donde nos posicionamos es necesario diferenciar y relacionar además transporte y movilidad. La movilidad es un concepto que admite acepciones diversas; Andrea Gutiérrez, en “Insumos para una gestión intersectorial de políticas públicas: movilidad y acceso” (2011), realiza una distinción entre movilidad social y movilidad territorial y, entre movilidad cotidiana y residencial. De esa distinción tomaremos principalmente dos de los conceptos para arribar al tercero, y más abarcativo: movilidad social. El caso de movilidad territorial apunta a un cambio en la localización territorial de bienes o personas, resultado de su desplazamiento físico o material; pero aquí se centra en las personas y no en los bienes. Por su parte, la movilidad cotidiana se vincula con los viajes de la vida diaria por motivos de trabajo, compras, visitas a familiares, y educación, entre otros (Gutiérrez; 2011:153). Según la autora, es central para la reproducción de la vida en sociedad y está estrechamente

vinculada con la movilidad social; ésta, apunta a un ascenso o descenso en la posición social, socioeconómica o cultural de las personas. De lo anterior se concluye, siguiendo a Gutiérrez, que la movilidad territorial aparece como una condición para la movilidad social, es decir, incluye o excluye. El proceso de inclusión-exclusión se relaciona con la integración social mediante una estructura de oportunidades, que también refiere a la estructura de oportunidades para satisfacer los requerimientos de movilidad (Gutiérrez; 2011:154). También señala, que aquello que media entre esa estructura de oportunidades y la movilidad son los términos de acceso y accesibilidad. Y respecto a ello, es posible indicar que aunque el acceso no sólo depende del transporte, éste es una parte fundamental del acceso, e involucra tanto los medios de desplazamiento y los servicios como las infraestructuras para utilizarlos.

Por otro lado nos es preciso mencionar que pensamos el sistema de transporte como un servicio público; “entendemos a los servicios públicos como la oferta de ciertos elementos para la satisfacción de necesidades primordiales de la población, así como también una amplia gama de instrumentos y medios con los que los ciudadanos deben contar para el desarrollo de su potencial humano, social y económico” (Antúnez y Galilea; 2003. En: López; 2011:1).

Oszlak (2000) enuncia que la prestación de un servicio público involucra la acción de muchos actores que tienden a estructurarse en un proceso de varias fases: la política; la planificación; la producción; el seguimiento y la evaluación del servicio. “Los actores poseen diversos recursos (materiales, de información, de coerción, ideológicos) que respaldan sus decisiones y ponen en juego en su relación con los otros actores” (Oszlak; 2000:8). Es de nuestro interés involucrarnos voluntariamente, aportando desde nuestro lugar en las fases que el autor señala como de seguimiento y evaluación, ya que el nuevo Sistema Transporte Urbano Masivo de Pasajeros -STUMP-, es una política pública que está siendo aplicada por la Municipalidad de Córdoba. Es importante destacar que según la carta orgánica municipal el gobierno local debe “garantizar la prestación de los servicios públicos necesarios y asegurar las condiciones de regularidad, continuidad, generalidad, accesibilidad y mantenimiento para los usuarios”. En la trama de actores que menciona Oszlak, el Municipio no se presenta como un actor más del sistema, ya que como Estado, cuenta con un recurso fundamental: el poder normativo y el poder de establecer las reglas de juego (López; 2011:16).

En relación a esto sabemos que el análisis de políticas públicas en general y en este caso en materia de movilidad y transporte requiere también delimitar concepciones en torno al Estado, a la sociedad, al mercado y a las vinculaciones entre estos actores. Si entendemos al Estado como la máxima instancia de articulación social (Oszlak 1997), cuyo objeto de acción es constituido por aquellas cuestiones no resueltas (en términos de demandas sociales) que conforman la agenda estatal, podemos sostener que las políticas son, tomas de posición y opciones de resolución de diferentes actores respecto a los problemas planteados en la agenda. Las vinculaciones Estado-sociedad entonces, pueden dilucidarse a partir de cómo se dirimen los contenidos de la agenda social vigente y su resolución “las políticas son tomas de posición sucesivas del Estado frente a cuestiones socialmente problematizadas. Estas cuestiones forman parte de una agenda social que se modifica permanentemente y, por lo general, expresa las prioridades y orientaciones fundamentales del régimen político” (Oszlak 2013:9).

En relación a la temática abordada y a las opciones de resolución, entran en tensión dos perspectivas o dos formas de abordar el problema, la del transporte y la de la movilidad, pese a que estos no son términos en completa oposición. La transición del análisis de transporte al de movilidad implica un cambio de percepción, al poner en el centro de la problemática a las personas y no a los vehículos. Pensar en movilidad implica pensar en un derecho que representa un condicionante para el ejercicio de otros derechos fundamentales como la educación, la salud, el trabajo, el desarrollo, la alimentación, la vivienda y la cultura,

debido a que las distancias, tiempo y exigencia de movimiento se hacen evidentes y necesarios para su ejecución.

Pensar en el transporte implica pensar en un tipo de desarrollo asociado al crecimiento económico; en su momento la red de transporte se racionalizó y fue adaptada para que sirviese a las exigencias de la producción capitalista. Hoy se propone repensar el productivismo y el desarrollo como crecimiento económico, para pensar en un desarrollo alternativo (Giddens: 1998). En sociedades post-modernas debemos pensar en otras exigencias, como son los derechos, entendiendo a la movilidad como un derecho posibilitador a su vez de otros derechos, incluso entendiendo el derecho a la movilidad como un nuevo integrador social. (González:2014)

Analizar el proceso de formulación y aplicación del nuevo STUMP, permitirá observar el posicionamiento de la Municipalidad de Córdoba como el del Estado en cuestión y la perspectiva con la que diseñó su política de transporte.

