

USO DEL SUELO Y PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Realidades, utopías y desafíos en el marco del Ordenamiento Territorial

Dra. María Elina Gudiño



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO



FACULTAD DE
FILOSOFÍA Y LETRAS

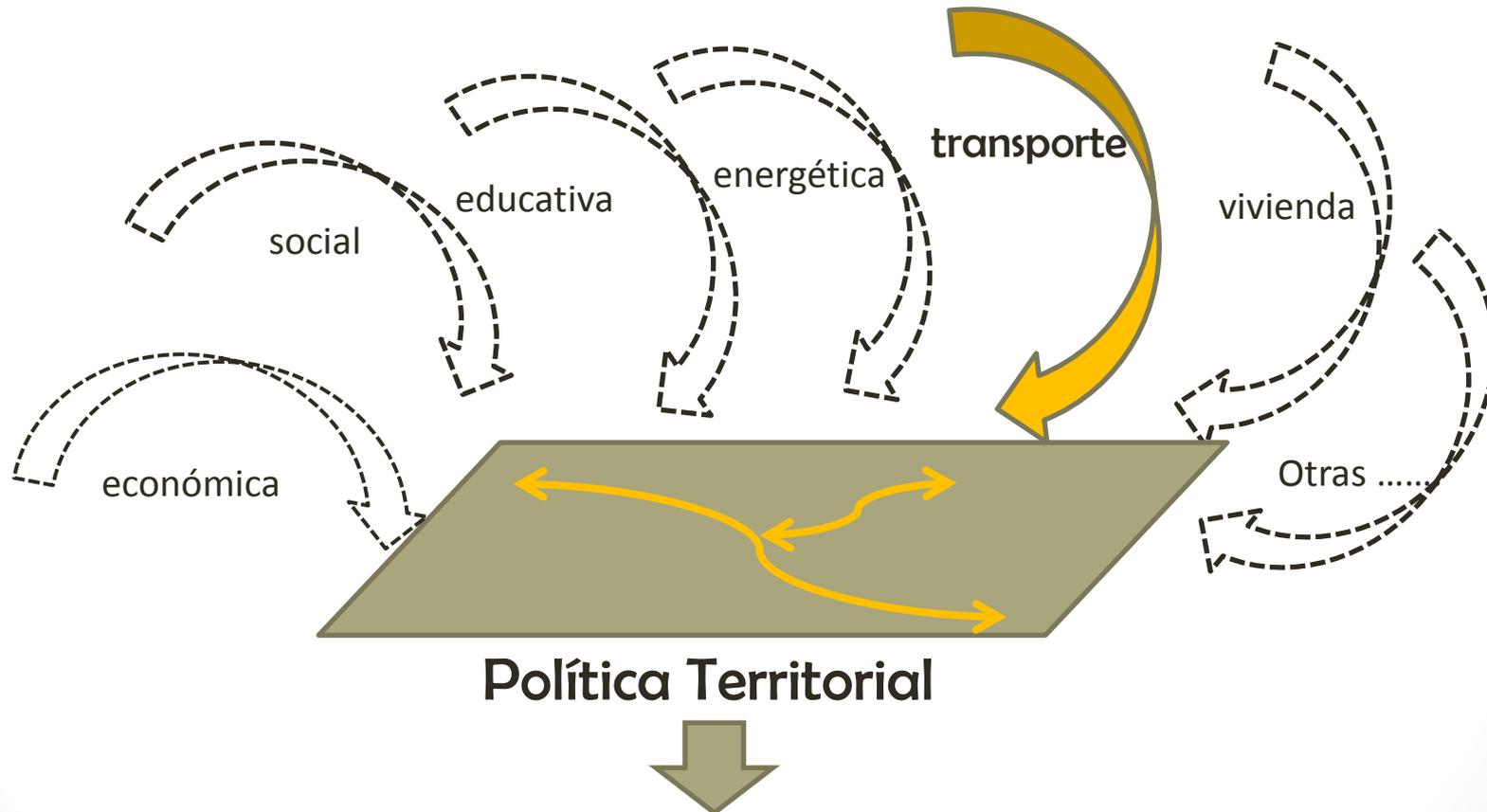


Instituto de Cartografía,
Investigación y Formación para el
Ordenamiento Territorial



I Congreso sobre TRANSPORTE URBANO, SUSTENTABILIDAD Y ORDENAMIENTO
TERRITORIAL. Mendoza 16 y 17 de mayo de 2013

Políticas Sectoriales y Política Territorial



El sistema de transporte es uno de los pilares del Ordenamiento Territorial (OT) y debe ser equilibrado, equitativo y sustentable

Objetivos

- ❑ **Concientizar sobre la necesidad urgente de planificar el sistema de transporte desde una mirada integral, sistémica y territorial.**
- ❑ **Plantear la necesidad de generar utopías que permitan revertir tendencias actuales.**
- ❑ **Contribuir a construir un sistema territorial más equilibrado, inclusivo y sostenible.**

Temas a desarrollar:

1. El sistema de transporte como soporte de la estructura y dinámica territorial.
2. Contexto mundial, latinoamericano y nacional sobre el crecimiento y expansión urbana.
3. Pasado y presente de la ciudad en cuanto a movilidad y condiciones básicas de habitabilidad.
4. Sistema de transporte urbano de Mendoza a nivel provincial y metropolitano.
5. Planificación territorial del sistema de transporte. (Ley N° 8051/09 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo de Mendoza, Argentina).

VIAS DE TRANSPORTE : infraestructura que sirve de soporte a móviles

redes

- Ciclovías
- Carretera, autopistas (sistema vial).
- Vías y estaciones de tren (sistema ferroviario).
- Vías fluviales.
- Rutas marítimas tradicionales y los puertos, vías interoceánicas o *canales* de paso de barcos
- Aeropuertos y control del tráfico aéreo

MEDIOS DE TRANSPORTE: forma o vehículo en el cual se lleva a cabo la acción de transportación.

flujos

- acuáticos (fluvial, marítimo): barco, yate, lancha, etc.
- terrestres (carretero, ferroviario): automóvil, bicicleta, motocicleta, tren, etc.
- aéreos: avión, helicóptero, etc.
- tracción animal: carruajes, trineos, carretas, etc.
- transporte multimodal

Transporte

medio de traslado de personas o bienes desde un lugar a otro

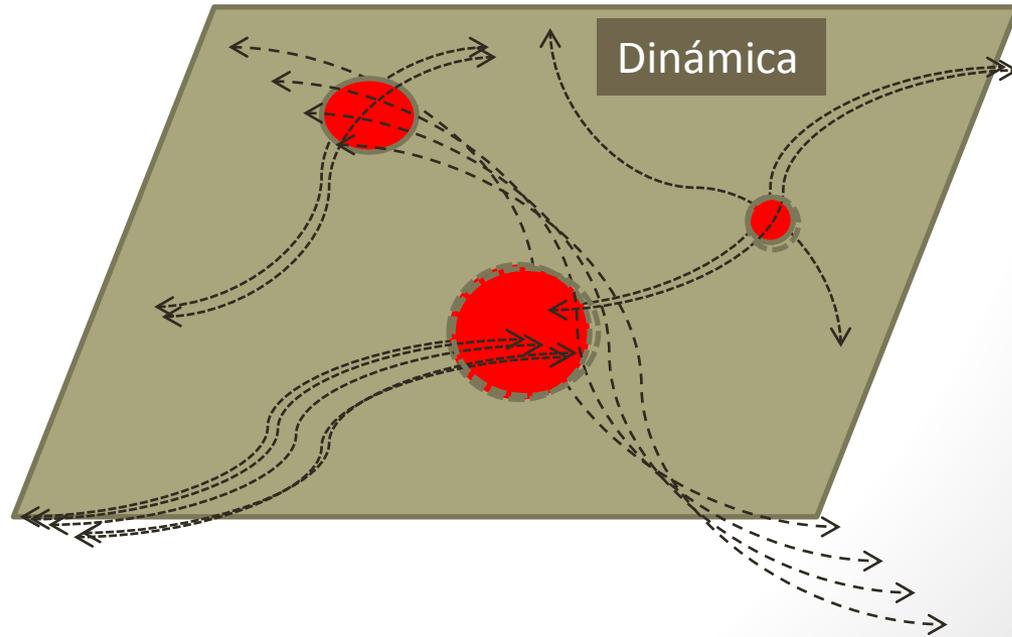
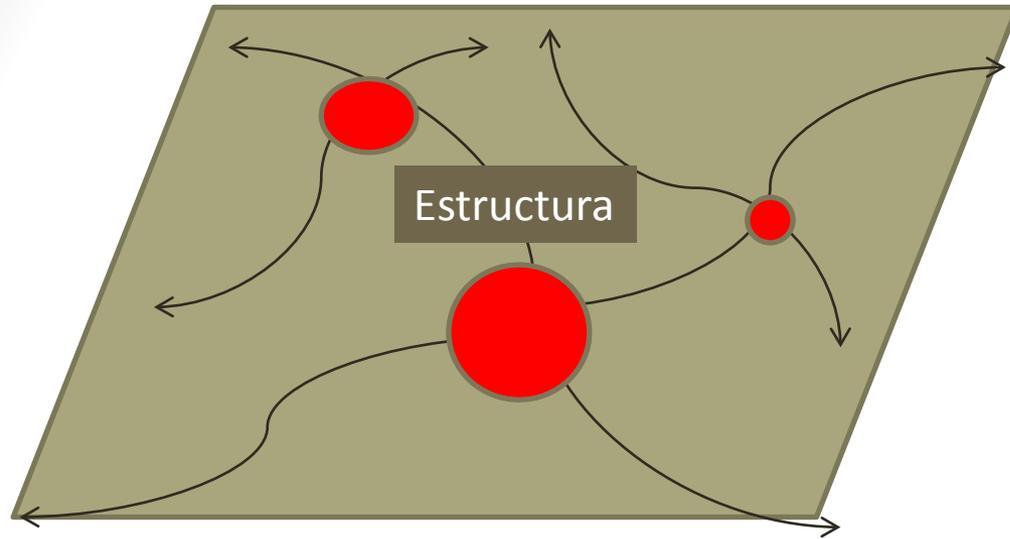


