

Organizadoras

*Virgínia Célia Cavalcante de Holanda*  
Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)

*Sandra Mansilla*  
Universidade Nacional de Tucumán (UNT)

# Enfoques acerca de la ciudad y lo urbano en el norte argentino





**Organizadoras**

*Virgínia Célia Cavalcante de Holanda*  
Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)

*Sandra Mansilla*  
Universidade Nacional de Tucumán (UNT)

# Enfoques acerca de la ciudad y lo urbano en el norte argentino

Sobral/CE  
2019



**Enfoques acerca de la ciudad y lo urbano en el norte argentino**

© 2019 copyright by Virginia Célia Cavalcante de Holanda, Sandra Mansilla (Orgs.)

Impresso no Brasil/Printed in Brasil

Efetuatedo depósito legal na Biblioteca Nacional



Rua Maria da Conceição P. de Azevedo, 1138

Renato Parente - Sobral - CE

(88) 3614.8748 / Celular (88) 9 9784.2222 / 9 9846.8222

contato@editorasertaoocult.com

sertaoocult@gmail.com / mammarco@gmail.com

Site: editorasertaoocult.com

**Conselho Editorial**

Ana Paula Pinho Pacheco Gramata

Antonio Adílio Costa da Silva

Isorlanda Caracristi

Raimundo Lenilde de Araújo

Paulo Rogério de Freitas Silva

Alberto Pereira Lopes

Vanda Carneiro de Claudino Sales

Antonio Jerfson Lins de Freitas

**Coordenação Editorial e Projeto Gráfico**

Marco Antonio Machado

**Revisão**

Os textos publicados são de inteira responsabilidade  
de seus autores.

**Catálogo na publicação**

Leolgh Lima da Silva – CRB3/967

E56 Enfoques acerca de la ciudad y lo urbano del norte argentino. / Virginia Célia Cavalcante de Holanda, Sandra Liliana Mansilla. (Orgs.). Sobral CE: Sertão Cult, 2019.

164 p.

ISBN: 978-85-67960-30-2 (e-book)

DOI: 10.35260/67960302-2019

1. Argentina- Planejamento urbano. 2. Argentina- Norte argentino- Urbano. 3. Argentina- Urbanismo. I. Título. II. Mansilla, Sandra Liliana.

# Sobre as Organizadoras



## **Virgínia Célia Cavalcante de Holanda**

Graduada e Mestre em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará (UECE), Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Realizou Estágio Pós-Doutoral na linha de Pesquisa Dinâmica Urbana e Regional junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), onde desenvolveu Pesquisa sobre: “O papel da Interiorização do Ensino Superior no espaço Urbano e Regional das cidades médias do Nordeste Brasileiro.” É Professora Associada da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA), onde ingressou por meio de concurso público em 1995, sendo coordenadora do Mestrado Acadêmico da mesma Instituição no período de (2012 a 2016), fazendo atualmente parte do quadro de orientadores permanentes. É líder do Grupo de Estudos e Pesquisas em Planejamento Urbano e Regional (GEPPUR), certificado pelo CNPq. Foi Bolsista Produtividade em Pesquisa no Programa de Bolsa de Produtividade em Pesquisa e Estimulo a Interiorização e à Inovação Tecnológica (BPI 2008 a 2012 e de 2016 a 2018) da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP). Desenvolve pesquisa nos seguintes temas: Cidades Médias, Circuitos Espaciais da Economia Urbana e a Geografia da Expansão do Ensino Superior no Nordeste Brasileiro.



## **Sandra Mansilla.**

Profesora y Doctora en Geografía por la Universidad Nacional de Tucumán. Especialista en gestión del sistema educativo y sus instituciones, por la FLACSO. Directora de proyectos de investigación subvencionados por SCAIT (UNT) referidos a los procesos de configuración del espacio urbano en Tucumán y el NOA. Forma parte del Comité académico del Doctorado en Ciencias Sociales desde su creación. Ha publicado numerosos artículos sobre su especialidad y participado en gran cantidad de congresos y reuniones científicas nacionales e internacionales.



# SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO / 7

MOVILIDAD URBANA Y DESIGUALDAD SOCIO-TERRITORIAL EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TUCUMÁN / 9

*Inés González Alvo*

LA CIUDAD DE SANTIAGO DEL ESTERO, TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN LAS ÚLTIMAS DECADAS / 21

*Mirta del Valle Caumo*

EL IMPACTO SOCIAL Y URBANO DE LAS POLÍTICAS NEOLIBERALES DE LOS '90 EN LA ARGENTINA / 41

*Claudio Sebastian Díaz*

POLITICAS PUBLICAS, CAMBIOS PRODUCTIVOS Y ASENTAMIENTOS INFORMALES EN BANDA DEL RÍO SALÍ / 51

*María Eugenia Colina*

MÁS ALLÁ DE LO URBANO: DINÁMICAS TERRITORIALES EN LA QUEBRADA DE EL TALA (CATAMARCA-ARGENTINA) / 69

*Roxana E. Fiant*

CIRCUITOS DE LA ECONOMIA URBANA EN LA CIUDAD DE LA BANDA / 79

*Ana Beatriz Gioria*

COMUNIDAD, CIUDAD, SEGURIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE NUEVOS PAISAJES URBANOS EN TUCUMÁN, ARGENTINA / 93

*Horacio Silva*

EL COMPONENTE DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LA CUENCA DEL RÍO “SALÍ DULCE” / 115

*Melisa Jabif*

ORGANIZACIÓN URBANÍSTICA DE SANTIAGO DEL ESTERO: APORTES DE AXEL BORSODORF / 127

*Margarita Fantoni*

EL DERECHO A LA CIUDAD. DE HENRI LEFEBVRE Y LOS MOVIMIENTOS  
SOCIALES A LA BÚSQUEDA DE UN RECONOCIMIENTO COMO UN DERE-  
CHO HUMANO EMERGENTE. PANORAMAS PRESENTES Y FUTUROS / 145

*Juan Carlos Bautista Murillo*

A light green map of Tucumán province in Argentina is shown in the background. The title is overlaid on the map.

# MOVILIDAD URBANA Y DESIGUALDAD SOCIO-TERRITORIAL EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TUCUMÁN

## PROBLEMAS Y DESAFÍOS PARA LA MOVILIDAD EQUITATIVA

*Inés González Alvo<sup>1</sup>*

### INTRODUCCIÓN

Las ciudades de la globalización se presentan en este siglo con características comunes, como ser los problemas relacionados al crecimiento extendido en superficie y de baja densidad y los desafíos sobre los derechos y la inclusión. En el contexto latinoamericano, la desigualdad socio-territorial es un rasgo histórico y estructural sostenido y reproducido en múltiples escalas, a pesar de algunos avances en materia social de los últimos tiempos en materia de políticas redistributivas (CZYTAJLO, 2017). Las inequidades en la movilidad y el consecuente acceso ineficiente a los bienes y servicios de la ciudad refuerzan los procesos de segregación y profundizan las diferencias. Reducir estas desigualdades es fundamental para poder disminuir la pobreza, mejorar el ejercicio de los derechos de los ciudadanos y tender hacia un desarrollo sustentable (CEPAL, 2016).

El papel crucial que toma la movilidad y el transporte en el crecimiento urbano ha sido estudiado por distintos autores. Entre ellos se destaca François Ascher quien sostiene que “la historia de las ciudades ha estado marcada por la historia de las técnicas de transporte y almacenamiento de bienes (b), in-

---

1 Arquitecta. Becaria doctoral CONICET. Doctoranda en Ciencias Sociales (Orientación Geografía) de la Facultad de Filosofía y Letras (UNT). Integrante del equipo de investigación del Observatorio de Fenómenos Urbanos y territoriales (OFUT), Instituto de Planeamiento y Desarrollo urbano (IPDU), Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán. Docente de las materias “Urbanística I” y “Taller de Urbanismo y Planificación I” FAU-UNT. Correo electrónico: inosalvo@gmail.com.

formación (i) y personas (p)” (2005). Este sistema de movilidades, a la que el autor llama “sistema bip”, constituye el núcleo de las dinámicas urbanas y tiene un profundo impacto en la forma de la ciudad, en el espacio urbano y en la organización de la sociedad (2001).

En el mundo actual, el tema de la movilidad urbana representa una preocupación creciente, ya que es un factor fundamental en la vida cotidiana de las personas y se vincula con sus derechos como ciudadanos. La movilidad hace referencia a los desplazamientos de los habitantes con el fin de satisfacer necesidades, como acceder a sus actividades y a los diversos servicios urbanos. La accesibilidad, por su parte, alude a la facilidad con la que un individuo puede salvar las distancias para llegar a los lugares a donde realizará sus actividades (GUTIERREZ, 2012). La movilidad y la accesibilidad estarán relacionadas con los lugares de residencia y con su posibilidad de uso de los distintos medios de transporte. Esto dependerá a su vez por la diferenciación social en los patrones de movilidad en términos de lugar de residencia, género, edad, ingreso y nivel educativo (MIRALLES-GUASCH, 2002). En la Nueva Agenda Urbana de 2016 se estableció como parte de los objetivos lograr ciudades y asentamientos humanos donde los habitantes gocen de igualdad de derechos y oportunidades. Parte de esos derechos es el de la movilidad urbana sostenible, segura y accesible para todos. El sistema de movilidades debe responder y adaptarse a una sociedad diversificada que requiere desplazamientos multimodales complejos. Es crucial que el sistema de movilidad sea sustentable y que garantice la accesibilidad de las personas al territorio.