En una primera mirada a la problemática puede percibirse un gobierno municipal que puso en funcionamiento una política pública que consensuó solo con el sector empresario y el sindicato, dejando a un lado las necesidades de la ciudadanía. En este marco algunas organizaciones de la sociedad civil interesadas en la solución de la situación intentan involucrarse en la cosa pública, aunar esfuerzos, debatir y pensar en soluciones que sean tenidas en cuenta en la política del transporte.

Debido a que la perspectiva con la que se aborda desde el Estado la problemática en términos de políticas públicas en cierto punto nos excede, y considerando que debemos enmarcarnos como estudiantes investigadores en nuestras posibilidades de acción, es que creemos relevante destacar que a diferencia de sistemas de alta y media capacidad que poseen una significativa rigidez y fijación al territorio, en sistemas como los nuestros las soluciones se pueden dar a más cercano plazo pudiendo modificar y/o agregar recorridos y/o conexiones sin que ello implique grandes gastos. Todo lo anterior brinda justificación y factibilidad a nuestra pretensión de hacer llegar informes al organismo de gobierno municipal. "Los esfuerzos públicos pueden potenciarse con pequeños cambios e inversiones, a escala local y corto plazo. Para esto es necesario capturar mejor el vínculo entre transporte, movilidad y acceso, renovando un enfoque intersectorial de estudio del viaje" (Gutiérrez; 2011:169 y 170).

Si bien, sostenemos la idea de que para poder resolver los problemas reales de movilidad y no solo de transporte, hay que pensar y poner en marcha políticas públicas integrales, que atiendan a las distintas necesidades y demandas que lo atraviesan; y que no solo pueden obstaculizar el acceso a un derecho como es la educación sino a otros derechos fundamentales como la salud, el trabajo, consideramos de vital importancia, la identificación de este tipo de problemáticas puntuales que, como en el caso que nos compete, pueden estar obstaculizando en algún punto el acceso a la Educación Pública Superior -EPS- de muchos ciudadanos, los cuales podrían solucionarse al menos en parte con pequeños cambios e inversiones.

Desarrollo práctico

En esta primera etapa del proyecto se intentó responder a la inquietud que nos acercaron desde la Secretaría de Asuntos Estudiantiles de la Universidad Nacional de Córdoba -UNC-, la cual hacía referencia a la posibilidad de identificar y definir las áreas de la ciudad que presenten dificultades en la conexión con Ciudad Universitaria y demás dependencias de la UNC, a las que la comunidad universitaria debe acceder.

Utilizamos diferentes el softwares de Sistemas de Información Geográfica -SIG- para codificar los datos obtenidos. Éste es una integración organizada de hardware, software, datos geográficos y una estructura organizacional diseñada para capturar, almacenar, manipular, analizar y desplegar en todas sus formas la información geográficamente

referenciada con el fin de resolver problemas complejos de planificación y gestión geográfica (NCGIA; 1990. En: Actis Danna; 2010). Producir y exhibir la información resultante de esos procesos es de gran utilidad para la toma de decisiones y para incidir en el mundo.

Comenzamos, a principios de marzo con la gestión de la información de los nuevos recorridos en el municipio de la ciudad pero hasta el día de la fecha la información (1 de octubre de 2014) no nos ha sido brindada oficialmente de manera accesible y en el formato requerido. El argumento que nos dieron es que no nos podían entregar la información debido a que los recorridos están en permanente modificación.

Por esa razón hemos procedido a digitalizar de manera manual cada una de las líneas en ambos sentidos, tarea que nos demandó un tiempo considerable y que ocasionó que nuestro cronograma de actividades se fuera dilatando. El total de líneas relevadas hasta la fecha citada es de 164; con servicios regulares en ambos sentidos, a los que se le suman las líneas especiales también en ambos sentidos, a las que a su vez se le añaden las líneas de circunvalación en sus dos sentidos (horario y anti-horario) y también las líneas de trolebuses en sus dos sentidos.

Paralelamente indagamos diferentes medios de comunicación de la ciudad para obtener un registro de noticias de cómo se realizaba la modificación de los recorridos de las líneas del nuevo STUMP desde el momento de su implementación hasta el 1 de Octubre de 2014, fecha que hemos fijado como corte para nuestro análisis.

Los cambios en los recorridos han ocurrido a lo largo de estos siete meses a pesar de que el Intendente Ramón Javier Mestre en el mes de mayo comunicó que no se harían más modificaciones. Estos cambios tuvieron lugar en el mes de marzo, otros entre abril y mayo, y otros demandados desde el principio del nuevo STUMP obtuvieron el sí en julio y fueron implementados a finales de septiembre.

Datos para la mejor comprensión de la problemática

Antes de empezar a explicar los mapas georreferenciados, es importante definir el concepto de Área Servida, el cual constituye uno de los criterios de elaboración del producto cartográfico y que colaborará para indicar aquellas zonas de la ciudad que no posean inconvenientes en la conexión a la UNC, para después identificar las zonas que sí los posean. Se la define como aquella área que es atravesada/alcanzada por alguna línea del STUMP. Es decir, zonas en las que se presta el servicio de transporte urbano. Se trata de la distancia máxima que un peatón está dispuesto a caminar hasta la parada de un medio de transporte público masivo; el estándar se considera entre 250 y 300 metros. (Capdevila, Letzen y Muscio; 2012:4).

La comunidad académica de la Universidad Nacional de Córdoba en cifras¹:

Nivel de estudio	Nuevos Inscriptos	Total de estudiantes	Egresados
Secundario	514	3.620	341
Pregrado	1.537	4.107	640
Grado	20.155	104.655	6.309
Posgrado	2.336	7.673	903

¹ Datos actualizados a febrero de 2014, <http://www.unc.edu.ar/institucional/perfil/estadisticas>.

