



TRABAJO FINAL DE LICENCIATURA (6130)

REPRESENTACIONES SOCIALES SOBRE EL TRANSPORTE URBANO LOCAL

ACUERDOS Y DISENSOS SOBRE EL SERVICIO PÚBLICO DEL GRAN RÍO CUARTO (GRC)

SUAREZ, FRANCO DAVID
DNI 37.489.514

DIRECTOR
DR. CARNIGLIA, EDGARDO

RÍO CUARTO, CÓRDOBA, ARGENTINA
SEPTIEMBRE DE 2024

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE RÍO CUARTO (UNRC)
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS (FCH)
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN (DCC)**





UNIVERSIDAD NACIONAL DE RÍO CUARTO (UNRC)
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS (FCH)
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN (DCC)
LICENCIATURA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN (LCC)

TRABAJO FINAL DE LICENCIATURA (6130)

REPRESENTACIONES SOCIALES SOBRE EL TRANSPORTE URBANO LOCAL

ACUERDOS Y DISENSOS SOBRE EL SERVICIO
PÚBLICO DEL GRAN RÍO CUARTO (GRC)

Estudiante

Franco David SUAREZ
DNI 37.489.514

Director

Edgardo CARNIGLIA

Río Cuarto, Argentina, Septiembre de 2024

Ella está en el horizonte —dice Fernando Birri—. Me acerco dos pasos, ella se aleja dos pasos. Camino diez pasos y el horizonte se corre diez pasos más allá. Por mucho que yo camine, nunca la alcanzaré. ¿Para qué sirve la utopía? Para eso sirve: para caminar.

Ventana sobre la utopía
Eduardo Galeano (1993:310)

AGRADECIMIENTOS

Mi más sincero agradecimiento a Chicho por su dirección y acompañamiento, y a Amir por sus ánimos y paciencia, además del apoyo académico brindado a lo largo de todo el proceso de este trabajo. A mi familia y a Gabi por estar siempre a la par y creer en mí.

RESUMEN

El óptimo desempeño de un servicio público de transporte de pasajeros constituye una dimensión fundamental de la conectividad entre los distintos territorios urbanos y la movilidad de la población en sus actividades laborales, educativas y socioculturales. La comunicación social para el desarrollo urbano permite ampliar el conocimiento sobre, entre otros aspectos, la construcción de significados, percepciones y valoraciones de un servicio público de vital importancia para la vida en sociedad. Este Trabajo Final de Licenciatura (TFL) releva comparativamente, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC). La teoría sobre las representaciones sociales constituye una base para reconocer comparativamente y poner en diálogo las ideas específicas en circulación como esquemas de pensamiento, percepción y acción de los actores. Con un diseño descriptivo, el método cualitativo comprende entrevistas semi-estructuradas con diversos actores locales del sistema de transporte urbano colectivo desde múltiples posiciones y roles socio-institucionales. La muy compleja trama de representaciones sociales identificadas reconoce en el GRC una crítica problemática de larga data en el servicio de transporte urbano de una aglomeración urbana del interior argentino. Las conclusiones y recomendaciones de esta investigación constituyen un recurso valioso para informar los debates y las decisiones de solución a una de las acuciantes necesidades sociales de los habitantes del Gran Río Cuarto.

SUMMARY

The optimal performance of a public passenger transport service is a fundamental dimension of connectivity between different urban territories and the mobility of the population in their work, educational, and sociocultural activities. Social communication for urban development allows for a broader understanding of, among other aspects, the construction of meanings, perceptions, and valuations of a public service that is vital for life in society. This Final Undergraduate Project (FUP) comparatively analyzes, from a perspective of communication for urban development, the representations of local actors regarding the public transport service in Gran Río Cuarto (GRC). The theory of social representations provides a basis for comparatively recognizing and dialoguing the specific ideas in circulation as schemes of thought, perception, and action of the actors. With a descriptive design, the qualitative method includes semi-structured interviews with various local actors of the urban collective transport system from multiple socio-institutional positions and roles. The very complex web of social representations identified recognizes in GRC a long-standing critical problem in the urban transport service of an urban agglomeration in the interior of Argentina. The conclusions and recommendations of this research constitute a valuable resource to inform debates and decision-making for a solution to one of the pressing social needs of the inhabitants of Gran Río Cuarto.