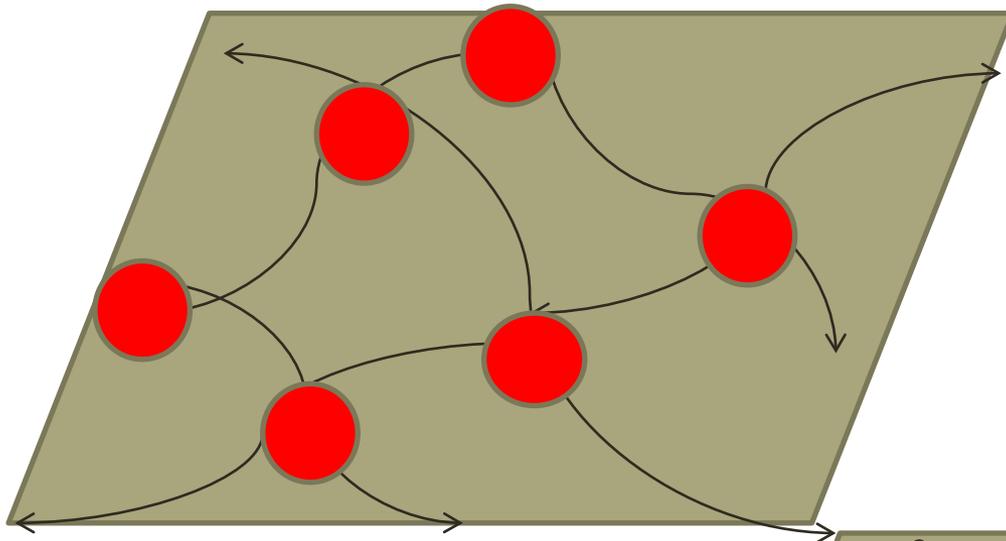
ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Las vías y modos de transporte
Los puntos de partida (origen) y puntos de destino
Los flujos de mercaderías, personas, de dinero
Los enlaces-redes de transporte

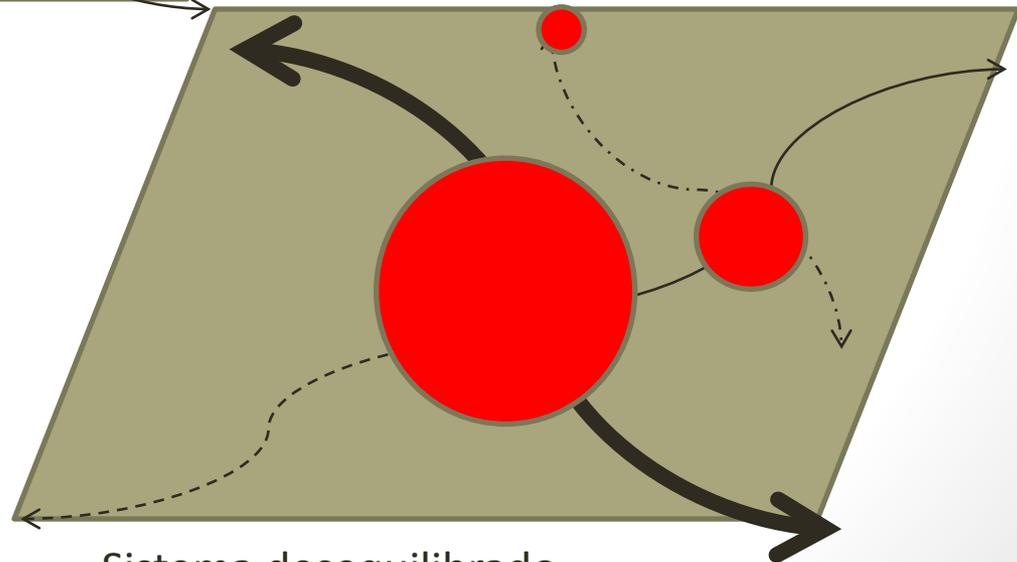


Ayuda a potenciar el desarrollo económico
Permite disminuir el tiempo y la distancia
Ayuda a ampliar mercados
Refleja los desequilibrios espaciales de un territorio





Sistema equilibrado

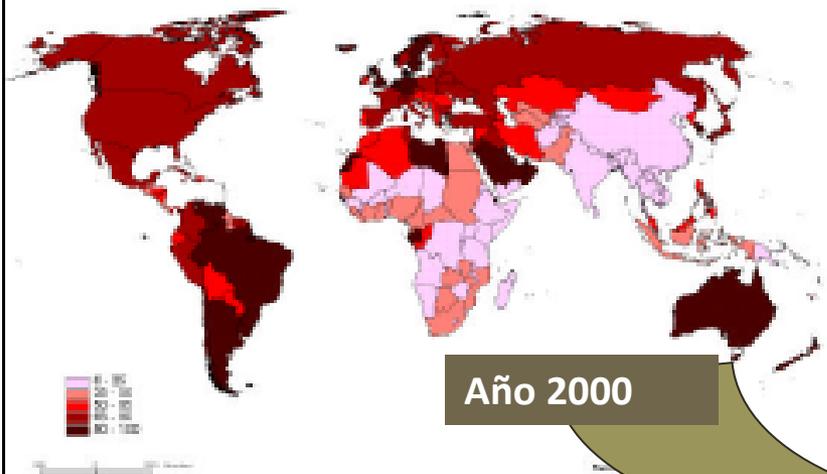


Sistema desequilibrado

A nivel mundial

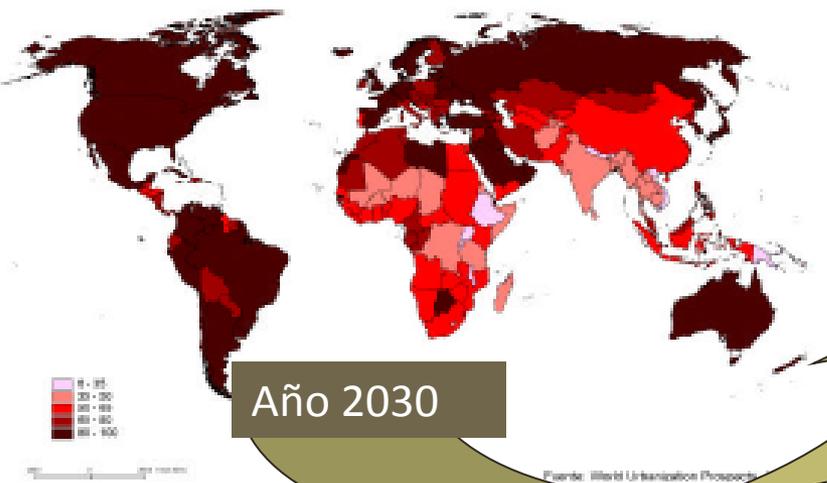
- La lógica del mercado lleva a creciente niveles de concentración económica y espacial.
- Se producen fuertes desequilibrios y disparidades entre regiones, ciudades y al interior de cada ciudad.
- Hay menor intervención del Estado en la producción de la ciudad, privatización de los servicios públicos y aparición de nuevas ofertas inmobiliarias.
- Cada vez más ciudades pasan los límites racionales de expansión.
- Las transformaciones territoriales son de mayor magnitud.

% Población urbana 2000



- crecimiento población urbana dispar
- 4 de las 18 ciudades más grandes del planeta se encuentran en Latinoamérica,
- 300 conurbaciones han accedido a la categoría de urbes millonarias
- representa el 78% de la población total

% Población urbana 2030



- la mayoría de la población será urbana
- 650 conurbaciones accederán a la categoría de urbes millonarias (FNUAP, 1991 a y b).

Tipo	Población mundial	%	Número de ciudades
Ciudades intermedias	1.057,1	72	3.239
Áreas metropolitanas	327,1	2,2	92
Megalópolis	84,8	5,8	9
Total	1469	100	3.340

Año 2000: 1.467.000 habitantes viven en ciudades

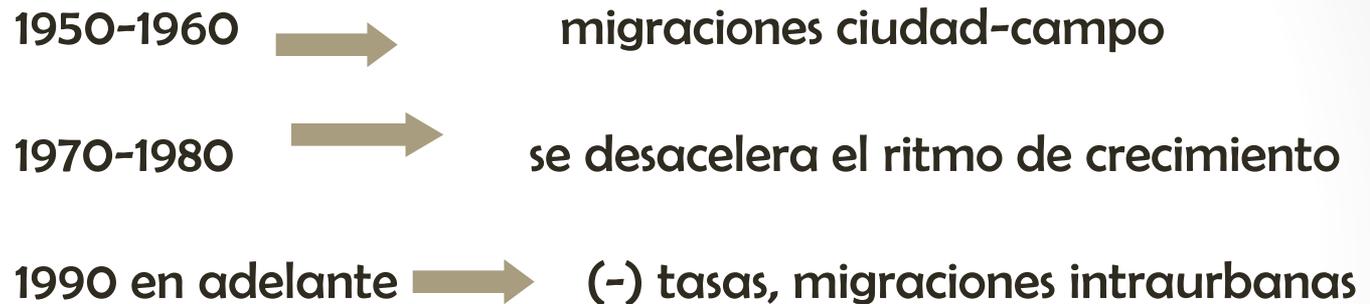
Año 2012: 3.307.905.000 habitantes viven en ciudades



