

*Comunicación***Distancias caminables****Los periurbanos en nuestras ciudades
heterogéneas****Olivera, Adriana; Schmidt. Inés; Ramondino, Candelaria;****Sperandío, Analía****aboliveramdq@gmail.com; ines.schmidt1955@gmail.com;****canderamondino@gmail.com; analía0904@gmail.com**

Olivera, A. Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Instituto del Hábitat y del Ambiente. Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos. Mar del Plata. Argentina; Schmidt, I. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente. Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Argentina; Ramondino, C. Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Instituto del Hábitat y del Ambiente. Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos. Mar del Plata. Argentina; Sperandío, A. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente. Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Argentina.

Palabras clave

Desplazamientos, Caminabilidad, Espacio Público, Movilidad, Periurbano.

Resumen

El Equipo del Observatorio de Desplazamientos Urbanos y Periurbanos (OdUP) de las Universidades de Buenos Aires y Mar del Plata ha venido profundizando los estudios sobre los desplazamientos de las personas en áreas urbanas y rurales, con el objetivo de desarrollar un índice de caminabilidad. Los casos de estudio se refieren al periurbano del Partido de Florencio Varela del Área Metropolitana de Buenos Aires (Figura 1) y de la ciudad de Mar del Plata (Figura 2).

La pregunta rectora que guió nuestros primeros análisis fue: “¿Cuál es la distancia que puede medirse en un índice de caminabilidad en zonas periurbanas de ciudades argentinas?” El intercambio de otras experiencias que se desarrollan en el país, así como índices y estadísticas de diversas fuentes y nueva bibliografía específica han permitido avanzar en la temática. En esta presentación, el marco conceptual de estudios sobre el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) con la propuesta de las 5 D (densidad, diversidad, diseño, destino y distancia) nos permiten repensar variables de análisis y su agrupamiento, liberándonos de enfoques que solo se centran en características físicas del espacio peatonal, funciones socio-urbanas y dinámicas generadas.

Asimismo, la resultante de las nuevas interpretaciones de las variables nos posibilita, en esta instancia, incorporar además problemáticas que requieren urgente resolución, tales como, la ubicación del hogar de las personas y la “suburbanización de la pobreza”. El par Hogar-Pobreza, nos lleva a la pregunta ¿Cuáles son las distancias óptimas de caminata en nuestras ciudades heterogéneas?; en primer lugar, un eje de análisis es la incidencia del costo de los desplazamientos de las personas, respecto de sus ingresos.

La investigación busca proponer un modelo replicable, centrado en las personas, con mejoras basadas en la sostenibilidad, calidad y seguridad de los desplazamientos urbanos. Actualmente, hay una carencia de políticas públicas que aborden de

manera integral la movilidad sostenible en dichas áreas periurbanas.

Interrogantes del Ordenamiento, Gestión y Desarrollo de los Periurbanos

Consideramos, en esta instancia, las perspectivas planteadas para el sistema del periurbano (SP); y caracterizamos esta interfase con el enfoque adoptado por Morello (1998) para quien “el SP puede definirse como un espacio donde se acumulan discontinuidades de servicios urbanos y rurales y donde se concentran metabolitos de difícil y lenta digestión y dilución”.

Esta interfase, no es absolutamente rural, ni del todo urbana, es una mixtura rural -urbana que se verifica en las modalidades de apropiación de la tierra como en los usos y prácticas presentes.

Este territorio no debe ser considerado como una extensión, una reserva o un área vacante para el avance de las actividades de sus entornos, sino que se la caracteriza esencialmente por una dinámica propia en todos sus aspectos.

Es interesante pensar que, si bien en el SP existen áreas vacantes que no están puestas al servicio de ninguna valorización que no sea la especulación, se considera que el SP en sí no es un área vacante susceptible de ser “ocupada” sino que es un área que ya tiene y cumple funciones determinadas, en su relación con el sistema urbano (SU) y el sistema rural (SR).

Es necesario indicar que, si no se considera la lógica del sistema periurbano (SP), solo se incentivará el proceso de expansión urbana y los problemas de escala, infraestructura y rentabilidad. Un proceso sin sentido en una ciudad que crece poblacionalmente relativamente poco (...) y que se encuentra en su etapa de densificación (Garay 1998)

Recordemos que nos encontramos en un escenario en el cual la planificación está prácticamente ausente, y por lo cual podemos afirmar que es una estrategia contraria a todo proceso de consolidación y densificación del SU.