El caso de estudio del presente artículo comprende un complejo espacio metropolitano, el SiMeT, conformado por las unidades administrativas que integran el Gran San Miguel de Tucumán<sup>2</sup> y otros ámbitos de la administración local que mantienen vínculos funcionales y que albergan importantes activos ambientales. El conglomerado posee alrededor de 900.000 habitantes, número que representa al 68% de la población provincial y se localiza en un área inferior al 10% de la Provincia (CASARES; JARMA, 2009). En las últimas dos décadas la población metropolitana de Tucumán ha crecido en un 30% mientras que la mancha urbana se ha extendido en un 90%. Este proceso responde al patrón de crecimiento extendido en superficie, de baja densidad y límites difuso, rasgos comunes en las ciudades a nivel global que acentúan las desigualdades socio-territoriales.

---

2 El aglomerado definido como Gran San Miguel de Tucumán en el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas corresponde a la noción de área metropolitana acuñada por distintos autores.

## MOVILIDAD URBANA Y DERECHO A LA CIUDAD

La noción de movilidad toma relevancia desde comienzos del siglo XXI, en el contexto de estudios urbanos y de transporte. Desde la sociología urbana y la geografía humana se pone énfasis en los aspectos sociales. Recientemente, movilidad y transporte han experimentado cambios respecto a su estudio; el enfoque pasó del transporte a los traslados de la población. Esto implicó una nueva orientación de la oferta –transporte- a la demanda -la movilidad de los habitantes. Este viraje se encuentra enmarcado, además, en un cambio de paradigma, de la modernidad y el crecimiento ilimitado al de la sustentabilidad (MIRALLES-GUASCH, 2013) e inclusión.

En un primer acercamiento a la noción de movilidad la definimos como “una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana” (GUTIERREZ, 2012). Según Jorge Blanco (2010) la movilidad debe satisfacer las necesidades diferenciadas temporal y espacialmente, según diferentes grupos sociales. Para entender, estudiar y solucionar los desplazamientos deben considerarse los componentes en relación a los sujetos que los realizan, como diferenciación social, etaria, de género, y sus percepciones, entre otros (BLANCO, BOSOER; APAOLAZA, 2014). En resumen, la movilidad hace referencia a la necesidad de desplazamiento por la ciudad con el fin de acceder a lugares a donde se realizan diversas actividades, como por ejemplo a la vivienda, al trabajo, a la recreación, a las relaciones sociales, al surtido de las ofertas urbanas.

Se presentan dos fenómenos simultáneos y combinados que, a la vez, parecen contradictorios. Por un lado, existe una explosión de la movilidad (DE MATTOS, 2006) debido al impacto de las tecnologías de la información y la comunicación, a la disminución de las barreras espaciales y temporales y a cambios en los modos de vida y de localización. Por otro lado, se manifiesta una inmovilidad, marcada por la desigualdad en la accesibilidad y los procesos de segregación socio-territoriales (GUTIERREZ, 2012).

En las últimas décadas del siglo XX se generalizó el uso intensivo del vehículo motorizado particular, el automóvil, desplazando en cierta medida tanto a los medios masivos de movilidad motorizada (tranvía, tren, transporte público de pasajeros) como a los medios no motorizados (la caminata a pie, la bicicleta). Esto transformó por completo el panorama de la movilidad en la ciudad, ya que los vehículos privados posibilitaron una urbanización creciente, extensa y de baja densidad. Este fenómeno alcanzó un nivel de alta complejidad, sin que existiera en forma paralela una planificación apropiada para dar respuesta a los requerimientos de los ciudadanos. De

hecho, las necesidades de las personas se vieron postergadas en pro de las del vehículo (HERCE VALLEJO, 2013). Tal situación provoca una doble exclusión para gran parte de la población, ya que, por un lado, los espacios no están adaptados para el uso peatonal, y por otro, porque muchos ciudadanos carecen de recursos para adquirir un medio de transporte propio.