Especializaciones	952	2.901	547
Maestrías	765	2.798	139
Doctorados	619	1.974	217
Total	24.542	120.055	8.193

Docentes Universitarios	7.405
Docentes Preuniversitarios	786
Total	8.191

No Docentes Categorías 1, 2 y 3	992
No Docentes Categorías 4 y 5	1.248
No Docentes Categorías 6 y 7	609
No Docentes Contratados	816
Total	3.665

Estos datos son presentados a modo informativo, ya que ganarán relevancia en la segunda etapa de nuestra investigación, cuando procedamos al entrecruzamiento de los recorridos de las líneas de colectivos urbanos y la residencia de la población estudiantil de grado en forma anónima a través del Guaraní (sistema de gestión de alumnos que registra y administra todas las actividades académicas de la universidad, desde que los alumnos que ingresan como aspirantes hasta que obtienen el diploma).

A continuación se presentan datos estadísticos de la ciudad de Córdoba en comparación con la ciudad autónoma de Buenos Aires y la ciudad de Rosario que muestran ciertos factores que condicionan la demanda de transporte: la población; su densidad y las dimensiones.

CIUDAD	POBLACIÓN	SUPERFICIE	DENSIDAD	PERFIL TOPOGRÁFICO	
				Altitud Máxima	Altitud Mínima
C.A.B.A.	2891151 hab.	202,4 km ²	143 hab/ha	26,71 msnm	1 msnm
CÓRDOBA	1329604 hab.	576 km²	23 hab/ha	544 msnm	352 msnm
ROSARIO	1193305 hab.	178 km ²	67 hab/ha	24,6 msnm	1 msnm

En el cuadro observamos la comparación de cifras entre las tres ciudades más grandes de la Argentina. Córdoba con el segundo puesto de cantidad de habitantes posee la densidad más baja, convirtiéndose esto en un indicador de la dispersión de nuestro tejido urbano. A esta media en densidad se suma que la relación de habitantes por superficie disminuye a medida que la distancia con el área central de la ciudad es mayor. Si consideramos que el

ejido municipal de la ciudad de Córdoba es el más extenso nos da como resultado una densidad muy baja hacia sus bordes.

A mayor densidad baja la media de viajes por persona y por día porque la distancia es menor y más concentrada está la población y sus actividades; ello significa que aumenta la tendencia a usar el transporte público y a caminar. Cuando la densidad es muy baja el transporte masivo no resulta viable, siendo el vehículo privado la única solución.

La estructura urbana condiciona el sistema de transporte propiciando o desfavoreciendo el uso de los distintos modos de moverse. Los countries son dependientes del automóvil particular y los desarrollos residenciales en altura sobre corredores de usos mixtos facilitan el uso del transporte público y de los viajes a pie. Las Áreas Centrales de las ciudades concentran gran parte de la actividad comercial, de negocios, de cultura. En el centro se ubican una proporción elevada de los puestos de trabajo (por ejemplo: Del 10% al 50% de los puestos de trabajo en un área del 0,5% al 2% de la superficie total).

Si el nivel económico es elevado en la mayor parte de la población; aumenta el nivel de motorización; entonces se incrementa la media de viajes por día en hogares motorizados y la tendencia es declinante de los viajes en transporte público

De igual manera la distribución de los viajes no es homogénea entre distintas zonas de la ciudad de Córdoba por su emplazamiento geográfico como ciudad metropolitana de diferentes ciudades satélites; por su topografía accidentada y por sus límites ó barreras geográficas; las sierras de Córdoba o el río Primero (Suquía) que atraviesa la urbe en sentido Noroeste-Este.

La distribución temporal de los viajes es heterogénea. Se producen marcadas variaciones entre distintas horas del día en función de la programación horaria de las actividades urbanas: horarios de la administración pública, del comercio, establecimientos educativos, etc.

Diseño y elaboración de productos cartográficos:

Teniendo los datos ordenados, podemos alcanzar el primer objetivo específico que es elaborar los siguientes productos cartográficos en donde se visualizan las conexiones/no-conexiones, de distintas zonas de nuestra ciudad con dependencias de la UNC, considerando en esta primera instancia a la potencial población universitaria. De esta forma quedan señaladas las zonas de vacancia o deficiencia vinculadas a la relación que planteamos en nuestro trabajo (transporte-educación superior). Nos referimos a la potencial población universitaria a aquella población indirecta que podrían ser potenciales estudiantes y que por el transporte u otro factor no tienen acceso a la educación superior.

El procedimiento para llegar a los mapas finales consistió en una primera etapa y como lo señalamos anteriormente en la digitalización de todas las líneas del STUMP en sus dos sentidos. Posteriormente se generó el área de influencia (300 metros a cada lado) de cada una de esas líneas.

Seguidamente se identificaron las zonas en donde se encuentra la más amplia oferta de unidades académicas pertenecientes a la UNC: Ciudad Universitaria; el área central de la ciudad en donde están la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, el Colegio Nacional de Monserrat, la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales y la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales; y un sector de barrio Alberdi en donde se encuentra el Hospital de Clínicas y la Escuela Superior de Comercio Manuel Belgrano.

Se trabajaron esas zonas por separado para generar tres productos cartográficos diferentes que facilitarían la lectura de los mismos. El procedimiento elaborado para cada caso fue realizar una selección de las líneas del STUMP que pasaran a no más de 300 metros de las áreas seleccionadas.

Así obtuvimos tres mapas. En cada uno de ellos se resalta el área de la UNC a analizar: ciudad universitaria, barrio Alberdi o área central. A su vez se presentan las líneas y su respectiva área de influencia (área de servicio) que llegan a cada una de ellas. De esta forma observamos los sectores de la ciudad de Córdoba que poseen conectividad con cada área de la UNC. Los espacios que quedan vacíos son aquellos sectores que no cuentan con alguna línea que los lleve hasta ciudad universitaria, al área central o a barrio Alberdi.