Mayor crecimiento, concentración y desequilibrios

Expansión urbana latinoamericana

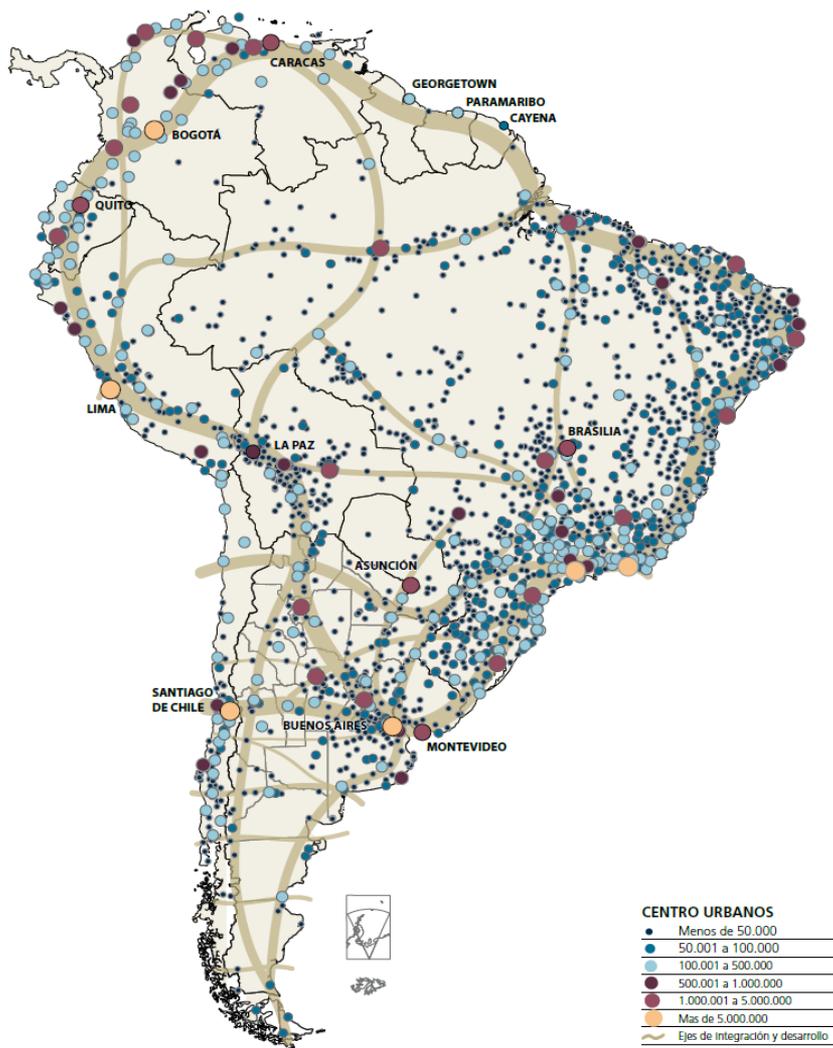
Etapas



Situación actual

suburbanización, policentralización, polarización social, segregación residencial, fragmentación de la estructura urbana. (De Mattos, 2002; Hiernaux-Nicolas, D. 1999)

EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO DE SURAMÉRICA



Ciudad de México, Sao Paulo, Río de Janeiro, Buenos Aires, Santiago, Bogotá Lima, siguen dominando la nueva jerarquía urbana.

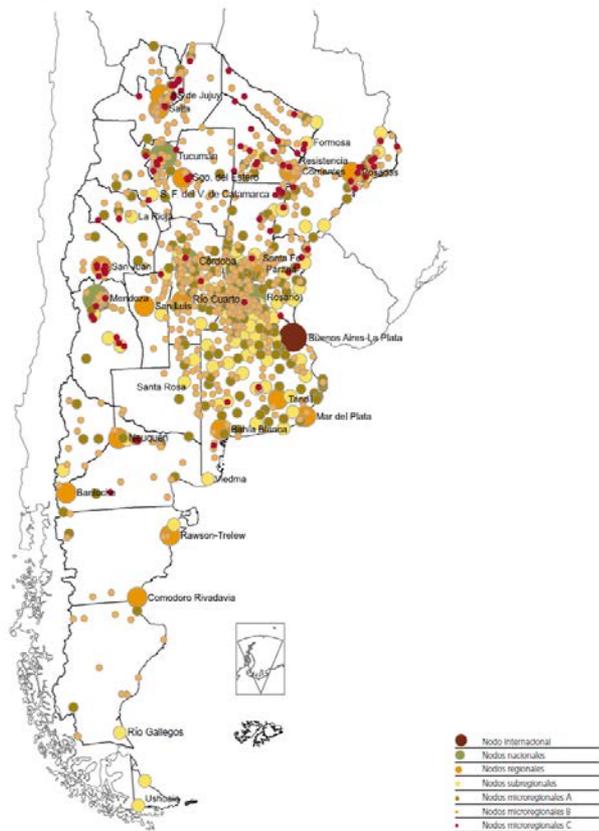


Nuevas zonas y ciudades intermedias son consideradas estratégicas y atraen inversiones extranjeras

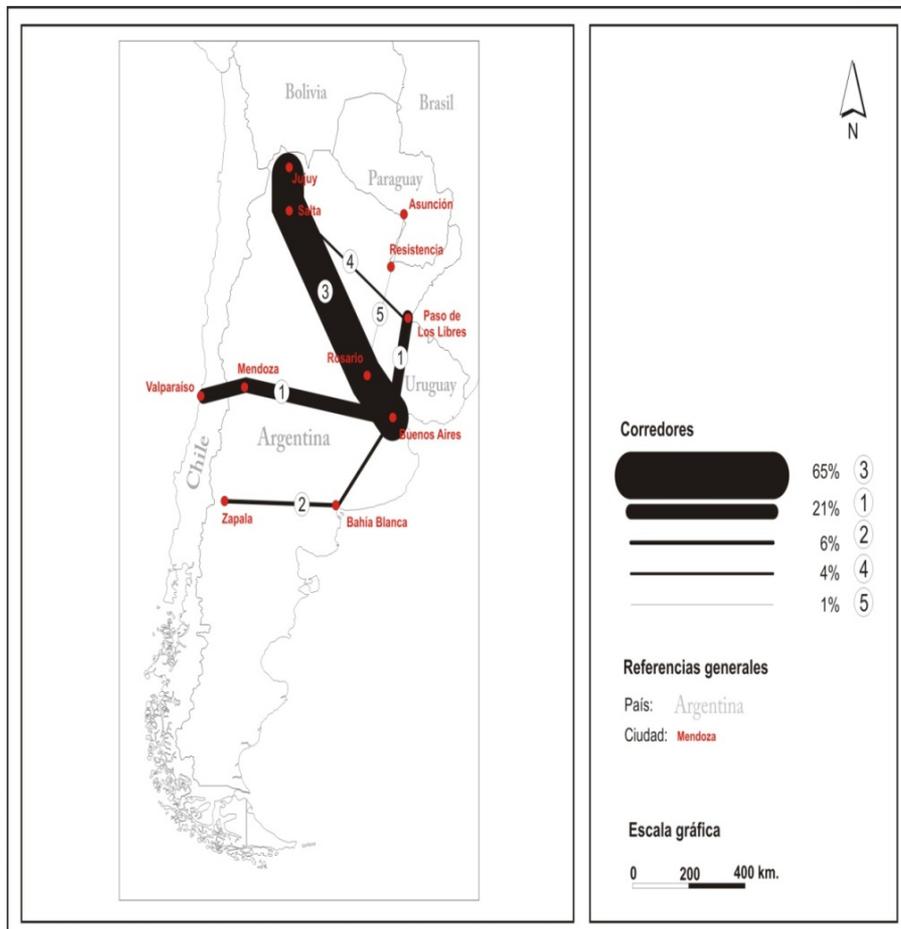


Desequilibrios

JERARQUIZACIÓN DEL SISTEMA URBANO



Fuente: SSFIP. Elaboración propia en base a datos del CIMOP y de la SST.



Red vial: 200.000 kms., rutas pavimentadas 62.600 Kms. Corredor bioceánico: 131.740 kms., 32.818 Kms. son rutas nacionales y 29.897 Kms. a rutas provinciales pavimentadas.

Habitabilidad

1. Adecuadas características constructivas de la vivienda
2. Existencia de servicios (luz, agua, cloacas)
3. **Accesibilidad a equipamientos comunitarios**
4. **Distancia media a los lugares de trabajo**
5. Paisaje armónico
6. Libre de riesgos naturales, deterioro ambiental
7. Sin violencia

Ambiente-Territorio-Calidad de vida

Estrategia Ambiental-Urbana para Aca. Latina y el Caribe, PNUMA, UN-Hábitat, GEO Ciudades, Seminario sobre Ciudades y Ecosistemas, ORPALC, PNUMA, Instituto de Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

- Siglo XX- carta de Atenas (1928)-Le Corbusier (*zonificación*)
 - Habitable-diseño de la vivienda.
 - Un lugar de trabajo -actividades económicas.
 - Un lugar de recreo y ocio-servicios.
 - **Una ciudad de fácil y rápida circulación.**



PLAN: documento legal sobre controles, regulaciones de las subdivisiones, códigos de construcción y vivienda



Estado de Bienestar : derechos ciudadanos, políticas sociales: trabajo, educación , salud, infraestructura social (vivienda, agua potable, saneamiento, transporte y seguridad).

3

Movilidad urbana y condiciones básicas de habitabilidad



3

Movilidad urbana y condiciones básicas de habitabilidad

Ciudad actual

- La ciudad compacta da paso a una **expansión descontrolada**.
- **Problemas en la provisión de infraestructuras** y equipamientos.
- Surgen nuevas tipologías urbanas y artefactos urbanos que producen un fraccionamiento del tejido urbano.
- **Disminuye el espacio público, mayor sinergia de redes y flujos.**
- Aumenta la vulnerabilidad frente a riesgos naturales y tecnológicos.



Libre mercado, negocio inmobiliario, menor gestión urbana estatal,
dificultades en la circulación.

Regulaciones ?

Plan ?

Códigos urbanos?