La movilidad es el derecho de todos los ciudadanos a poder desplazarse y acceder a los bienes del territorio derecho (ASCHER, 2001, 2005) lo que posibilita ejercer otros derechos, como el de libertad, salud, trabajo, educación, vivienda digna, entre otros. Este derecho es reconocido en las agendas internacionales como la Carta mundial del Derecho a la Ciudad y la Nueva agenda Urbana, junto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La “Carta mundial del Derecho a la Ciudad” (2004) se concibe como una herramienta con el fin de contribuir a las luchas urbanas y con el reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, del derecho a la ciudad. Este último concepto es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. El Artículo XIII de la carta mencionada hace referencia al derecho al transporte y movilidad al subrayar la importancia de satisfacer este derecho de los ciudadanos, atendiendo sus distintas necesidades según su singularidad (género, edad, grupo social, capacidades motrices reducidas, etc.). Estos conceptos también son tomados y ampliados como uno de los objetivos en la “Nueva Agenda Urbana” de 2016: promover la movilidad urbana sostenible, segura y accesible para todos.

## DESIGUALDAD SOCIO-TERRITORIAL Y JUSTICIA SOCIAL

Como ya fue mencionado, la desigualdad socio-territorial es una característica histórica y estructural sostenida y reproducida en el contexto latinoamericano. Los patrones de desigualdad social no se limitan a los ingresos y el nivel socioeconómico, sino también a las desigualdades de género; las desigualdades relacionadas con la edad (especialmente niños, jóvenes y adultos mayores), y las desigualdades territoriales. Estas dimensiones se enlazan y se potencian entre sí, presionando a ciertos grupos de población (CEPAL, 2016).

En los últimos 10 años varios países de la región aplicaron políticas que tendieron a una leve reducción en la desigualdad de ingresos, mientras al mismo tiempo continúa la expansión de los espacios metropolitanos de forma fragmentada. Se plantea una situación paradójica, ya que este patrón de urbanización extendido acrecienta la desigualdad en el acceso a la ciudad y a sus bienes, servicios y oportunidades, a la vez que refuerza la segregación social, lo que disminuye las posibilidades de movilidad social ascendente. El resultado es un escenario contradictorio entre un intento de reducir las desigualdades en los ingresos y la persistencia de un patrón de urbanización

intrínsecamente excluyente (SEGURA, 2014). La desigualdad se presenta no sólo en diferencias de ingreso y patrimonio, sino además en un acceso inequitativo al territorio y a sus bienes y servicios.

Ante estas desigualdades, la justicia social puede ser entendida como una serie de principios para solucionar conflictos. Ésta es la aplicación de la justicia a problemas que emergen de la necesidad de la cooperación social a favor de una mejora individual. La justicia socio- territorial puede ser interpretada primero como la distribución del ingreso de modo que sean cubiertas las necesidades de la población, sean asignados recursos a fin de maximizar los efectos multiplicadores, y sean invertidos recursos adicionales para ayudar a superar dificultades del medio físico y social. Y, en segundo lugar, los mecanismos deben permitir que los territorios menos propicios sean lo más favorables posible (HARVEY, 1977).

## MOVILIDAD URBANA EN EL SIMET

La historia de Tucumán experimenta grandes cambios, al producirse una revolución en el transporte con la llegada del ferrocarril en 1876. Como resultado, comienza un gran desarrollo socioeconómico en la provincia (MANZANAL, 2000), que llevó a que se produjera una transformación espacial, a lo largo de las siguientes décadas. El ferrocarril resultó decisivo para la estructuración del territorio, tanto a escala regional como urbana, por lo que en la década de 1920 la Provincia afianza su rol articulador regional del Noroeste Argentino como centro de flujos de comunicaciones económicas y culturales. La infraestructura del ferrocarril, caracterizada por su perdurabilidad, tendrá un papel crucial en la forma del crecimiento y la estructura del espacio metropolitano (SOSA PAZ, 2006).

En 1948, siguiendo la Ley de Propiedad Horizontal, comienza a generalizarse la edificación en altura. Se inicia la densificación de la trama urbana, sin tomar recaudos en cuanto a la infraestructura o encarar una mínima reorganización de los espacios públicos (PNUMA, 2007). En los años '50 comienza el proceso de metropolización, al integrarse la periferia con la ciudad de San Miguel de Tucumán.