Análisis de los mapas:

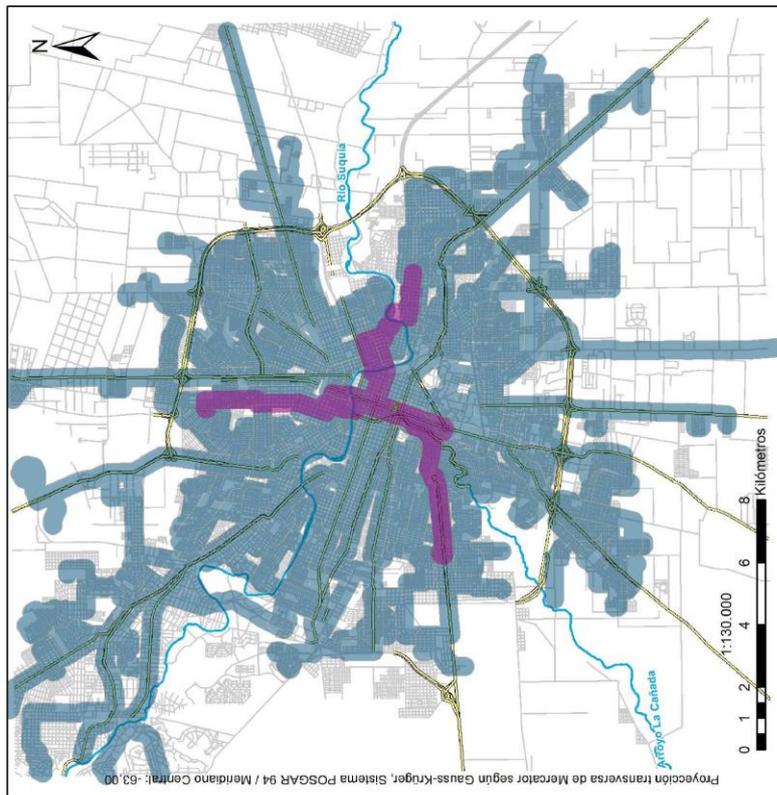
El primer producto cartográfico es el denominado: Conectividad al Área Central. Allí se muestran las áreas de la ciudad con y sin conexión con el Colegio Nacional de Monserrat y las sedes de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales y la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales.

Del total de las 164 líneas que posee el STUMP, 122 llegan a estas dependencias de la UNC. Esto indica una alta conectividad de esa área con el resto de la ciudad. No son muchos los sectores que quedan desconectados de las citadas unidades académicas. En líneas generales quedan sin conexión algunas manzanas dispersas dentro del tejido urbano y otras zonas de mayor amplitud hacia zonas periféricas. Considerando que el área delimitada por la avenida circunvalación es la de mayor consolidación señalamos algunos sectores de ella que no poseen conectividad. Un área de vacancia a destacar es la zona este de la ciudad que incluye amplios sectores de los barrios: Yapeyu, Maldonado, Yofre, Yofre Sud, General Pueyrredón, Ampliación Pueyrredón, Los Pinos, Colonia Lola, Miralta. También al este pero más hacia el norte nos encontramos con otro amplio sector de vacancia que incluye fracciones de los barrios: Yofre Norte, Patricios, Residencial Aragon, Quintas de San Jorge, Residencial San Jorge. Y hacia el norte se encuentran los barrios: Centro América, Marcelo T. de Alvear, Los Gigantes, Ciudad Juan Pablo II y Ayacucho.

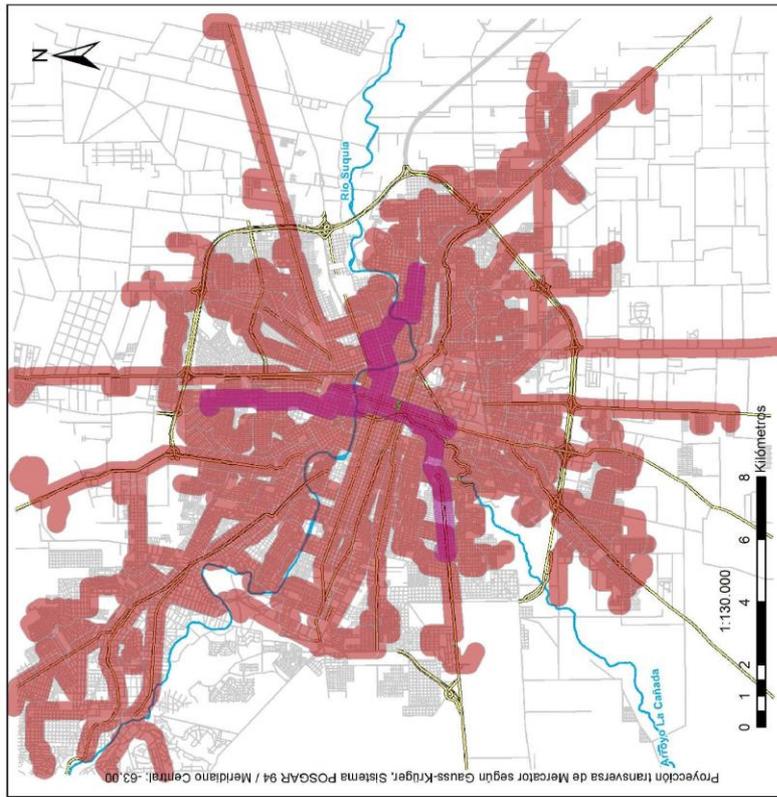
Conectividad con Dependencias de la Universidad Nacional de Córdoba en Área Central

Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros, Córdoba al 1 de Octubre 2014

Sentido: IDA



Sentido: REGRESO



Referencias:

- Áreas servidas por el STUMP que poseen conectividad con Área Central
- Sentido: IDA
- Áreas servidas por el STUMP que poseen conectividad con Área Central
- Sentido: Regreso
- Áreas servidas por el STUMP que poseen conectividad con Área Central
- Líneas Extras: Anulares, Trolebuses, Línea S
- Dependencias Universidad Nacional de Córdoba
- Cursos de Agua
- Calles
- Calles Principales



UNC

X bienal del coloquio de transformaciones territoriales

Desequilibrios regionales y políticas públicas
Una agenda pendiente

Título del Trabajo:

Mecanismo de gestión territorial; propuesta para mejorar el acceso a la educación pública superior a través del nuevo Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros. Córdoba, 2014.