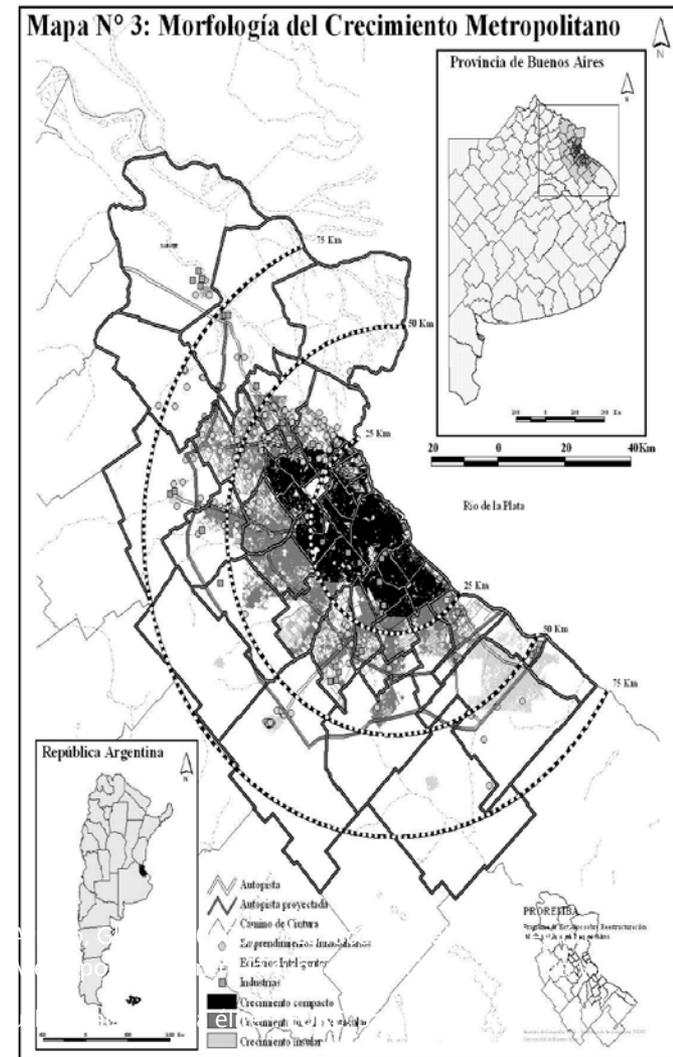
Controles ?

3

Movilidad urbana y condiciones básicas de habitabilidad



- Transformación de metrópoli a región metropolitana
- Urbanización tipo archipiélago
- Se genera una estructura territorial difusa que llaman “sprawl”.
- Suburbanización acentuada y policentrismo
- Mayor polarización social y segregación urbana
- Fragmentación de la estructura urbana
- Nuevos paisajes y objetos urbanos.



Antes

El crecimiento de las ciudades se explicaba a través de:

- la distancia a un lugar central
- las economías de escala
- las externalidades positivas y negativas

Ahora

El crecimiento de las ciudades actuales se explica a través de:

- la función que cumplen en las redes mundiales
- la aparición de nuevas centralidades
- el avance de los medios de transporte y comunicación.

Incremento de costos económicos y ambientales

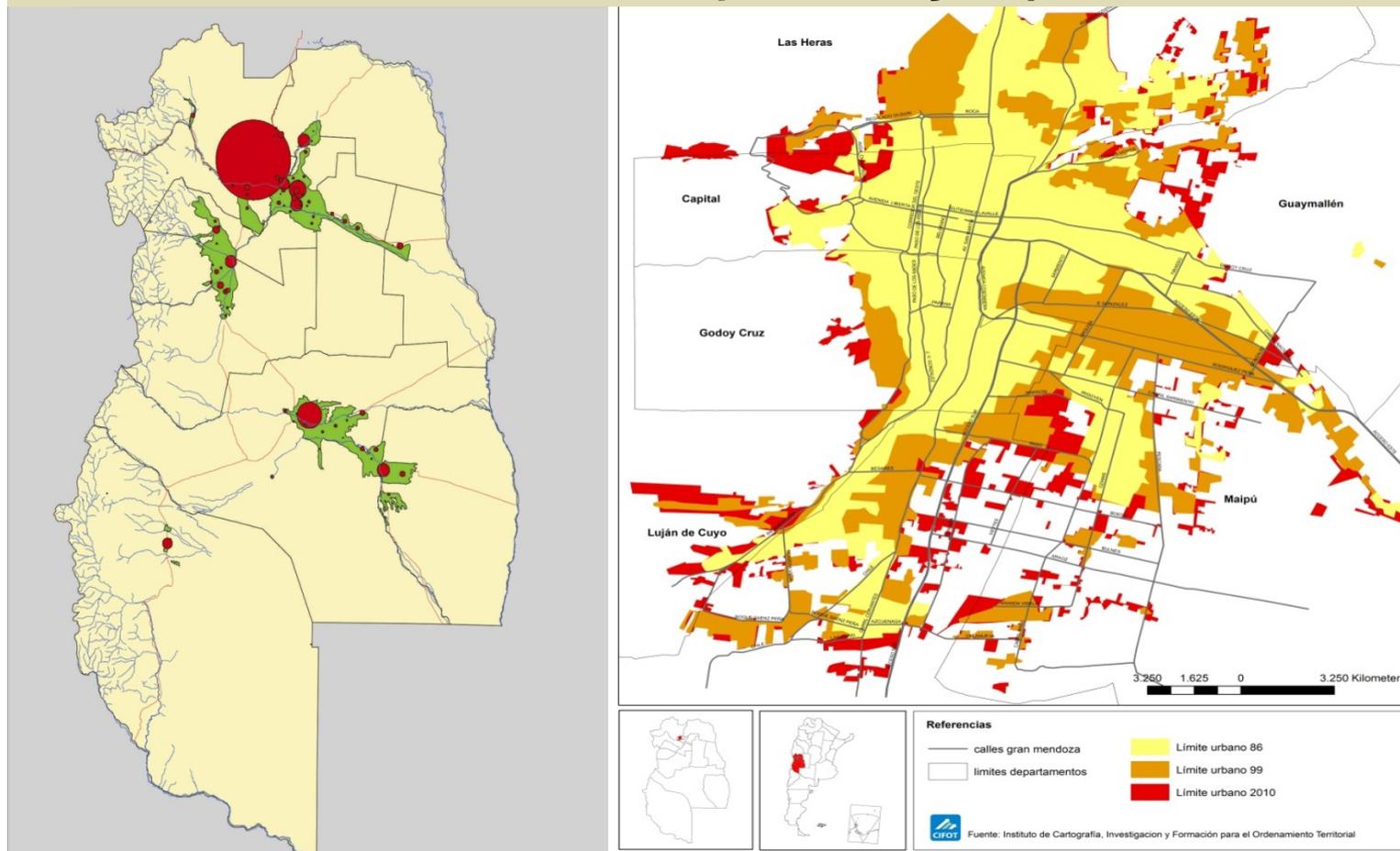
Reflexiones

- La expansión urbana no puede ser indefinida.
- **El crecimiento desmesurado y anárquico amenaza la seguridad de las personas, incrementa la movilidad urbana y provoca la aparición de externalidades.**
- No han mejorado las condiciones de vida de las personas y el proceso sigue profundizándose.
- Hay que replantearse el paradigma del crecimiento sin finalidad humana y el diseño de políticas que incentivan la concentración.

Qué tipo de ciudad es en la que pretendemos vivir ?

Una ciudad con crecimiento armónico y equilibrado, lo que supone una escala adecuada para el ordenamiento urbano y la movilidad social.

Concentración, desequilibrios y expansión



CIFOT-SEREX: Transformaciones territoriales en áreas metropolitanas del Cono Sur: Santiago de Chile y Mendoza, Argentina. CONICET-CONICYT, 2003-2004.

4

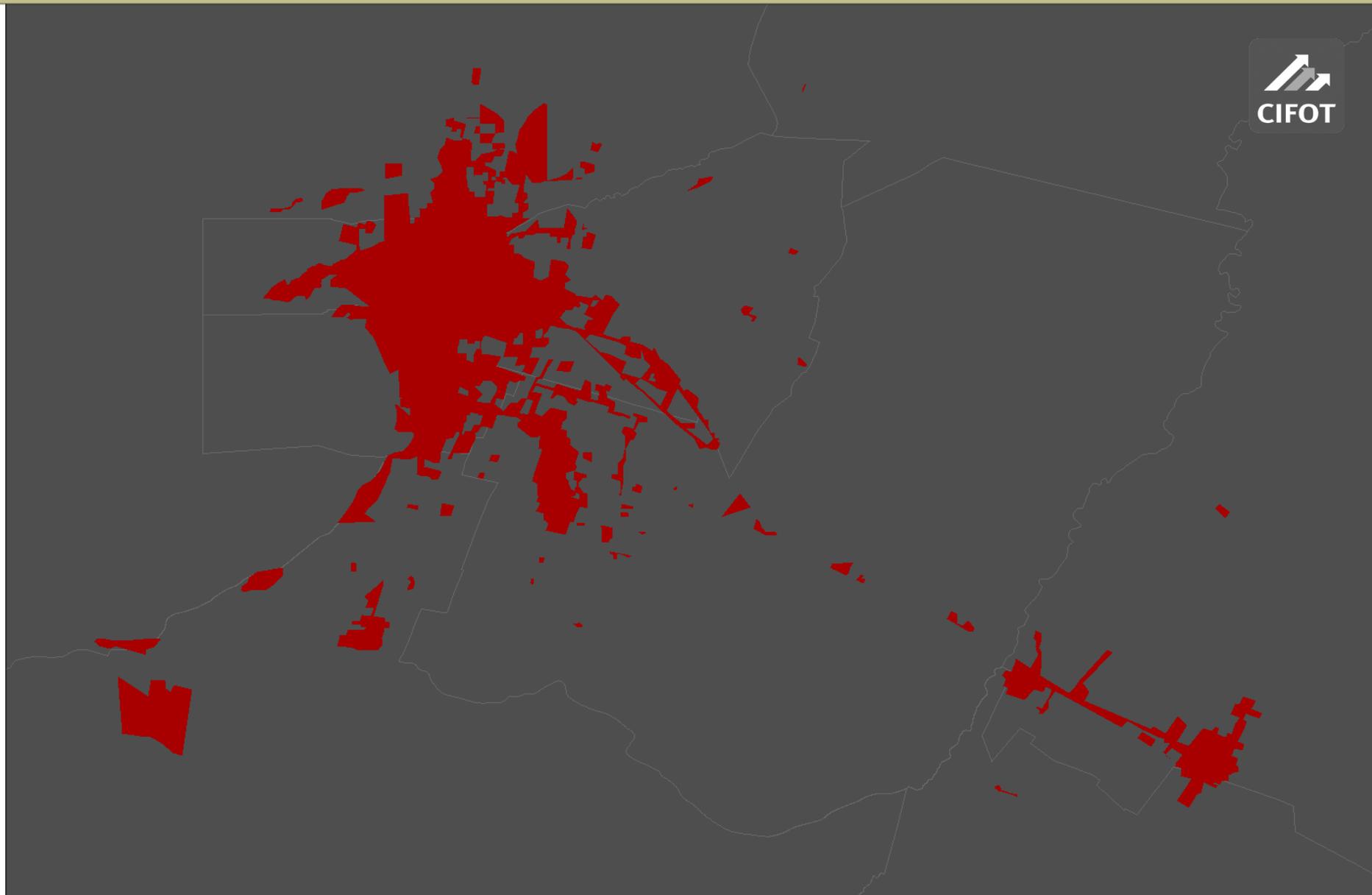
Sistema de transporte urbano de Mendoza

Gran Mendoza	846.904 hab.	948.360 hab.
5 ciudades	+ 150.000 hab.	
18 ciudades	- 5.000 hab.	
CONCENTRACIÓN		
Gran Mendoza	> 1.500 hab/km ²	↓ 2010
Otros Departamentos	25 a 130 hab/km ²	
Deptos. de baja densidad	1,5 hab/km ²	
DESEQUILIBRIO		