Lo antedicho nos lleva al acápite Resumen, en el cual mencionamos la pertinencia de los estudios relacionados con el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT); como herramienta de planificación urbana periurbana (SU) (SP). El DOT promueve estrategias territoriales (ET) las cuales posibilitan intervenciones que tienen entre sus objetivos principales, articular con los sistemas de Movilidad que contemplan la densidad, diversidad, diseño, destino y distancia.

Los espacios del periurbano se están viendo sometidos a procesos de des caracterización, como entornos rurales y/o productivos, propios de la evolución de la expansión urbana, volviéndolos insostenibles. La congestión y emisión de gases efectos invernaderos, propios del crecimiento desmedido de la movilidad motorizada, los modelos de consumo y la segregación y desigualdad socio-espacial, se suman a la falta de acceso a la vivienda, a los servicios y a una adecuada movilidad (AL 21, s/f).

Desarrollo

En este marco, nuestro trabajo, incorpora entre sus categorías de análisis, la escala, los movimientos y la seguridad, que metodológicamente se estructuran desde lo cuantitativo y lo cualitativo, en la búsqueda de la definición de dicho índice. El marco conceptual de partida es el propuesto por García (2006, p.181). Entendiendo que, el sistema de movilidad sólo podrá interpretarse a partir de la interrelación de sus características y propiedades, en el marco de un contexto urbano específico y de un tiempo, es decir, como un proceso con lógicas propias de la configuración del sistema del periurbano.

Figura 1. Periurbano de Florencio Varela, Área Metropolitana de Buenos Aires. Sector hortícola (superior-izquierda) y Sector estación.



Fuente: Elaboración propia

Por nuestra parte, entendemos a la Movilidad como “una práctica social de desplazamiento en el territorio que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos) y capacidades de satisfacerlos” Gutiérrez (2012). La escala urbana apropiada del espacio público para ejercer la caminabilidad pone de relieve la importancia de la movilidad como derivada del marco de necesidades y deseos sociales.¹ Esto implica que, si hay una práctica también hay una reiteración frecuente de comportamientos. En tal sentido, Berger y Luckman (2001) las caracterizan como habituaciones; es decir, que tales prácticas sociales involucran comportamientos grupales que definen un patrón, pauta o modelo, en el marco de condiciones medias de un contexto social, espacial y temporal determinado.

La construcción de un Índice de Caminabilidad Sostenible (ICS) puede interpretarse como un sistema de señales, transmutable en un número a partir del uso de categorías de análisis, que permiten evaluar diferentes resultados en relación con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) de Movilidad Urbana (MU).

Resulta pertinente señalar que, en paralelo a las categorías propias de la caminabilidad, se debería incluir el análisis de factores complementarios, tales como, la existencia de servicio de transporte público que sirve el área en su jerarquía, urbano o interurbano y, en particular, la variable económica del costo del boleto. Se entiende que la misma, sobre todo en el interior del país, restringe su acceso a los sectores más vulnerables. Diferentes registros de estadísticas nacionales dan una clara cuenta de ello². Dicha inclusión requiere metodológicamente de la realización de una mayor cantidad de entrevistas, objetivo planteado en avances de la propuesta.

Lineamientos (ICS)

A partir de la definición territorial, realizada por el GEAUP³ y de los conceptos incluidos en el presente texto, del área periurbana de General Pueyrredon – RMBA - Sistema Periurbano y, desde nuestra mirada respecto a la movilidad, el acceso a la ciudad y el ejercicio pleno de la ciudadanía, invirtiendo la lógica auto céntrica que caracteriza a nuestras ciudades, proponemos el análisis en estudio del Índice de Caminabilidad Sustentable para las áreas del periurbano.

Diversos son los autores que han contribuido en esta conceptualización, destacando la importancia de la movilidad como derivada del marco de necesidades y deseos sociales, y como estrategia para acercar las oportunidades de desarrollo en condiciones de equidad.