Autores:

Bonino, Sebastián Luis; Capdevila, María Gabriela; Gonzalez, María; Comes Brunetto, María Celeste.

Fuente de información cartográfica:

- Geo Portal. Subdirección de Cartografía y SIG
- Dirección de Estadísticas y Censo. Provincia de Córdoba.
- Elaboración propia.

El segundo producto cartográfico es el denominado: Conectividad a Ciudad Universitaria-CU- que para tener en cuenta; posee unas 1115 hectáreas de superficie y se ubica en el macrocentro de la ciudad. Allí se concentra la más amplia oferta académica de la UNC y es en donde se comienza a evidenciar nuevas y mayores áreas de vacancia en cuanto a la conectividad de sectores de la ciudad de Córdoba con CU.

Del total de las 164 líneas del STUMP, son 90 las líneas que llegan a CU; en éstas se incluye el trolebus "A" en ambos sentidos y las dos líneas de circunvalación que posee el STUMP también en ambos sentidos (500 y 501).

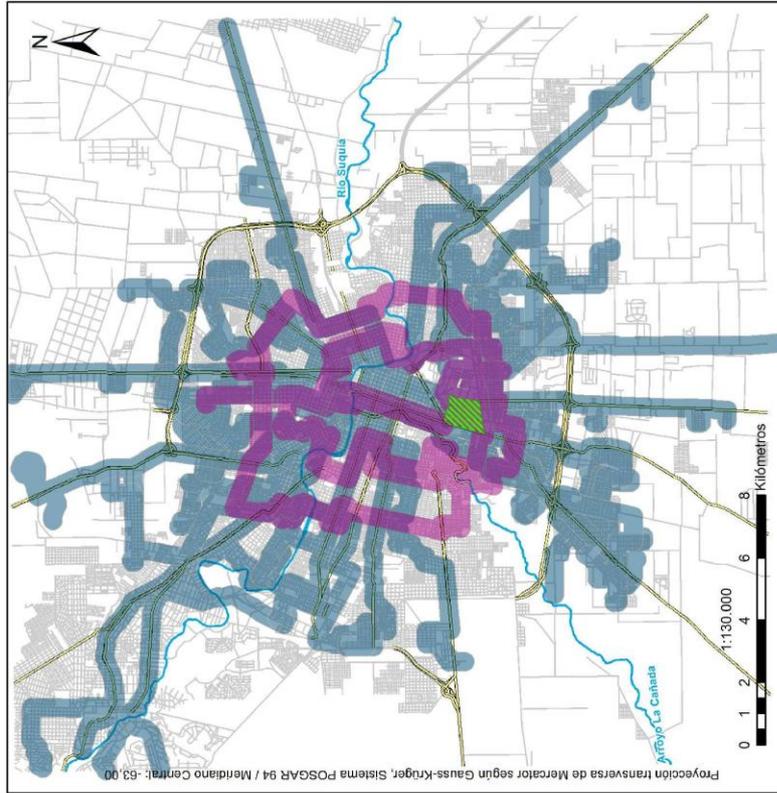
En el primer mapa se podían visualizar manzanas dispersas que quedaban sin conexión dentro de la mancha urbana, en este se observan conjunto de manzanas. Los casos más destacados son las amplias porciones de barrio Güemes, Alto Alberdi, Villa General Urquiza y Cerro de las Rosas que quedan sin conectividad.

Siguiendo la misma lógica que en la descripción del primer producto cartográfico nos encontramos que por dentro de la Avenida de Circunvalación las áreas sin conexión se incrementan en número y en tamaño. El sector antes señalado hacia el este de la ciudad crece en tamaño. Los barrios que se ven afectados son: Yapeyu, Maldonado, Los Josefinos, Colonia Lola, Miralta, Renacimiento, Ampliación Altamira, Mauller, Ampliación Yapeyú. Estos barrios quedan sin conexión en su totalidad, pero la lista continúa con porciones de barrios como: Acosta, 1ero de Mayo, Cooperativa la Unidad, Altamira, Parque San Vicente, San Vicente, Bajada de Piedra, Hogar Propio, Pueyrredón, Ampliación Pueyrredón, Los Pinos, Yofre Sud, Yofre, Palmar, Junior y Barrio General Paz. Del mismo modo se repite en el caso de la conectividad a Ciudad Universitaria también hacia el suroeste. Barrios enteros sin conexión: Las Playas, Villa Aspasia, Estación Flores, Teniente Benjamín Matienzo, Ampliación Benjamín Matienzo y fracciones de barrios como: Ameghino Sud, Ameghino Norte, Rosedal, Ampliación Rosedal, San Rafael, Los Naranjos, Residencial San Roque, entre otros varios.