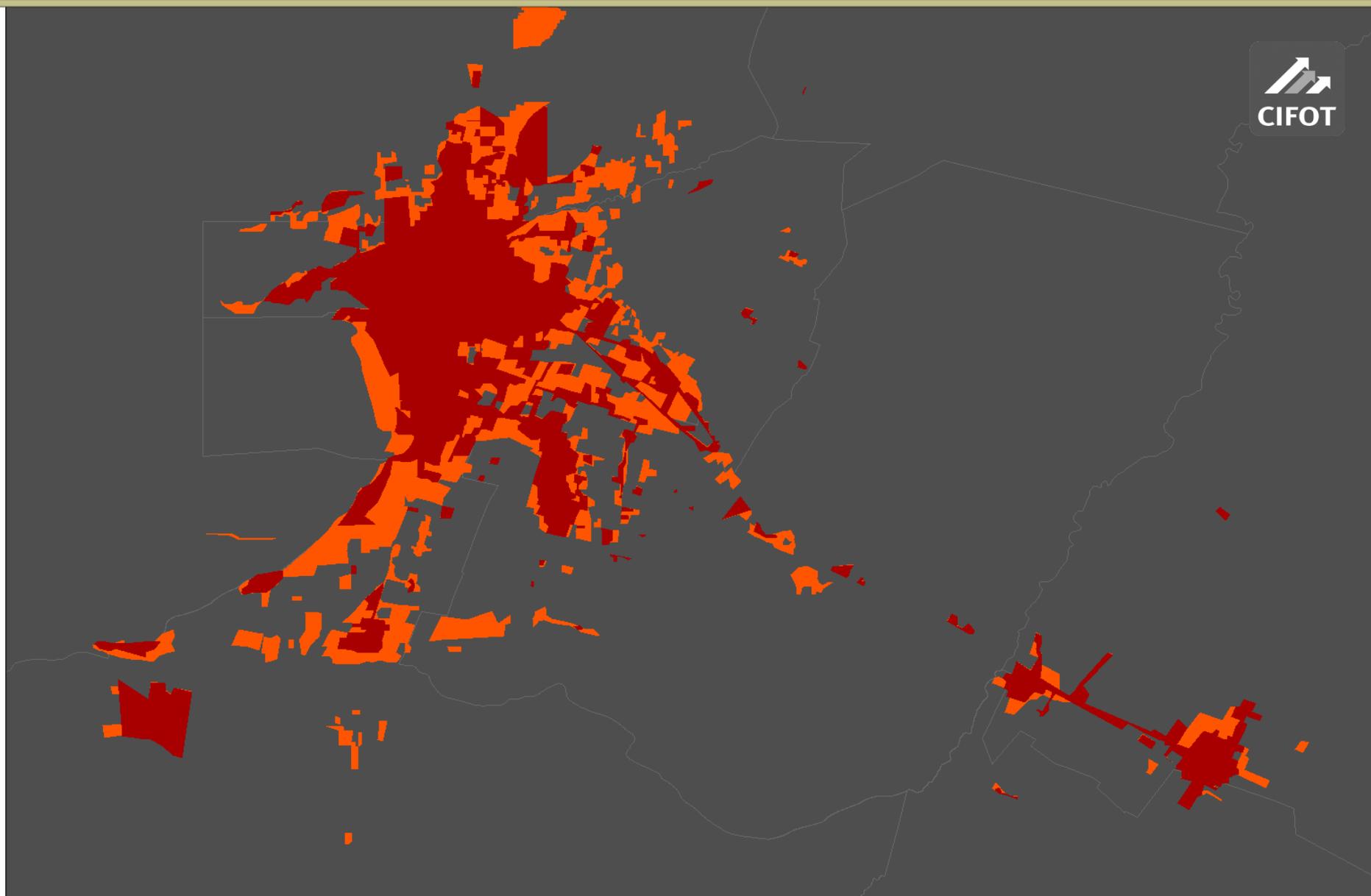
El crecimiento se desacelera, Gran Mendoza pierde un 15% de población. A pesar de ello registra el 79% del crecimiento. Los que más crecen son Luján (30,7%) Maipú (22,4%) en localidades cercanas como Perdriel, Puente de Hierro y Rodeo del Medio. (2001)

EXPANSIÓN

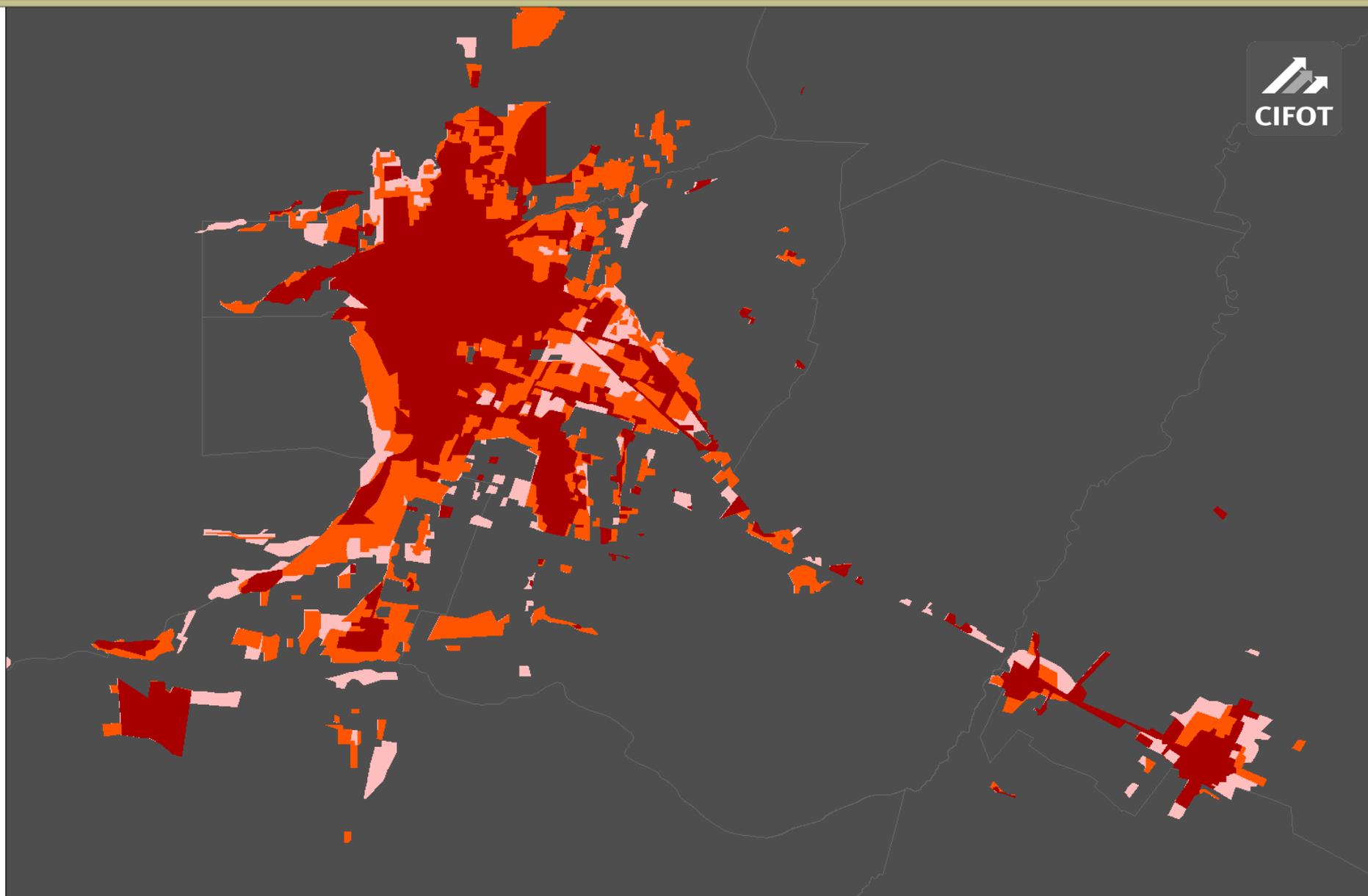
Crecimiento de superficie de zonas urbanas - Gran Mendoza - 1990