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	8
Contenidos y estructura del texto.....	9
CAPÍTULO 1. MEMORIAS DE UNA EXPERIENCIA DE INVESTIGACIÓN SOBRE COMUNICACIÓN Y DESARROLLO URBANO.....	11
1.1. La problemática, su importancia y los aportes de la investigación comunicacional.....	12
1.2. La construcción del problema: cinco claves del estudio socio-comunicacional sobre el servicio público de transporte urbano colectivo.....	13
1.3. Formulación del problema de investigación.....	16
1.3.1. Objetivo general.....	16
1.3.2. Objetivos específicos.....	16
1.4. Perspectiva y estrategias metodológicas.....	17
1.5. Aportes principales y eventuales de la investigación.....	20
CAPÍTULO 2. COMUNICACIÓN, DESARROLLO URBANO Y CIUDAD: LAS REPRESENTACIONES SOCIALES COMO CLAVE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DEL GRAN RÍO CUARTO (GRC).....	21
2.1. Comunicación, desarrollo urbano y ciudad.....	22
2.2. Las representaciones sociales como sistema de pensamiento, percepción y acción para el desarrollo urbano.....	24
2.3. Características, elementos constitutivos y funcionamiento de las representaciones sociales.....	25
2.4. Teoría del núcleo central de las representaciones.....	27
2.5. Representaciones sociales y comunicación.....	27
2.6. Recapitulando: representaciones sociales, comunicación y transporte urbano colectivo.....	28
CAPÍTULO 3. LA CONSTRUCCIÓN SIMBÓLICA DE LA CIUDAD: TRAYECTORIAS DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE COMUNICACIÓN URBANA.....	30
3.1. Comunicación y ciudad: una extensa y diversa trayectoria latinoamericana de investigación.....	31
3.2. Comunicación y construcción simbólica de la ciudad: una sustantiva trayectoria local.....	34
3.3. Los usuarios de la UNRC y el nuevo sistema de transporte urbano del GRC: experiencias, percepciones y sugerencias sobre un servicio público.....	42
3.4. Recapitulando: el estudio de las representaciones sobre el transporte urbano en el marco de la investigación sobre comunicación y ciudad.....	45

CAPÍTULO 4. EL GRAN RÍO CUARTO (GRC) COMO TERRITORIO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO.....	47
4.1. Configuración histórica del GRC en la dinámica socio-económica provincial y nacional.....	47
4.2. Tendencias de una agrociedad intermedia del interior argentino en la primera mitad del siglo XXI.....	55
4.3. Recapitulando: el GRC y el sistema local de transporte interurbano.....	57
CAPÍTULO 5. EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN EL GRC.....	59
5.1. El GRC y el transporte público colectivo: trayectoria y situación actual.....	59
5.2. El servicio de transporte y su aporte al desarrollo del GRC.....	64
5.3. El servicio público de transporte y la comunidad universitaria.....	65
5.4. Los actores locales del servicio de transporte urbano.....	67
5.5. Las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del GRC: configuración histórica, situación actual y proyecciones futuras.....	70
CAPÍTULO 6. LA CONFIGURACIÓN HISTÓRICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DEL GRC SEGÚN LOS ACTORES DEL TERRITORIO: USUARIOS, PRESTADORES Y GESTORES.....	72
6.1. Los orígenes del servicio público urbano en la mirada de usuarios, prestadores y gestores.....	73
6.2. La evolución histórica del sistema de transporte: transformaciones multidimensionales.....	75
6.3. El comportamiento de los actores locales en clave histórica: el Estado, las empresas y los usuarios.....	80
6.4. La calidad del servicio y su evolución: ventajas y desventajas históricas.....	88
6.5. Recapitulando: transformaciones, continuidades y tensiones.....	93
CAPÍTULO 7. EL ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DEL GRC EN LAS REPRESENTACIONES DE LOS ACTORES LOCALES.....	96
7.1. El sistema de transporte urbano del GRC: necesidades de la población y gestión privada del servicio.....	97
7.2. La estructura del nuevo sistema de transporte urbano: líneas, trasbordos y trayectos.....	102
7.3. El funcionamiento cotidiano del sistema urbano de transporte: frecuencia, esquemas diarios y tiempos.....	111
7.4. Otros aspectos: paradas, información y accesibilidad.....	117
7.4.1. La espera del transporte: la infraestructura de las garitas y paradas.....	117
7.4.2. Informando al usuario: la dinámica comunicativa del sistema.....	119
7.4.3. La accesibilidad del servicio.....	121
7.5. Recapitulando: representaciones sobre el sistema actual de transporte urbano del GRC.....	123