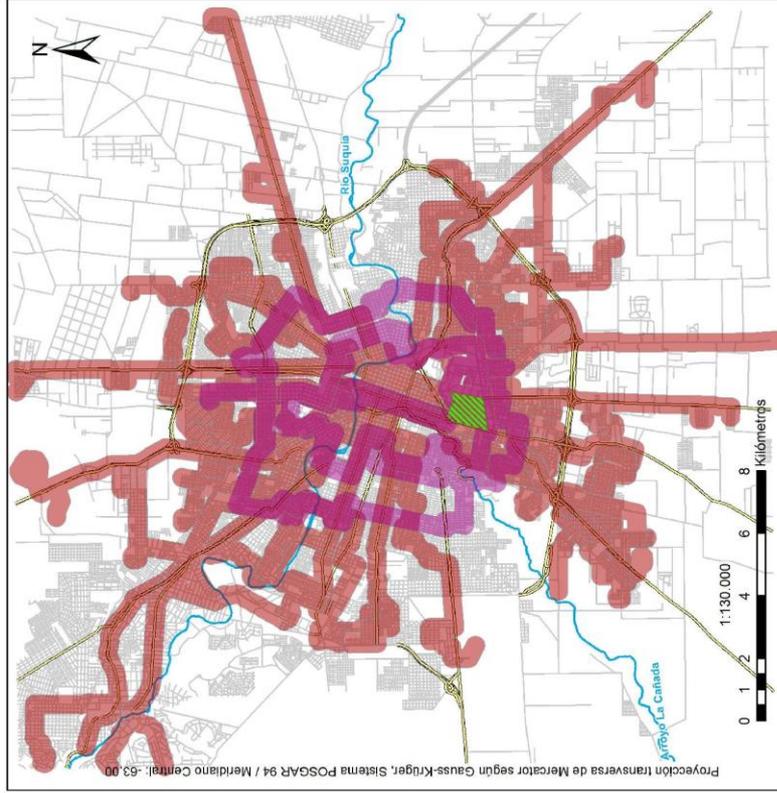
Para comprender la problemática de este trabajo y teniendo en cuenta la superficie de la CU, es importante aclarar, para este mapa en particular, que tomando casos extremos de conectividad de una de las líneas del STUMP que pase a los 300 metros de uno de los límites del campus universitario produciría que el estudiante camine 3 cuadras (300 metros) como mínimo hasta alguna de las dependencias que asista y como máximo 18 cuadras (1800 metros) hasta el extremo opuesto. Entonces también para estos casos conviene preguntar si el sector en donde ese estudiante reside está conectado con el lugar que realiza su cursado.

Conectividad con Ciudad Universitaria Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros, Córdoba al 1 de Octubre 2014

Sentido: IDA



Sentido: REGRESO



Referencias:

- Áreas servidas por el STUMP que poseen conectividad con Ciudad Universitaria Sentido: IDA
- Áreas servidas por el STUMP que poseen conectividad con Ciudad Universitaria Sentido: Regreso
- Áreas servidas por el STUMP que poseen conectividad con Ciudad Universitaria Sentido: Regreso
- Líneas Extras: Anulares, Trolebuses, Línea S

- Dependencias Universitarias Nacionales de Córdoba
- Cursos de Agua
- Calles
- Calles Principales



X bienal del coloquio de transformaciones territoriales
Desequilibrios regionales y políticas públicas
Una agenda pendiente

Título del Trabajo:
Mecanismo de gestión territorial: propuesta para mejorar el acceso a la educación pública superior a través del nuevo Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros, Córdoba, 2014.

Autores:
Bonino, Sebastián Luis; Capdevila, María Gabriela; González, Mariela; Comes Brunetto, María Celeste.
Fuente de información cartográfica:
- Geo Portal. Subdirección de Cartografía y SIG
Dirección de Estadísticas y Censo. Provincia de Córdoba.
- Elaboración propia.

El tercer producto cartográfico es el denominado: Conectividad a Hospital de Clínicas y Escuela Superior de Comercio Manuel Belgrano. Son esas dos instituciones nombradas en el título las que nos interesan en este mapa.

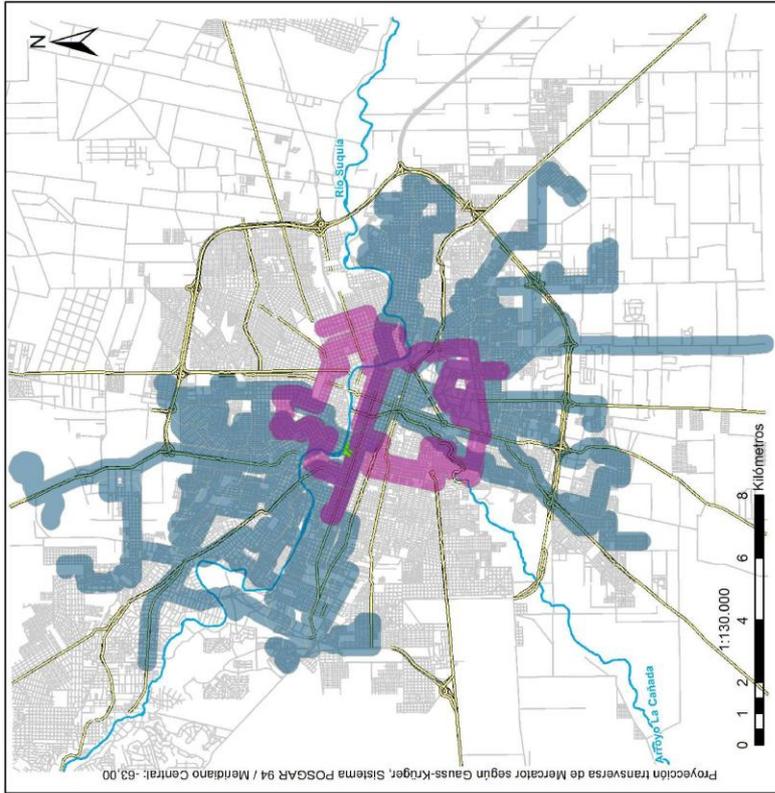
Del total de las 164 líneas del STUMP, 51 líneas son las que llegan a estos centros educativos. Dentro de esas líneas se incluye el trolebus "B" en ambos sentidos y la primera línea de circunvalación que posee el STUMP también en ambos sentidos (500 y 501).