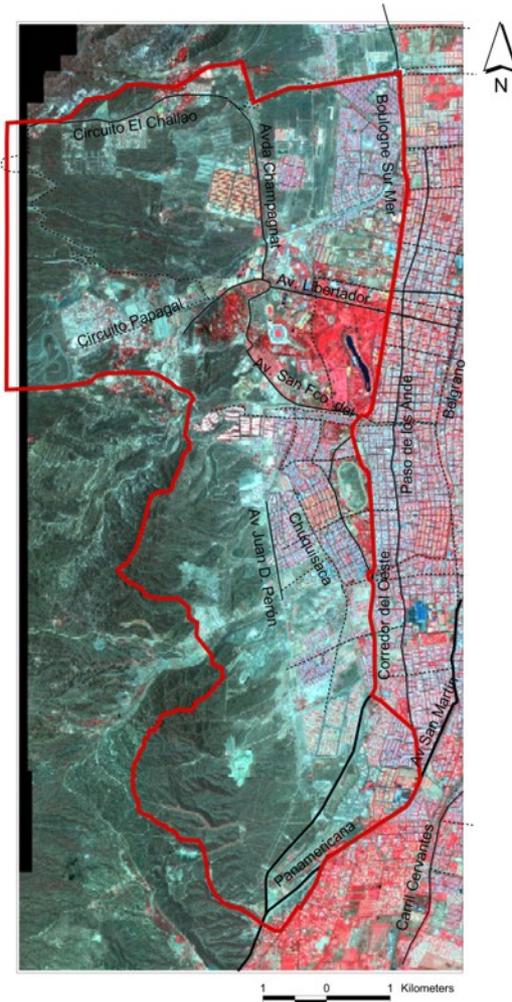
Crecimiento de superficie de zonas urbanas - Gran Mendoza - 2000



Crecimiento de superficie de zonas urbanas - Gran Mendoza - 2010



ZONA DE ESTUDIO



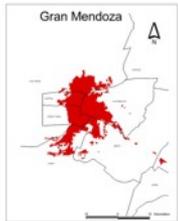
El slogan del mercado inmobiliario es la oferta de lugares para vivir en un ambiente sano, agradable y seguro.



Pero.... ¿realmente es así?



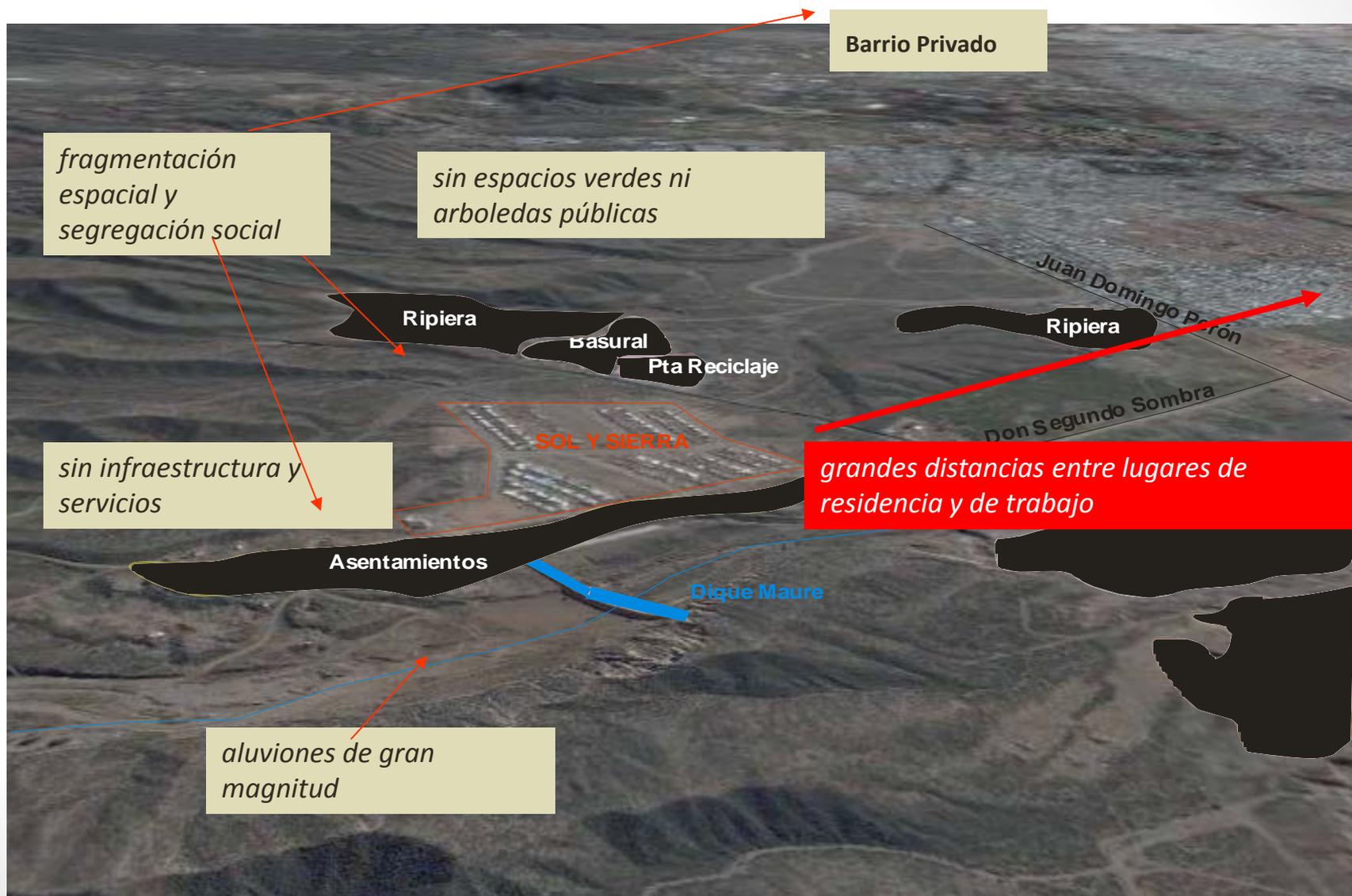
mayor vulnerabilidad ante desastres naturales, violencia, pobreza, mayor movilidad e inseguridad

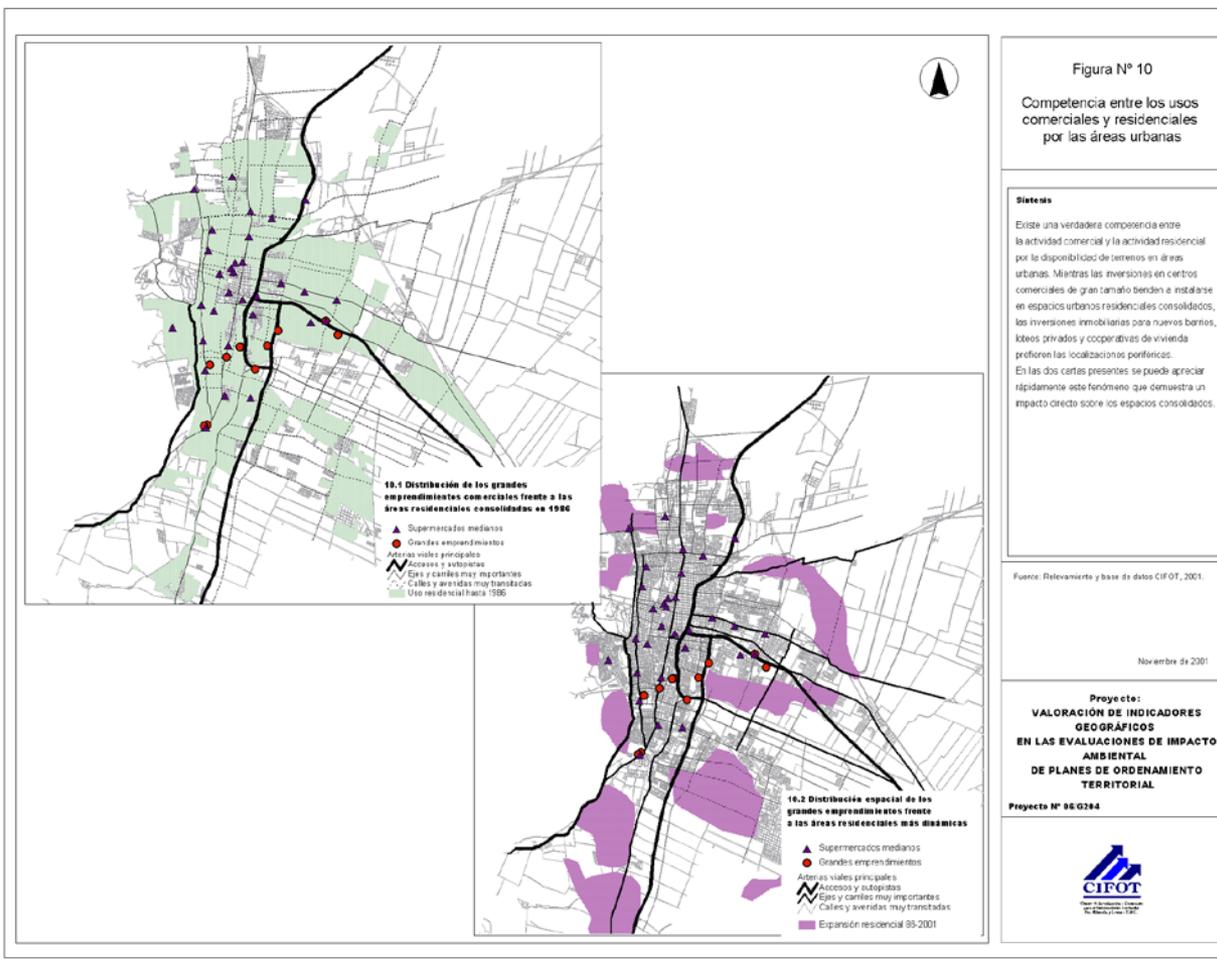


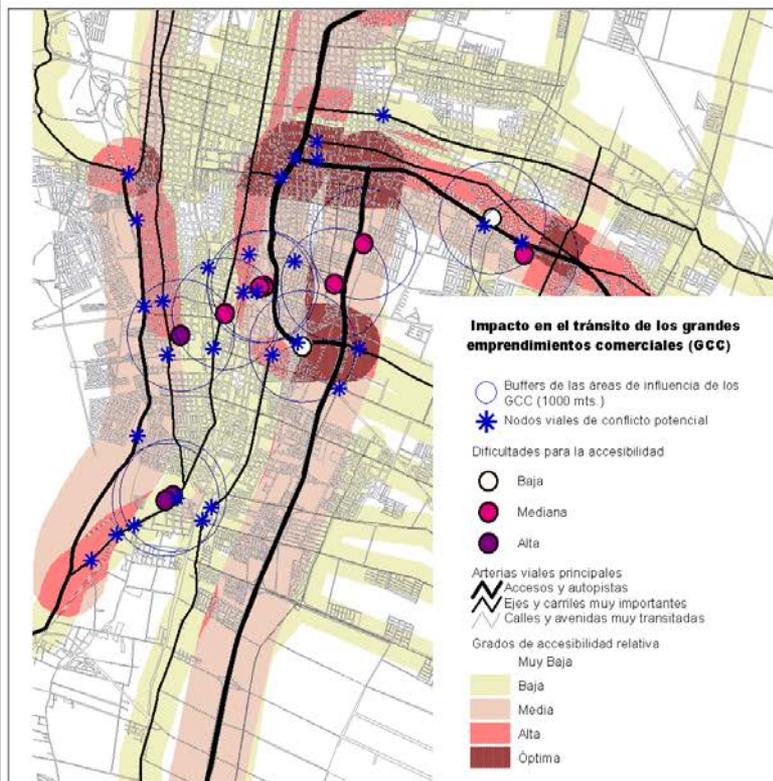
Referencias
 ■ Área estudio piedemonte
 — Arterias viales
 1
 2
 3