Mirando en retrospectiva con relación a presentaciones precedentes, principalmente en torno al APP (Autotransporte Público de Pasajeros), nos interrogábamos acerca de cómo éste debía planificarse para dar respuesta a la totalidad de la demanda; cuál sería la demanda de esta nueva temporalidad -en el pos CoVid-; y qué tipo de Transporte Público será el adecuado para cumplir con la seguridad, la confiabilidad y las condiciones de forma de asegurar la salud. En las conclusiones señalábamos que Innovar y Proyectar debían constituirse en palabras claves, para abordar la "nueva temporalidad" de los desplazamientos urbanos. Considerábamos que, sólo se podrá hablar de equidad, si se atienden las diferentes necesidades de las personas revirtiendo su situación de vulnerabilidad. En este marco, adquiere una vigencia irrecusable el cumplimiento de las pautas de seguridad y prevención que garanticen los desplazamientos de las personas en el Transporte Público. (Schmidt, et. al 2021) y entendemos que poco se ha avanzado al respecto.

Extendimos nuestra mirada al periurbano sesgado por algunas apreciaciones cualitativas y otras cuantitativas, en el que prima la dependencia en el uso del automóvil privado y en el que, para quienes carecen de estos medios, las

. Un avance de la propuesta se presentó en el Encuentro Si + Escalas, XXXVII Jornadas de Investigación, XIX

Encuentro Regional, UBA, realizado del 4 al 6 de octubre del 2023.

². Mayor desarrollo del tema en las Estadísticas de los Informes y reportes AFISPOP. Fuente:
<https://iiep.economicas.uba.ar/publicaciones/informes-reportes/#afispop>

³. Se propone avanzar concretamente en estrategias de gestión urbano-ambiental del espacio público en áreas del borde urbano de la ciudad de Mar del Plata (Barrios Las Heras y Parque Palermo). Previo a ello, y en línea con la trayectoria de investigaciones del equipo de trabajo, se considera pertinente analizar la vulnerabilidad socioambiental y la resiliencia comunitaria de estas áreas a fin de proyectar propuestas colaborativas centradas en estrategias participativas para la intervención del espacio público. Para ello se parte del concepto de resiliencia urbana. El espacio público, adquiere un rol relevante en las ciudades y esto se ha evidenciado con mayor fuerza en el contexto de pandemia.

distancias promedio de desplazamiento se acercan a los 2km. Extensiones realizadas en paisajes poco urbanizados, con escasez de infraestructura (Figura 2).

Figura 2. Periurbano Mar del Plata. Barrio Las Heras (sup.) y Parque Palermo (inferior)



Fuente: Elaboración propia

Autores como Iso Tinoco et al. (2023) indagan sobre otras prácticas que hacen a la movilidad sostenible, como la del carsharing, que en estos territorios se manejan en el marco de la informalidad o de los lazos familiares; o la movilidad ciclista u otros medios de transporte individuales; siendo estos los que más abundan. Otros autores como Amar (2011) nos hablan de la religancia. El término nos permite "desenchufarnos" de la influencia de la relación biunívoca personas | kilómetros. Esa distancia es una relación a partir de la cual se crean los lazos entre territorio en vez de medirlo científicamente como una distancia. Es claro entender, que hay pocos antecedentes de políticas de movilidad sostenibles ajustadas en estos territorios del periurbano y sus poblaciones (Iso

Tinoco et al., 2023, p.18). Esto pone en evidencia la ausencia de un abordaje integral de las políticas públicas.

Nuestro trabajo busca facilitar la formulación de propuestas superadoras de los actuales modelos que garanticen condiciones de movilidad sostenible adecuadas para las personas que trabajan y habitan en estos lugares. La construcción de un Índice de Caminabilidad Sostenible (ICS) se interpreta como un sistema que permite evaluar resultados alineados con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Movilidad Urbana (MU) y a partir del mismo, aplicado al periurbano, se busca considerar sus particularidades, ya que por lo general estas áreas quedan relegadas en los estudios y en los servicios. Se pretende facilitar la formulación de propuestas superadoras que mejoren los modelos actuales y garanticen condiciones de movilidad sostenible adecuadas para sus habitantes, haciendo hincapié en la bajada a nivel local de estas cuestiones y en la escala real de las ciudades. En la Figura 3, se detalla la situación actual, las categorías, los tipos y subcategorías, siendo su propósito dar cuenta de los procesos de expansión urbana; peri urbanización, descentralización, dispersión (densidad y ocupación del suelo).