CAPÍTULO 8. LOS ACTORES LOCALES DEL TRANSPORTE URBANO DEL GRC Y SUS IDEAS SOBRE EL FUTURO DEL SISTEMA..... 126

8.1. La mejora del servicio público de transporte urbano: una demanda plural de los actores locales..... 127

8.2. El transporte en perspectiva: escenarios locales imaginados..... 130

8.3. Otras ideas emergentes sobre el futuro del transporte local: acción política y participación social..... 139

8.4. Recapitulando: proyecciones futuras sobre el transporte local..... 141

CAPÍTULO 9. UN SIGNIFICATIVO CONOCIMIENTO SOCIALMENTE DISTRIBUIDO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DEL GRC: INTEGRACIÓN, CLAVES DE LECTURA Y SUGERENCIAS PARA LA ACCIÓN..... 144

9.1. Puesta en común: un significativo y diverso conocimiento socialmente distribuido..... 145

 9.1.1. Representaciones sobre la configuración histórica del sistema de transporte urbano..... 145

 9.1.2. Representaciones sobre el sistema actual de transporte urbano..... 147

 9.1.3. Representaciones sobre el desarrollo y proyección futura del sistema de transporte urbano..... 150

9.2. Claves de lectura desde la teoría del núcleo de las representaciones: pensando un puente entre el conocimiento y la acción..... 152

9.3. Sugerencias para la investigación y la acción del desarrollo urbano..... 156

 Sugerencias para la continuidad de la investigación:..... 157

 Sugerencias para la acción del desarrollo urbano:..... 157

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 159

ANEXOS..... 163

ÍNDICE DE CUADROS Y FIGURAS

Cuadro 1. Estrategia metodológica: técnicas, instrumentos y procedimientos de recolección y análisis de datos.

Figura 1. Gran Río Cuarto, Provincia de Córdoba, República Argentina.

Cuadro 2. Investigaciones locales sobre comunicación y ciudad

Cuadro 3. Investigaciones locales sobre comunicación, ciudad, transporte y territorio

Cuadro 4. Experiencias, percepciones y sugerencias de la comunidad universitaria sobre el servicio público de transporte urbano colectivo

Figura 2. Ejido urbano del Gran Río Cuarto (GRC): Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg)

Figura 3. Municipios del Gran Río Cuarto, Córdoba, República Argentina.

Figura 4. Esquema de recorridos del sistema de transporte urbano anterior en la ciudad de Río Cuarto

Figura 5. Diagramación de recorridos del sistema de transporte urbano actual en la ciudad de Río Cuarto

Cuadro 5. Representaciones de los actores locales sobre el origen y la trayectoria histórica del servicio de transporte urbano del GRC.

Cuadro 6. Representaciones de los actores locales sobre el sistema actual de transporte urbano del GRC.

Cuadro 7. Representaciones de los actores locales sobre el futuro del sistema de transporte urbano del GRC.

Figura 6. Representaciones sociales sobre el sistema de transporte urbano según grupos de actores

INTRODUCCIÓN

La comunicación para el desarrollo urbano constituye un específico campo de teoría y práctica sobre las dimensiones simbólicas, relacionales, materiales y contextuales del muy rico patrimonio de la comunicación humana sustentado en una comprensión, apropiación y utilización de los diversos modos, medios y géneros comunicacionales con propósitos de un desarrollo de las ciudades y otras localidades que amalgame la transformación productiva, la inclusión social, la participación ciudadana, la diversidad cultural y la sustentabilidad ambiental (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024).

La disponibilidad y el funcionamiento de infraestructuras y servicios públicos son una condición necesaria, aunque insuficiente por sí mismos, del desarrollo urbano en el sentido integral antes definido (Carniglia, 2022). En ese marco, la presencia y el óptimo desempeño de un servicio público de transporte de pasajeros representa una de las dimensiones de la conectividad entre los distintos territorios urbanos y de la movilidad de la población en sus diversas actividades laborales, educativas y socioculturales, entre otras. Ello constituye, asimismo y entre otros, uno de los requerimientos indispensables de cualquier espacio urbano que se pretenda *proactivo, inclusivo, sustentable y resiliente* (Carniglia, 2023).