La dictadura militar dispuso en 1966, a través de un decreto, el cierre de siete ingenios lo que provocó un efecto dominó y al cabo de dos años cerraron once fábricas azucareras (MERCADO, 2016). La provincia sufrió como consecuencia una grave crisis socioeconómica y un proceso de desindustrialización. Comenzó una importante migración de los poblados formados en torno a los ingenios hacia la ciudad (PUCCI, 2007). Este problema se sumó a la falta de planificación territorial metropolitana, lo que condujo a un crecimiento sin límites. El área urbana se expandió como una mancha de aceite, sin control y con densidades muy bajas (PNUMA, 2007).

Este proceso, sumado a una multiplicidad de factores, entre ellos la creciente generalización del transporte automotor, provocó un desmantelamiento progresivo del sistema ferroviario que se suma a la temprana desaparición del tranvía y del trolebús. El ferrocarril –que había posibilitado la modernización de la industria azucarera y apoyado su funcionamiento, a la vez que estructuraba la expansión de la ciudad y de sus actividades- comenzó a perder su liderazgo como transporte de pasajeros, y pasó a ocuparse casi exclusivamente de la carga de productos, con lo que se redujo notablemente su parte en el mercado. Desde las últimas dos décadas del siglo XX hasta nuestros días, los transportes masivos sufren una gran pérdida de usuarios. Al mismo tiempo se impone el automotor como medio de transporte. En resumen, la movilidad en el SiMeT fue adquiriendo gran complejidad, sin un ordenamiento que respondiera a las necesidades de la población.

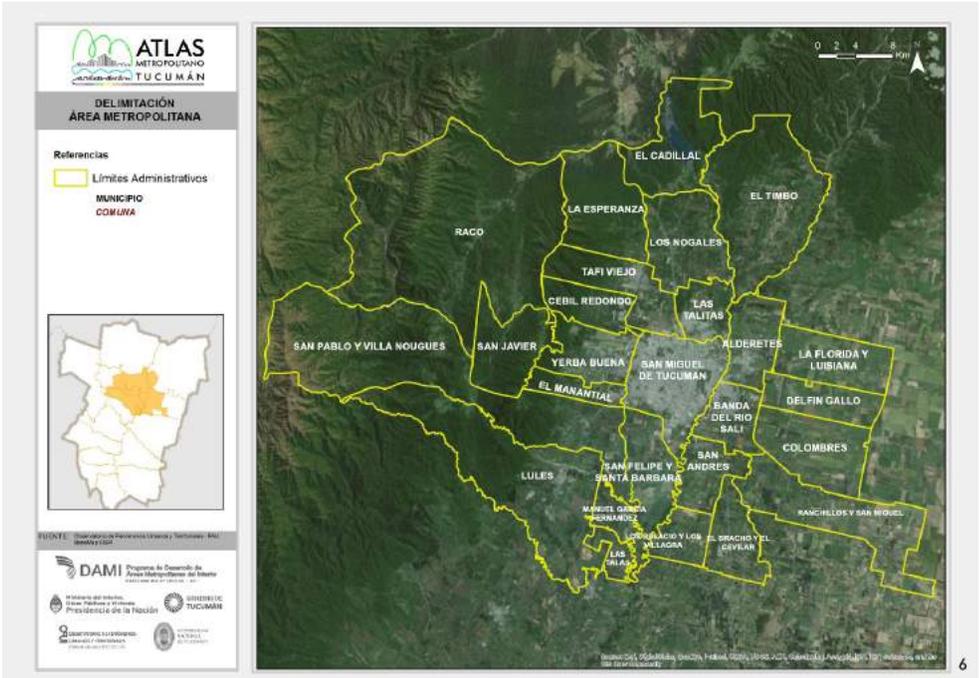
Según el informe Lineamientos Estratégicos Metropolitanos de Tucumán (LEM)<sup>3</sup> las consecuencias de esta falta de planificación se manifiestan en una deficiente accesibilidad, congestiones de tránsito en vías troncales, excesivo costo y tiempo en un transporte público de por sí de baja calidad, aumento del consumo de combustible con incremento de la huella de carbono producida de manera diferenciada según patrones de movilidad socioeconómicos, problemas de contaminación del aire y ruido, condiciones de vida desiguales y altas tasas de accidentes e inseguridad vial. Todo ello redundando en inequidad, baja calidad de vida y en una movilidad no sustentable en el mediano y largo plazo.

Vivimos en una sociedad diversificada, en la que los patrones de movilidad de los habitantes son variados. Es necesario estudiar estos patrones, así como las características del transporte (como medio de satisfacer la necesidad de movimiento de las personas), prestando especial atención a las desigualdades del sistema.