El mapa es de lo más representativo respecto de los sectores de la ciudad que quedan de-coloreados y por ello desconectados a esas instituciones. Podría decirse que todo el cuadrante noreste y el suroeste quedan sin conectividad con el Hospital de Clínicas y con la Escuela Manuel Belgrano, a excepción de las zonas que quedan servidas por la primera línea de circunvalación en sus dos sentidos (500 y 501). Sería muy extenso el listado de los barrios que quedan sin servicio, sea en su totalidad o parcialmente, por eso no vamos a detallar esta información, sin embargo vale la pena comentar que el número excedería los 140 barrios.

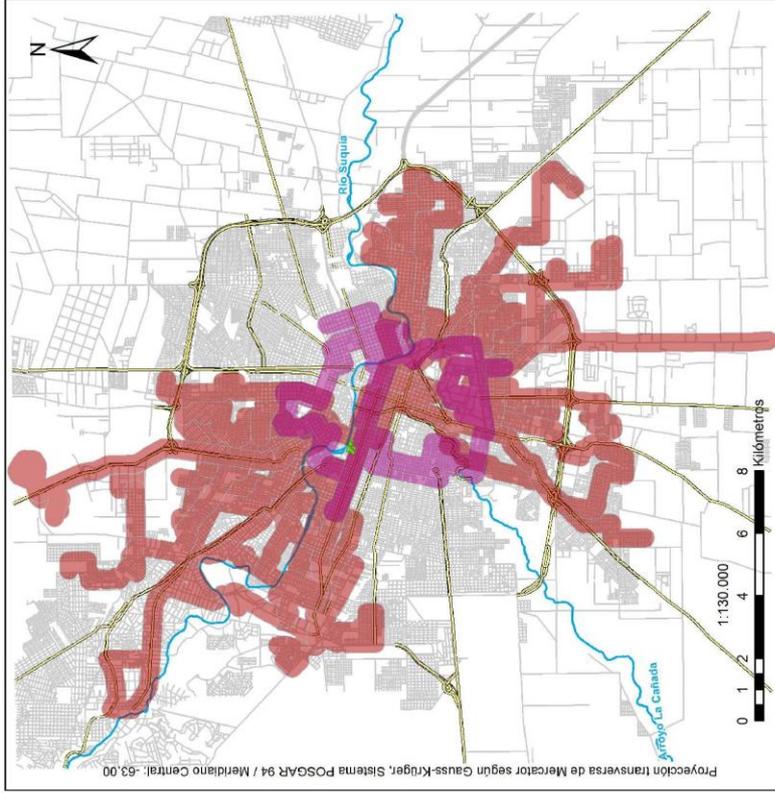
Remarcamos que estos cuadrantes son los que corresponden al servicio de los corredores 4 y 6. En estos corredores las líneas nacen desde el noreste, pasan por el centro y terminan en el cuadrante suroeste y lo mismo a la inversa.

Conectividad a Hospital de Clínicas y E.S.C.Manuel Belgrano Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros, Córdoba al 1 de Octubre 2014

Sentido: IDA



Sentido: REGRESO



Referencias:

- Áreas servidas por el STUMP que poseen conectividad con Hosp.Clinicas y M.Belgrano Sentido: IDA
- Áreas servidas por el STUMP que poseen conectividad con Hosp.Clinicas y M.Belgrano Sentido: Regreso
- Áreas servidas por el STUMP que poseen conectividad con Hosp.Clinicas y M.Belgrano Sentido: Regreso
- Líneas Extras: Anulares, Trolebuses, Línea S

- Dependencias Universitarias Nacionales de Córdoba
- Cursos de Agua
- Calles
- Calles Principales



X
biennial del coloquio de transformaciones territoriales
Desequilibrios regionales y políticas públicas
Una agenda pendiente

Título del Trabajo:
Mecanismo de gestión territorial: propuesta para mejorar el acceso a la educación pública superior a través del nuevo Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros. Córdoba, 2014.

Autores:
Bonino, Sebastián Luis; Capdevila, María Gabriela; González, Mariela; Comes Brunetto, María Celeste.
Fuente de información cartográfica:
- Geo Portal. Subdirección de Cartografía y SIG
Dirección de Estadísticas y Censo. Provincia de Córdoba.
- Elaboración propia.

Conclusiones

Hasta aquí, los resultados de nuestro trabajo involucran las conexiones/no conexiones de todo el ejido urbano de la ciudad. Es decir, focalizando en los objetivos que guían el presente proyecto, se tiene en cuenta a todos los estudiantes universitarios potenciales.

Como puede observarse en el análisis de los tres productos cartográficos expuestos y cuyo orden de presentación fue intencional, es que los sectores sin conectividad se amplían a medida que nos alejamos del área central de la ciudad.

Si bien Ciudad Universitaria siempre fue un polo atractor de viajes por lo que reúne varias líneas que le brindan servicio podemos ver que Alberdi que no deja de ser un barrio cercano al centro, comienza a perder líneas de servicio. La razón que justifica esta pérdida de conectividad es la distribución de líneas del total del STUMP. El resultado de esta repartición es un sistema de transporte de diseño radio-céntrico, en donde todas las líneas que conforman los diferentes corredores convergen en la zona central de la ciudad a excepción de unas pocas. Para entender este diseño del sistema de transporte podemos decir que el ejido municipal ha sido subdividido en diferentes porciones de manera semejante a como se fracciona una "pizza". Las porciones corresponden a diferentes corredores que son identificados de acuerdo a números (del 1 al 8) y es por ello que al analizar el caso del barrio Alberdi pudimos identificar los dos corredores que no estarían llegando a las instituciones que allí se encuentran ubicadas.