La problemática del transporte público en el Gran Río Cuarto (GRC), un aglomerado urbano integrado por las vecinas localidades de Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg), con una población estimada en los 200 mil habitantes y situado al sur de la provincia de Córdoba (Argentina), constituye un tema reiterado en el debate público de la ciudad, con particulares perspectivas en sus grupos sociales, referentes sectoriales, medios de comunicación y usuarios. El actual sistema local de transporte urbano colectivo, hoy a cargo de una empresa con varias décadas como prestadora exclusiva del servicio, es motivo de reiterados debates, críticas y reclamos por parte de diversos sectores de la comunidad local en cuanto a sus limitaciones presentes, su configuración histórica y sus perspectivas futuras, en tanto limitaciones para la conectividad y movilidad urbana y, en última instancia, el derecho a la ciudad (ISTE, 2023).

La existencia y manifestación múltiple de la ciudad como espacio de las relaciones cotidianas de la vida en sociedad, de la expresividad y la significación sociocultural y de la reproducción material de la vida, hace pertinente la mirada del transporte urbano desde la comunicación en tanto campo del conocimiento enfocado en la experiencia humana de la reproducción y transformación del orden social con dimensiones relacionales, simbólicas, materiales y situacionales (Carniglia, 2022). Allí situada, la perspectiva de las representaciones sociales como un complejo sistema de pensamiento, percepción y acción de los sujetos en condiciones sociales, históricas y culturales específicas, deviene pertinente al estudio del conocimiento local socialmente distribuido sobre la configuración histórica, el estado actual y la proyección futura del servicio público de transporte urbano colectivo.

En dicho marco, el presente Trabajo Final de Licenciatura (TFL) para acceder al título de Licenciado en Ciencias de la Comunicación (DCC-FCH-UNRC) procura relevar comparativamente, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC). ¿Cuáles son las construcciones simbólicas de los distintos actores locales –usuarios, prestadores y gestores del servicio- sobre el sistema público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC)? ¿Cuáles son los sentidos asociados a la configuración histórica de este servicio público? ¿Qué percepciones y valoraciones tienen sobre el actual servicio de transporte? ¿Qué sentidos emergen sobre su desarrollo y proyección futura?

Metodológicamente, nuestro estudio sobre las representaciones sociales del servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC) contempló un diseño general de tipo cualitativo, que articuló el diálogo en terreno con diecinueve (19) actores locales -en dieciséis (16) entrevistas semiestructuradas (Flick, 2019)- vinculados, desde diversas posiciones y roles socio-institucionales, al sistema de transporte urbano colectivo. El procesamiento de los datos, en tanto, contempló una modalidad entre reconstitutiva y analítica (Kornblit, 2004), que combinó la reproducción minuciosa y en extenso de las palabras de los entrevistados con la identificación y comparación de categorías que organizan los testimonios, para arribar a estructuras de relatos comunes y en pugna entre los referentes locales.

En su conjunto, los resultados de este estudio asumen el horizonte de contribuir a profundizar, mediante el relevamiento y la puesta en diálogo de las voces de los actores locales, el debate sobre una trascendente problemática de larga data como lo es el servicio de transporte urbano en una aglomeración urbana del interior argentino. En ese marco, la comunicación social para el desarrollo urbano nos ofrece la oportunidad de ampliar el conocimiento sobre la construcción de significados, percepciones y valoraciones de un servicio público de vital importancia para la vida en sociedad. En esa clave, los resultados de este trabajo se convierten en un recurso valioso para abordar de manera informada los debates encaminados a solucionar una problemática presente en las necesidades sociales de los habitantes del Gran Río Cuarto.

Contenidos y estructura del texto

El presente texto se estructura en 9 capítulos. En el Capítulo 1 presentamos, conceptualizamos y fundamentamos nuestra experiencia de investigación sobre las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC). En el Capítulo 2, desarrollamos nuestra perspectiva teórica a partir del diálogo entre comunicación, representaciones sociales y desarrollo urbano. Seguidamente, en el Capítulo 3 situamos nuestro estudio en la amplia y heterogénea trayectoria local y latinoamericana de la investigación sobre comunicación y ciudad. En el Capítulo 4, por su parte, conceptualizamos el Gran Río Cuarto, con sus trayectorias históricas y tendencias futuras, como escenario de nuestra investigación. Mientras que en el Capítulo 5, completamos la delimitación de nuestro campo empírico a partir de la descripción y la conceptualización documental del sistema de transporte urbano del GRC como una significativa dimensión de la conectividad y la movilidad urbana.