Figura 3. Indicadores Índice de Caminabilidad Sostenible

	CATEGORÍA	TIPO QUE DEFINE LA CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	UNIDADES DE REFERENCIA ESPACIAL (DE MAPEO)	FUENTE
LO QUE EXISTE	USOS DEL SUELO CLASIFICACIÓN DE LO EXISTENTE	HABITACIONAL	Unifamiliar y multifamiliar	uso de parcela en el frente de parcela Síntesis que conforman corredores o áreas de logística	En base a CIUO (Clasificación Internacional Uniforme de Ocupaciones)
		INDUSTRIAL	Rama		
		COMERCIAL	Periodicidad		
		SERVICIOS	Tipo de servicios		
		INSTITUCIONAL	Tipo de institución		
		EQUIPAMIENTOS	Culturales, deportivo, recreativo, salud		
		ESPACIOS VACANTES	Verdes y playas		
		SIN DATOS			
	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE y VIARIA	DE APP	Terminales, Recorridos, Paradas, Punto de Carga SUBE, Refugios, Asientos	áreas, puntos, líneas y polígonos	
		VIARIA	Avenidas y calles: primarias, secundarias, terciarias, rutas y caminos rurales.	líneas	
		CICLOVÍAS y BICISENDAS	Cicloviías y bicisendas		
ESPACIOS PEATONALES		Calidad de los espacios			
DENSIDAD	HABITACIONAL y POBLACIONAL DE INFRAESTRUCTURA URBANA	NETA y BRUTA	total de viv./ha y total pob/ha	INDEC	
CALIDAD y JERARQUÍA DE LOS SERVICIOS	SERVICIOS	Modos de transporte			
EL ENTORNO					
CONDICIONES EN EL SOPORTE EXISTENTE	SEGURIDAD URBANA y VIAL	SINIESTRALIDAD VIAL		global	Observatorio de Seguridad Vial y ANSV
		VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN		km./h	
	INFRAESTRUCTURA EN LOS SERVICIOS DE TP	CRUCES y SEMÁFOROS		puntos	
		PARADAS DE APP		puntos	
CONDICIONES SOCIO-AMBIENTALES DE DESPLAZAMIENTO	PROXIMIDAD A EQUIPAMIENTOS	ABASTECIMIENTO	Mercado / Supermercado	menos 800m.	En base a RUEDA(2012)
			Almacén / Negocio de barrio	menos 400m.	
		SALUD y BIENESTAR SOCIAL	Centro de Salud	menos 800m.	
			Centro de Servicio Social Comunitario	menos 800m.	
			Hogar para Mayores	menos 800m.	
			Guarderías	menos 400m.	
		SOCIO-CULTURAL	Biblioteca y/o Centro Cultural	menos 800m.	
			Teatro / Cine	menos 1200m.	
		EDUCATIVO	Colegio Primario	menos 400m.	
			Colegio Secundario	menos 800m.	
			Jardín Municipal	menos 400m.	
		DEPORTIVO	Polideportivo /Club Municipal	menos 800m.	
	Gimnasio Municipal		menos 1200m.		
	AMBIENTE y SANEAMIENTO	Recogida de Residuos Domiciliarios	menos 400m.		
	CONDICIONES DE LOS ESPACIOS DE DESPLAZAMIENTOS	ESPACIO PÚBLICO	Calidad de los espacios		

Fuente: Elaboración propia

La construcción del ICS, se basa en las características de los desplazamientos de las personas, en el estado de la infraestructura, del equipamiento, la

localización de los hogares, etc ; permitirá, en el corto plazo, no solo mejorar la accesibilidad y la conectividad de los territorios y, por ende, la calidad de vida de las personas, sino que también contribuirá significativamente a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Específicamente, estas mejoras impactarán positivamente en la calidad de los desplazamientos de las personas, la seguridad y la inclusión. Por otro lado, la mejora en la accesibilidad y conectividad también tendrá un impacto positivo en la economía, impulsando la creación de oportunidades laborales y el crecimiento económico inclusivo.

Los conceptos conectividad y accesibilidad están relacionados con la dispersión de la suburbanización y explican rotundamente las condiciones de desigualdad respecto del lugar - localización del hogar de las personas; esta caracterización no es una limitación, sino que, por lo contrario, nos posibilita abordar la temática de los desplazamientos en su integralidad socio territorial.