4

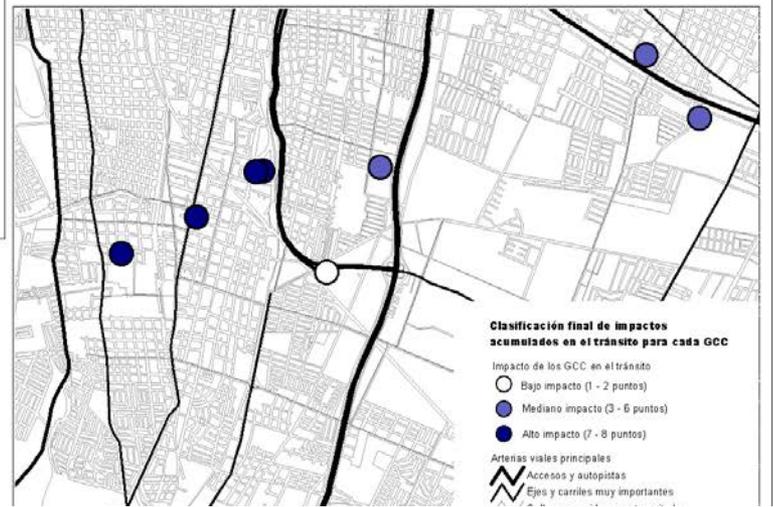
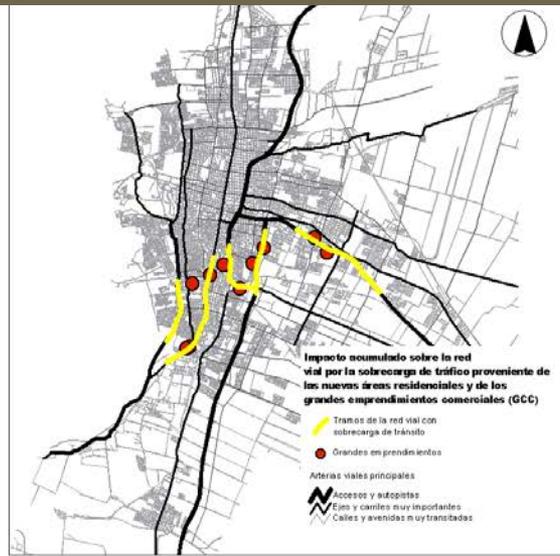
Sistema de transporte urbano de Mendoza

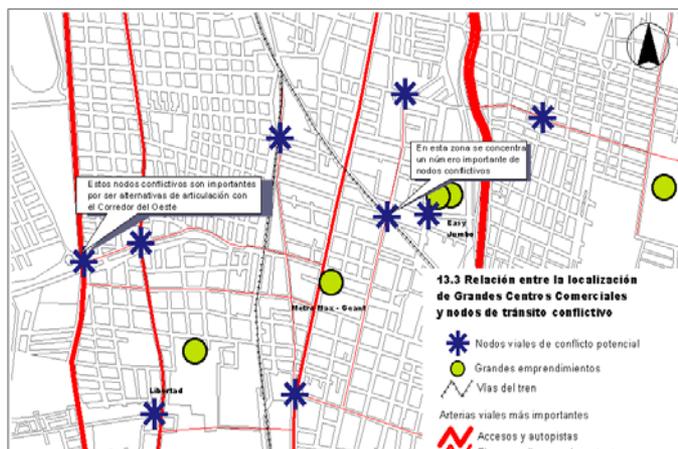
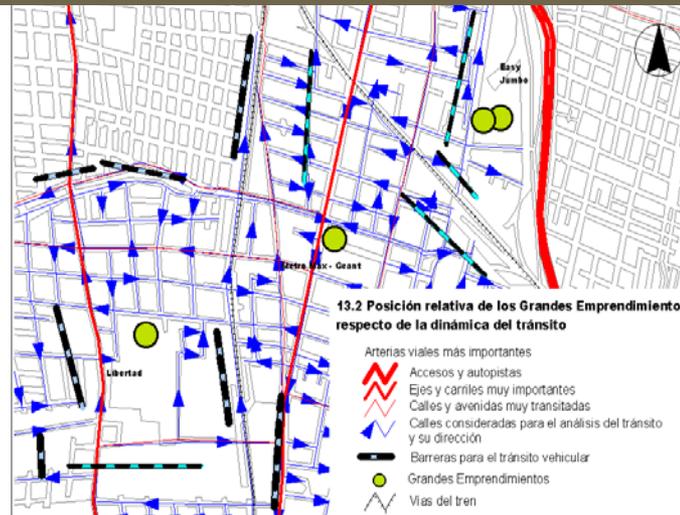
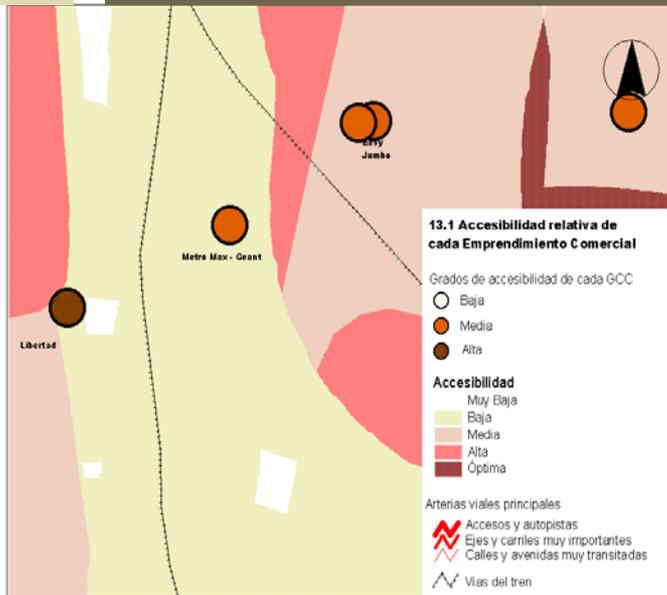


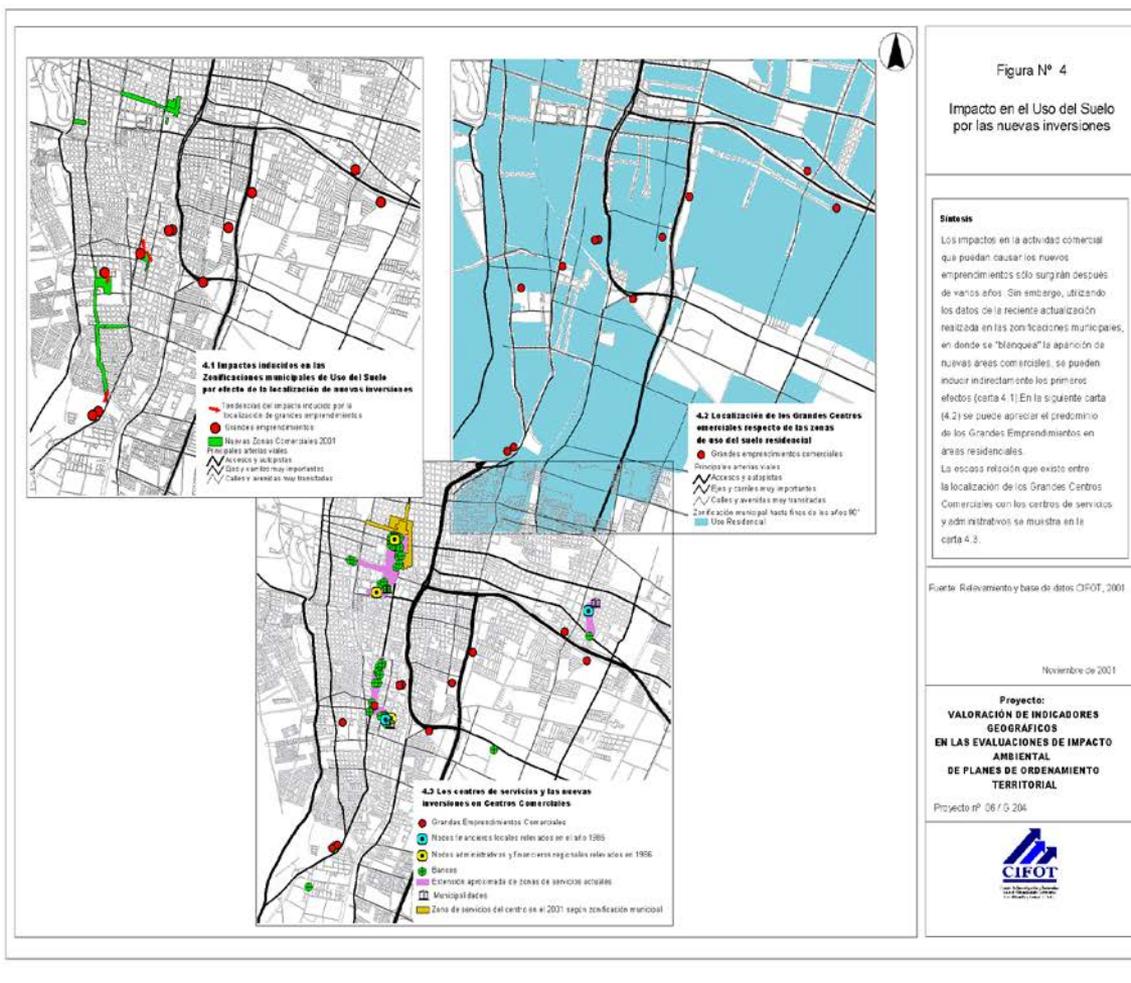




Centro Comercial	Puntaje por grado de accesibilidad	Cantidad de nodos conflictivos de tránsito	Puntaje ponderado: Impacto en el tránsito
Palmares	4	4	8
Libertad	4	4	8
MetroMax - Geant	3	4	7
Jumbo	3	4	7
Easy	3	4	7
Makro	0	2	2
Shopping	1	2	3