A continuación, en los Capítulos 6, 7 y 8 presentamos los materiales empíricos de nuestro trabajo de campo desarrollado a partir de entrevistas cualitativas semi-estructuradas con un amplio y representativo abanico de actores locales vinculados al servicio de transporte urbano colectivo: usuarios, prestadores y gestores. En el Capítulo 6, particularmente, abordamos la configuración histórica del sistema de transporte urbano del GRC según los actores del territorio: usuarios, prestadores y gestores. En el Capítulo 7, por su parte, nos detenemos en el estado actual del sistema de transporte urbano del GRC desde las representaciones de los actores locales. En tanto, en el Capítulo 8 focalizamos el desarrollo y proyección futura del sistema de transporte urbano del GRC, siempre desde la mirada específica de los diversos actores del territorio local.

Finalmente, en el Capítulo 9 presentamos las principales conclusiones y consideraciones finales de nuestro estudio, en una triple clave: a) la puesta en común del significativo y diverso conocimiento socialmente distribuido sobre la configuración histórica, el estado actual y la proyección futura del sistema de transporte urbano del GRC; b) la proposición de una clave de lectura de los consensos y las divergencias emergentes desde la teoría del núcleo central de las representaciones sociales como un puente entre el conocimiento social y la acción; y c) la proposición de sugerencias para la continuidad de la investigación y para la acción del desarrollo urbano. Estas tres claves postulan, sobre el final del trabajo, al presente TFL como un aporte, modesto pero sincero, para la construcción de más y mejores condiciones de conectividad y movilidad urbana, del derecho a la ciudad y de la mejora de las condiciones de la vida en el Gran Río Cuarto.

CAPÍTULO 1

MEMORIAS DE UNA EXPERIENCIA DE INVESTIGACIÓN SOBRE COMUNICACIÓN Y DESARROLLO URBANO

Introducción

Así como toda ciudad tiene una memoria que amalgama su configuración histórica, su estado presente y su proyección futura, este Trabajo Final de Licenciatura (TFL) tiene memoria. O mejor: memorias, en plural. Tan plural como un proceso que, en el sinuoso camino del transitar de las aulas al campo laboral, amalgama recuerdos, olvidos y silencios (Jelin, 2002).

¿De dónde viene la inquietud por el transporte urbano como una dimensión del desarrollo territorial? La inquietud por estudiar el servicio público de transporte urbano colectivo, como una dimensión del desarrollo territorial del Gran Río Cuarto, surgió primeramente, a partir de la percepción directa de los reclamos y las manifestaciones de distintos integrantes de la comunidad universitaria -en su mayoría estudiantes- que expresaron dificultades e ineficacias en el desempeño del sistema de transporte, desde que comenzó a operar bajo el nuevo esquema de prestación a comienzos del año 2023. Posteriormente, dicho cambio en el servicio tuvo repercusión también en los medios de comunicación locales tras reiteradas quejas del conjunto de ciudadanos que se desplazan en ómnibus hacia distintos puntos del aglomerado urbano para desarrollar sus actividades. Estas demandas de la ciudadanía intensificaron aún más nuestro interés en comprender esta problemática desde una perspectiva comunicacional.

¿Cuál es el estado presente de esta inquietud? El estado presente de dicha sensibilidad por el abordaje comunicacional del transporte urbano colectivo acaso sea este texto que usted tiene hoy en sus manos. Comprende el mismo diversos aportes teóricos y empíricos para pensar el transporte local desde la comunicación en una triple clave: desde la dimensión simbólica -en tanto contempla los sentidos construidos por los actores locales-, la dimensión relacional -a partir del vínculo entre los diversos actores sociales- y la dimensión material -la conectividad de los distintos espacios urbanos del Gran Río Cuarto (GRC)-. En ese marco, el trabajo indaga en las representaciones de los actores locales -usuarios, prestadores y gestores del servicio- para saber cómo piensan sobre el estado actual del sistema de transporte local de ómnibus, qué sentidos asocian a la configuración histórica del servicio

público de transporte y cuáles son las proyecciones e ideas futuras que tienen sobre el mismo.