En el avance de nuestras propuestas, y dado que estamos trabajando en el ICS en la tesis doctoral de Olivera y estas propuestas de índice en el periurbano, nuestro próximo desafío es trabajar con un índice de los bordes difusos, aquellos cuyos límites son entre lo urbano y lo periurbano.

Nos parece adecuado, cerrar este Capítulo con lo citado por Kaufmann (2014) “cada territorio ofrece un rango específico de posibilidades en términos de movilidad” (p.7)

Bibliografía

- Berger, P.L., y Luckman, T. (2001). *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrortu editores.
- Dirección de Ordenamiento Urbano y Territorial. (2007). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Subsecretaría de Planeamiento y Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda del Gobierno Autónomo y de la Provincia de Buenos Aires.
- Garay, A. (1998). *Infraestructura Metropolitana*. GAM, FADU-UBA.
- García, R. (2006). *Sistemas Complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. Barcelona: Editorial Gedisa S.A.
- Morello, J. (1998). *Ecología de la Interfase Rural-Metropolitana*. GAM, FADU-UBA
- Schmidt, I., Olivera, A.B., Ramondino, C. y Sperandio, A. Desplazamientos en el sistema periurbano. SI + Escalas. XXXVII Jornadas de Investigación XIX Encuentro Regional. 4 al 6 de octubre, UBA.
- Schmidt, I., Olivera, A.B., Ramondino, C. (2021). La (in) Movilidad cualitativa. *Si + Palabras Clave. Conceptos, términos, metadatos*. XXXV Jornadas de investigación y XVII Encuentro Regional. FADU UBA.

Artículo de revista:

- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, Universidad Nacional de Colombia. Vol. 21, N°2: pp. 61-74.
- Gutiérrez, A. y De Grande, P. (2023). Brechas en la movilidad urbana argentina frente a los objetivos de desarrollo sustentable (ODS 11.2.1). *Revista Geográfica Digital*. Vol. 20, N° 40: 16-35 pp.
- Iso Tinoco, A., Sanz Tolosana, E., y Martínez Lorea, I. (2023). ¿Movilidad rural sostenible? Más allá de las políticas de movilidad con mirada urbana. Re-Cerca, *Revista de Pensamiento y análisis*. Vol. 28, N° 1: Los pilares de la despoblación: brecha urbano-rural, desigualdades territoriales y de accesibilidad.
- Kaufmann, V., Bergman, M., Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol.28.4: pp. 745-756.
- Kaufmann, V. (2014). Mobility as a tool for Sociology. *Sociologica*. Vol 1: pp. 1-17.
- OLIVERA, A.B. (2018). Los desplazamientos peatonales en la movilidad urbana, desde una perspectiva filosófica. *Investigación + Acción*. Vol. 21: pp. 43-56.

Material online:

- AL 21 (s/f). Red de Redes de Desarrollo Sostenible (s/f). Sistema de Indicadores y condicionantes para las ciudades grandes y medianas. Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible. Agencia de la Ecología Urbana de

Barcelona. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Recuperado el 22/07/2023 de:

<https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0722854.pdf>.

Arup (2016). Cities Alive: Towards a walking world. Recuperado el 12/06/2023 de:

<https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-to-wards-a-walking-world>

Cepal (2021). Taller técnico: Consulta sobre el estudio sobre Encuestas de Origen-Destino en América Latina. Modalidad virtual, 27 y 29 de abril. Recuperado el 10/07/2023 de:

<https://www.cepal.org/es/eventos/taller-tecnico-la-consulta-al-estudio-encuestas-origen-destino-eod-america-latina>

La Caminabilidad alcanza un punto de inflexión. Recuperado el 15/07/2023 de: <https://salvolomas.wordpress.com/2016/09/21/la-caminabilidad-alcanza-un-punto-de-inflexion/>

Sabino, L. et al. (2022). Metodología para calcular el índice técnico de caminabilidad sensible al género. BID División de transporte. Recuperado el 01/06/2023 de:

<https://publications.iadb.org/es/metodologia-para-calculiar-el-indice-tecnico-de-caminabilidad-sensible-al-genero>