El SiMeT está formado por siete Municipios (el núcleo central de San Miguel de Tucumán, Banda del Río Salí, Alderetes, Las Talitas, Tafi Viejo, Yerba Buena y Lules) y por diecinueve comunas rurales correspondientes a distintos departamentos (CASARES; JARMA, 2009). El núcleo central del sistema, San Miguel de Tucumán, actúa como centro polifuncional con servicios de alta complejidad y especialización. Posee una alta concentración de actividades, y es la zona de mayor oferta de servicios y puestos de trabajo, lo que aumenta la congestión y densificación del área céntrica. Por otro lado, el SiMeT sufre los problemas ligados al acelerado crecimiento poblacional que genera una vertiginosa urbanización, extensa y de baja densidad. Esto es, no sólo permitido sino también fomentado por las políticas públicas y el mercado inmobiliario.

---

3 Consultoría realizada por el equipo del Observatorio de Fenómenos Urbanos y Territoriales (OFUT) para el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), cuyo responsable es La Unidad Ejecutora Central (UEC), perteneciente al Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

**Imagen 1:** Sistema Metropolitano de Tucumán (SiMeT)

Elaboración OFUT-UNT para LEM-DAMI 2015 (BID N.º 2499/OC - AR)

En el caso del SiMeT, la red vial y el sistema de transporte son insuficientes para cubrir las necesidades de la población. Esta afirmación se basa en los datos obtenidos en el Estudio de Indicadores de Movilidad. Aunque el servicio de transporte público alcanza al 89,9% de la población, se observa un grave problema de conectividad que corresponde con las áreas más pobres y con menos cobertura de servicios, tales como electricidad, agua y cloacas. Las zonas con mejor cobertura de servicios están situadas en el casco céntrico de San Miguel de Tucumán y su extensión inmediata hacia el oeste. Se observa una marcada tendencia a definir los recorridos del transporte público en base a la rentabilidad empresarial y no a la necesidad social. Por otro lado, este sistema de transporte tampoco es concebido como un sistema integrado y en red.<sup>4</sup>

Según la Encuesta Origen Destino (EOD) para el área metropolitana de Tucumán (PTUMA, 2011)<sup>5</sup> el promedio es 2,46 viajes por día, considerando a las personas que

4 Datos obtenidos de las cartografías producto de la consultoría realizada por el equipo del Observatorio de Fenómenos urbanos y territoriales (OFUT) para el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios /Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública /Programa Indicadores de Desarrollo Territorial (PIDT) (2014) en el marco del “Estudio de Indicadores de Movilidad” con financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF).

5 Las encuestas de origen y destino, denominadas también movilidad cotidiana, se revalorizan como herramienta fundamental para el estudio de la movilidad. Estas encuestas poseen datos del medio de transporte que las personas usan, cómo, cuánto y porqué viajan. Para nuestro ámbito de estudio se cuenta con la Encuesta Origen-

realiza al menos un desplazamiento por día. Se observa que los sectores más pobres realizan menos viajes que los no pobres. Por otro lado, la tenencia de auto en el hogar genera más viajes que para aquellos que no poseen. En relación a los niveles educativos, a mayor nivel son más los individuos que efectúan viajes.

**Imagen 2:** Distribución modal de viajes para cada quintil

Bienestar	Tasa de generación de viajes por persona que viaja	Tasa de generación de viajes por persona	Tasa de generación de viajes por hogar	Tasa de generación de viajes por hogar con auto	Tasa de generación de viajes por hogar sin auto
No pobre	2,47	1,43	5,66	6,57	5,28
Pobre	2,45	1,27	3,49	6,25	3,21
Indigente	2,44	0,75	2,13	0,84	2,32
Total	2,47	1,44	5,40	6,52	4,98

(\*) El total de personas y la cantidad de viajes están calculados sobre la población mayor de 3 años.

Fuente: EOD 2011 Tucumán (PTUMA)

A partir de los datos obtenidos de la EOD podemos determinar algunos patrones en el uso de los distintos medios de transporte. En relación a la educación, el uso del transporte público se presenta en proporciones similares en todos los máximos niveles educativos alcanzados y la proporción de uso del auto incrementa a medida que aumenta el nivel de instrucción. En cuanto a los distintos grupos socioeconómicos el uso del colectivo es parejo, mientras que a medida que aumenta el ingreso en los hogares el uso del automóvil crece y los viajes a pie disminuyen. En cuanto al género, si bien mujeres y hombres realizan una cantidad similar de viajes, las mujeres tienden a moverse en medios no motorizados y en transporte público, mientras los hombres se mueven mayormente en transportes motorizados privados (auto y motocicleta). En relación a los motivos de viaje, las mujeres se trasladan en proporciones similares por estudio y trabajo, en tanto que los hombres lo hacen principalmente por trabajo y en segundo lugar por estudio.