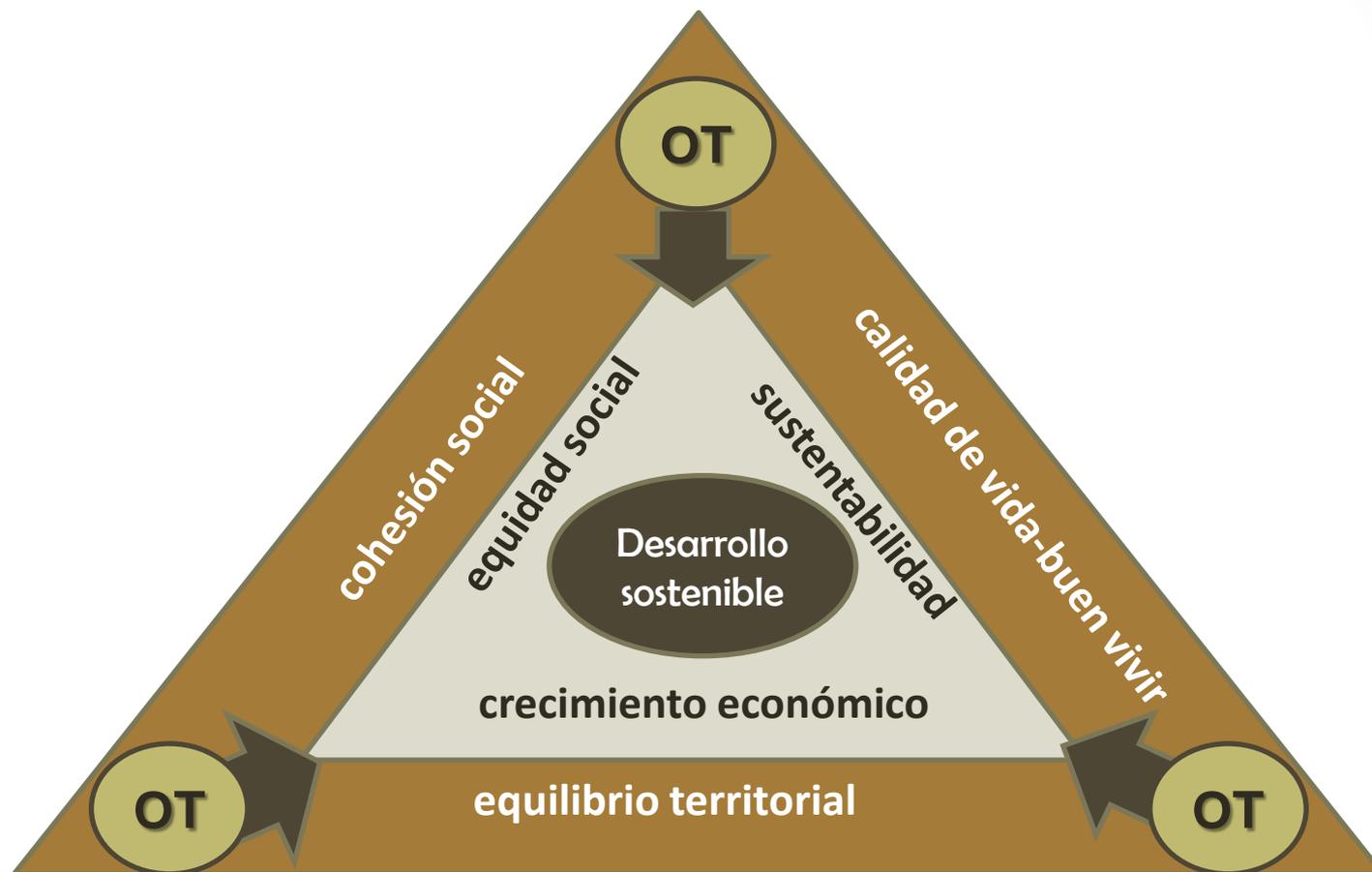




El sistema de transporte influye en la distribución de la población y las actividades económicas, en consecuencia se debe **PLANIFICAR EN EL TERRITORIO**, conciliando las demandas de los agentes privados y públicos y protegiendo al medio ambiente.

Planificación sistémica, integral e intersectorial

Ordenamiento Territorial



Si la política de transporte prioriza el equilibrio habrá una mayor equidad en el sistema territorial

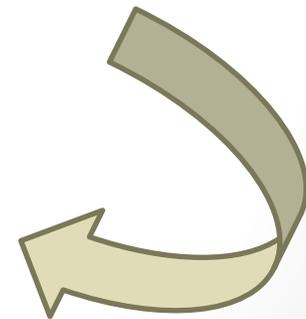
Ordenamiento Territorial (OT)

(Ley N° 8051/09)

Art.1: El Ordenamiento Territorial es un procedimiento político-administrativo, entendido éste como **Política de Estado** de carácter preventivo y prospectivo a corto, mediano y largo plazo y utiliza la **planificación** como instrumento básico para conciliar el proceso de desarrollo económico, social y ambiental con **formas equilibradas y eficientes de ocupación territorial.**

Política de Transporte

Debe contribuir a una ocupación del territorio equilibrada, equitativa y sustentable



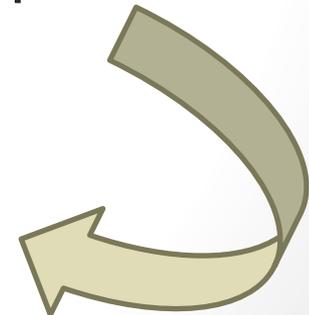
Ordenamiento Territorial (Ley N° 8051/09)

ART. 30°: DE LOS PLANES SECTORIALES ACTUALES Y FUTUROS

Las políticas o acciones enmarcadas en planes sectoriales deberán ajustarse en su formulación a las determinaciones de los Planes de Ordenamiento Territorial en sus distintas escalas y en su ejecución y ser coordinadas con la Autoridad de Aplicación provincial, cuando los mismos tengan impacto territorial.

Política de Transporte

Es una política **SECTORIAL** que debe prever la planificación territorial del sistema de transporte



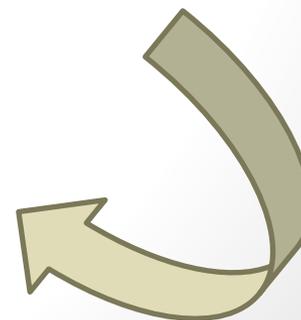
Ordenamiento Territorial (Ley N° 8051/09)

Plan Provincial de OT

Definir programas de desarrollo para el transporte público de pasajeros que favorezcan la vinculación creciente entre oasis, zonas rurales y zonas no irrigadas, así como también el transporte comercial de carga y el de sustancias peligrosas, especialmente para servir a las conexiones del Corredor Bioceánico y del MERCOSUR.
(Art 21, inciso y)

Política de Transporte

La planificación territorial del sistema de transporte debe contribuir a integrar el territorio



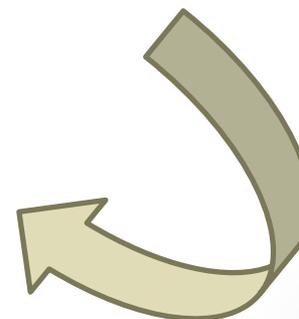
Ordenamiento Territorial (Ley N° 8051/09)

Planes Municipales de OT

- Seguir los lineamientos establecidos en el Plan provincial.
- Definir estrategias específicas.
- Definir la accesibilidad a los equipamientos.
- Delimitar zonas conflictivas, zonas de riesgos, etc.

Política de Transporte

Debe procurar la accesibilidad de la población a los equipamientos básicos y contribuir a la seguridad de las personas



Ejes para la gestión del transporte

- **Coordinación con la política territorial.** Los planes, programas y proyectos deberán responder al Plan de Ordenamiento Territorial Provincial y su articulación con los Planes Municipales.
- **Coordinación con otras políticas sectoriales e interjurisdiccionales.**
- **Planificación del sistema de transporte desde una mirada integral, sistémica y territorial, considerando distintas escalas interdependientes .**
- **Priorización del equilibrio para lograr mayor equidad territorial.** La expansión urbana descontrolada, incrementa la movilidad, provoca la aparición de externalidades y amenaza la seguridad de las personas.

Reflexión final

Realidades, utopías y desafíos en el marco del Ordenamiento Territorial

Política de Transporte

Debe procurar la accesibilidad de la población a las fuentes laborales y equipamientos básicos.

El transporte es uno de los pilares del Ordenamiento Territorial

La realidad demanda una planificación integral del transporte.

La utopía es lograr un territorio con mayor equilibrio, equidad y sustentabilidad.

El desafío es planificar en forma sistémica, coordinando acciones y conciliando los intereses públicos y privados.

Gracias por su atención !!!!

Dra. María Elina Gudiño