Cabe aclarar que la situación al momento en que se generó la inquietud que dio impulso al presente trabajo era aún más grave dado que al inicio de la implementación del nuevo STUMP no existían dos líneas que ahora sí brindan conectividad a ciudad universitaria. Una de ellas es la línea 45, en un comienzo inexistente, incorporada en abril que desde el oeste llega a ciudad universitaria. Parte del barrio: Industrial Oeste, va por Avenida Colón, pasa por el centro de la ciudad y llega a Ciudad Universitaria. La otra línea en cuestión es la línea 73 que parte de la zona este de la ciudad del barrio Boedo, pasa por varios barrios en su recorrido entre ellos San Vicente, uno de los primeros de la ciudad y uno de los más poblados, y que antes finalizaba en el área central. Desde septiembre esa línea vio extendido su recorrido pasando por Ciudad Universitaria llegando hasta Parque Horizonte, barrio del sur de la ciudad. Entonces esta modificación conecto barrios del este y del sur antes desconectados.

Como ya se mencionó en el desarrollo del trabajo, nos encontramos aún trabajando sobre el proyecto, razón por la cual no podemos presentar resultados definitivos. Además el gobierno local continuamente está cambiando el STUMP, modificando los recorridos; agregando líneas nuevas y sacando de circulación a otras, lo cual complejiza la elaboración de resultados.

Como puede observarse hasta aquí, puede percibirse que estamos frente a un sistema y a un Estado que sigue considerando la problemática del transporte desde el viejo paradigma, es decir que percibe la producción de transporte como una actividad desligada de consideraciones sociales o simplemente modelizadas a partir de datos matemáticos sin tener en cuenta las verdaderas dimensiones sociales y políticas del problema, que ha demostrado enfrentarse a otro tipo de complejidades y ha evidenciado otros requerimientos para su solución (Figuroa :2014).

Estamos situados en un nuevo momento, los estilos de vida han cambiado notablemente.

Tal como señala Ascher (2004) el urbanismo, y dentro de él, las consideraciones sobre la movilidad, en la actualidad debe ser reflexivo, precavido, participativo, flexible, heterogéneo, estilísticamente abierto y multisensorial, variables todas que se relacionan de otra forma con la técnica y su soporte social (Figuroa:2014).

En el caso de nuestra ciudad podemos observar que se ha puesto en marcha una política de transporte en primera instancia sin situarse desde la perspectiva de la movilidad, lo cual a su vez implica que se han ignorado los aportes que la ciudadanía quiso y quiere hacer.

Bibliografía

Blanco, Jorge. Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. Revista Transporte y Territorio, N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010. pp. 172-190. <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00310172.pdf> Consultado 27 de Marzo de 2013.

Capdevila, M.G.; Letzen, A. y Muscio, J. (2012): La Cobertura en el Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de la Ciudad Córdoba. Gestión Municipal de 1999-2003 y de 2007-2011. Ponencia en: 9ª Bienal de Transformaciones Territoriales "Huellas e incertidumbres en los procesos de desarrollo regional". 8, 9 y 10 de agosto de 2012. San Miguel de Tucumán, Argentina.

Chárriez Cordero, Mayra B. (2012): "Historias de vida: Una metodología de investigación cualitativa." Revista Griot (ISSN 1949-4742) Volumen 5, Número. 1, Diciembre 2012.

Figuroa Monsalve, Oscar (2014) - Incorporando variables contemporáneas a la movilidad urbana: empoderamiento, participación ciudadana, medio ambiente y espacio público. XVIII CLATPU 2014, Congreso Latinoamericano de Transporte Urbano y Público. Transporte sustentable el desafío del siglo XXI, Rosario.

Giddens, A (1998) Política generativa y bienestar positivo en "Más allá de la izquierda y la derecha"

González, M. (2014): Comunicación y Políticas Públicas: participación ciudadana, legitimidad y Estado. El caso de la implementación del nuevo Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros en la Ciudad de Córdoba (2013/2014)

Gutiérrez, A. (2011): "Insumos para una gestión intersectorial de políticas públicas: movilidad y acceso", en Territorios 25, pp. 151-171.

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35720830007> Consultada 23 de abril de 2013.

López, Silvana Raquel "El Proceso de las políticas públicas en la prestación de servicios públicos: análisis del caso del transporte masivo de pasajeros en la ciudad de Córdoba" XVI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Asunción, Paraguay, 8 - 11 Nov. 2011

Oszlak, Oscar (2011) El Rol del Estado: micro, meso y macro. Conferencia dictada en el VI Congreso de Administración Pública organizado por la Asociación Argentina de Estudios de Administración Pública y la Asociación de Administradores Gubernamentales. Argentina.

Oszlak, Oscar. (1997) *Estado y Sociedad: ¿Nuevas reglas de juego?* Revista Reforma y Democracia N° 9 de CLAD. Caracas

Oszlak, Oscar (2013) Transporte y Políticas Públicas: Dimensiones temporales de la gestión. Conferencia dictada en el Primer Seminario Interno de Capacitación de la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos de la Auditoría General de la Nación.

Oszlak, Oscar; Felder, Ruth y Forcinito, Karina (2000), "La capacidad regulatoria del Estado en Argentina". TOP. <http://www.top.org.ar>

Pozueta Echavarrí, J. (2000): Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. Cuadernos de Investigación Urbanística. Madrid, edita Instituto Juan de Herrera, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Versión digital recuperada el 20 de abril de 2011 en <http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/publicaciones/ciur30.pdf>