Se elaboró un cálculo de los hogares que se encuentran debajo de la línea de pobreza y de indigencia a partir de datos sobre el ingreso de hogares utilizando datos del INDEC.<sup>6</sup> Un hogar se define como “no pobre” cuando logra satisfacer sus necesidades esenciales con una Canasta Básica de Alimentos (CBA) y además cuenta con la inclusión de bienes y servicios no alimentarios (vestimenta, transporte, educación,

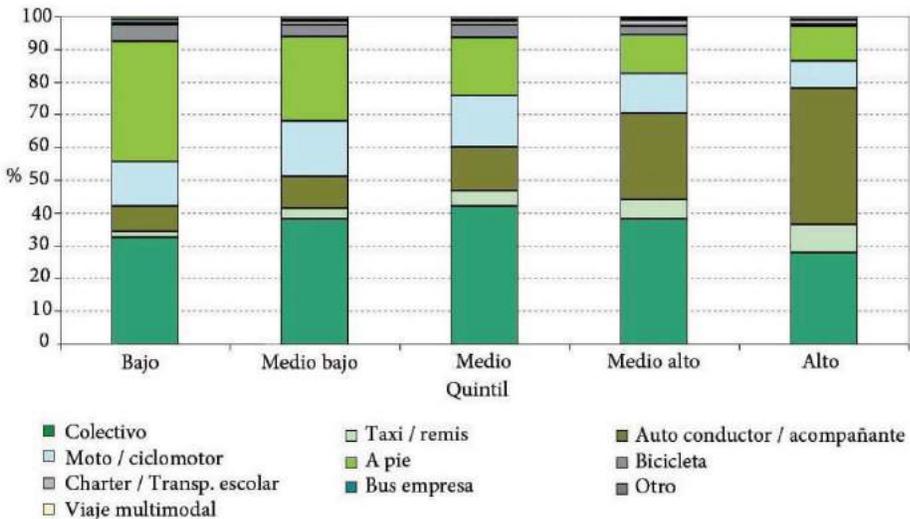
Destino para el Área Metropolitana de Tucumán que fue realizada en el año 2011 en el marco del Proyecto de Transporte Urbano en Áreas Metropolitanas Argentinas (PTUMA). Esta encuesta de Movilidad Domiciliaria recoge información pormenorizada acerca de los viajes y de los individuos que los realizan. Si bien el ámbito del recorte es el Área Metropolitana de Tucumán (AMeT), esta información resulta muy útil para comprender las problemáticas de todo el sistema de movilidad constituido por el SiMeT.

<sup>6</sup> El Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina INDEC es el organismo que unifica y ejerce todas las actividades estadísticas oficiales.

salud, etc.) de lo que se obtiene el valor de la Canasta Básica Total (CBT). Se supone “hogar pobre” a aquel cuyo ingreso no supera el valor de la CBT y se considera como “hogar indigente” cuando el ingreso total familiar no supera la CBA. Se registró un 0,9% de indigencia, un 10,4% de hogares pobres, y un 88,7% de hogares no pobres (PTUMA, 2011).

En lo que refiere a la vulnerabilidad social en el desplazamiento de los ciudadanos por el territorio se observó que la población que vive en situación de pobreza resuelve sus necesidades de viaje de manera diferente a como lo hace la población indigente o no pobre. Las personas que se hallan por debajo de la línea de indigencia efectúan la mitad de sus viajes diarios en transporte público y la otra mitad en taxi. Esto se relaciona con la situación socio-territorial ya que esta población suele residir en zonas desprovistas de servicios de transporte público debido a la dificultad de acceso, falta de pavimentación, la inseguridad, entre otros. El grupo correspondiente al quintil más bajo utiliza más la caminata a pie y ésta disminuye a medida que aumentan los ingresos (PTUMA, 2011).

**Imagen 3:** Distribución modal de viajes para cada quintil



Fuente: EOD 2011 Tucumán (PTUMA)

## REFLEXIONES FINALES

Las características analizadas de la movilidad actual del SiMeT, sumadas al patrón de urbanización extendida, fragmentada y de baja densidad, evidencian y acentúan las situaciones de desigualdad socio-territorial e imposibilitan el ejercicio de los derechos a una parte de la población.

Constituye un importante desafío la reducción de las desigualdades a través de regulaciones en la utilización de la tierra, equidad en el acceso y la movilidad en la ciudad lo que posibilitará una distribución de bienes y servicios más justa (SEGURA, 2014).

Es fundamental comprender la importancia de la incorporación de la movilidad en la agenda de políticas públicas, ya que es un componente elemental para la equidad en los asentamientos humanos. Se observa la urgencia de plantear estrategias que contribuyan a la gestión de una movilidad integrada, intermodal y sustentable que ayude a reconducir la situación actual para lograr una movilidad más equitativa y una ciudad más inclusiva.

## BIBLIOGRAFÍA

ASCHER, F. **Nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día.** Madrid: Alianza Editorial. En español 1ra. Edición 2004, 2001.

ASCHER, F. Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. **ARQ, n. 60 Arquitectura de infraestructura**, Ascher, François; (2005). Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. **ARQ**, julio, 10-19. , p. 10-19, 2005.

BLANCO, J. Notas sobre las relaciones transporte - territorio: Implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. **Revista Transporte y Territorio, N° 3, Universidad de Buenos Aires**, p. pp. 172-190, 2010.

BLANCO, J.; BOSOER, L.; APAOLAZA, R. Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. **Revista de Geografía Norte Grande**, Buenos Aires, p. 41-53, 2014.

BLANCO, J.; REARTE, J. Presentación: Dossier Estado, Transporte y Territorio. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, v. 1, p. 2-5, 2009.

CASARES, M.; JARMA, N. **La caracterización sociodemográfica del Sistema Metropolitano de Tucumán” (SiMeT)”**. Tucumán. 2009.

CEPAL. **La matriz de la desigualdad social en América Latina.** Santiago de Chile: Naciones Unidas. Noviembre 2016. p. 96.

CZYTAJLO, N. Desigualdades socio-territoriales y de género en espacios metropolitanos. El Sistema Metropolitano de Tucumán (2001-2010). **Bitacora 27**, Bogotá, p. 121 - 134, septiembre - diciembre 2017.

DE MATTOS, C. A. Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. **América Latina: cidade, campo e turismo**, CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo, 2006.

GUTIERREZ, A. ¿Qué es la Movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. **Revista Bitácora Urbano Territorial**, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, 2012, p. 61-74, 2012.

HARVEY, D. **Urbanismo y desigualdad social**. Madrid: Siglo XXI de España editores, S.A., 1977.

HARVEY, D. **Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana**. Madrid: Akal, 2012.

HERCE VALLEJO, M. **El negocio del territorio. Evolución y perspectivas de la ciudad moderna**. [S.l.]: ALIANZA EDITORIAL, 2013.

HERCE VALLEJO, M. **¿Calles o carreteras? El espacio del automóvil en la ciudad**. Buenos Aires: Café de las ciudades, 2016.

HERCE VALLEJO, M.; MAGRINYÀ, F. **El espacio de la movilidad urbana**. Buenos Aires: Café de las ciudades, 2012.

MANZANAL, M. El primer ferrocarril a Tucumán. **Población y Sociedad N° 8/9, Tucumán**, p. 1-45, 2000.

MENDOZA-HAUCHECORNE, E. La movilidad urbana como modus operandi que edifica las ciudades. **Economía, Sociedad y Territorio**, vol. XIII, núm. 42, p. 571-575, 2013.

MERCADO, L. **50 años. Cierre de ingenios azucareros. 1966-2016**. Tucumán: Ediciones Lucía Mercado, 2016.

MIRALLES-GUASCH, C. **Ciudad y transporte. El binomio imperfecto**. Barcelona: Ediciones Ariel, 2002.

MIRALLES-GUASCH, C. Presentación: Dossier metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte. **Revista Transporte y Territorio**, Universidad de Buenos Aires, n. 6, p. 1-6, 2013.

MIRALLES-GUASCH, C.; CEBOLLADA, À. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde La geografía humana. **Boletín de la A.G.E. N.º 50 - 2009**, p. 193-216, 2009.

PNUMA. **GEO San Miguel de Tucumán, Perspectivas del Medio Ambiente**. Tucumán, Argentina: [s.n.], 2007.

PTUMA, EOD. **Encuesta de Origen / Destino 2011: Movilidad en el Área Metropolitana de Tucumán.** Buenos Aires: La ed, 2011.

PUCCI, R. **Historia de la Destrucción de una Provincia: Tucumán, 1966.** Buenos Aires: Ediciones del Pago Chico, 2007.

SEGURA, R. **El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas.** Berlin: desiguALdades.net Working Paper Series, 2014.

SOSA PAZ, M. E. **La incidencia del ferrocarril en la estructuración del espacio metropolitano de San Miguel de Tucumán.** IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga: [s.n.]. 2006.