¿Cuál es la proyección futura del presente trabajo? Acaso sea el aporte al debate público, a la deliberación política y a la acción social siempre posible, el horizonte último de toda investigación situada en el diálogo entre comunicación, ciudad y desarrollo. En ese marco, el presente trabajo procura conocimientos que profundicen y enriquezcan el debate público y la construcción de herramientas para el diseño, puesta en acto y evaluación de políticas públicas, que tengan por horizonte la resolución de los a menudo reiterados problemas y necesidades de la conectividad y la movilidad urbana; en tanto condición del derecho a la ciudad. Con ese horizonte, ojalá sea el presente trabajo, aunque modesto, un sincero y constructivo aporte.

1.1. La problemática, su importancia y los aportes de la investigación comunicacional

La cuestión del transporte público en el Gran Río Cuarto (GRC), un aglomerado urbano del sur de Córdoba integrado por las vecinas localidades de Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg), constituye un tema reiterado en el debate público de la ciudad, con particulares expresiones en sus grupos sociales, referentes sectoriales, medios de comunicación y usuarios. El actual sistema local de transporte urbano, hoy a cargo de una empresa con varias décadas como prestadora exclusiva del servicio, es motivo de reiterados debates, críticas y reclamos por parte de diversos sectores de la comunidad local sobre sus limitaciones presentes, con configuración histórica y, a su vez, consecuencias futuras, en vistas a garantizar la conectividad y movilidad urbana y, en última instancia, el derecho a la ciudad (ISTE, 2023).

En dicho marco, el presente Trabajo Final para acceder al título de Licenciado en Ciencias de la Comunicación (DCC-FCH-UNRC) procura relevar comparativamente, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC). ¿Cuáles son las construcciones simbólicas de los distintos actores locales –autoridades políticas, empresarios, especialistas y usuarios- sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC)? ¿Cuáles son los sentidos asociados a la configuración histórica de este servicio público? ¿Qué percepciones y valoraciones tienen sobre el actual servicio de transporte? ¿Qué sentidos emergen sobre su desarrollo y proyección futura?

Partiendo de la premisa de que la ciudad y sus representaciones simbólicas se producen mutuamente (Gorelik, 1998), la respuesta a los interrogantes planteados visibilizará rasgos de la narrativa social local para nutrir el debate y la toma de decisiones públicas sobre el transporte urbano como servicio público de una ciudad entre mediana e intermedia del interior argentino situada al sur de la provincia de Córdoba. En ese marco, la presencia de un conocimiento socialmente distribuido (Pugliese y Muiña, 2016; Carniglia y otros, 2023) entre los habitantes de un espacio urbano determinado, emerge como una condición de posibilidad para la idea, el diseño, la construcción y mantenimiento de infraestructuras y

servicios públicos como condiciones del desarrollo, en general, y de los diversos territorios urbanos, en particular.

1.2. La construcción del problema: cinco claves del estudio socio-comunicacional sobre el servicio público de transporte urbano colectivo

Desde una perspectiva sociocultural de la comunicación (Craig y Muller, 2007), que concibe a la misma como un complejo proceso simbólico de (re)producción -es decir, de la continuidad, pero también del cambio- del orden social, nuestra propuesta de investigación asumió las siguientes cinco claves del estudio socio-comunicacional sobre el servicio público de transporte urbano colectivo:

1. *La existencia y manifestación múltiple de la ciudad como espacio de las relaciones cotidianas de la vida en sociedad, de la expresividad y la significación sociocultural y de la reproducción material de la vida, que hace pertinente una mirada desde la comunicación en tanto campo del conocimiento enfocado en la experiencia humana de la reproducción y transformación del orden social con dimensiones relacionales, simbólicas, materiales y situacionales (Carniglia, 2022).*

Desde esta perspectiva, la comunicación para el desarrollo urbano subraya la necesidad de infraestructuras y servicios públicos eficaces, eficientes y efectivos para lograr un desarrollo integral que incluya crecimiento económico, inclusión social, participación ciudadana, diversidad cultural y sostenibilidad ambiental (Carniglia, 2022). Así, la configuración de la ciudad, como un espacio material, sociohistórico y cultural, no sólo requiere de la arquitectura y el urbanismo, sino también del aporte de diversas disciplinas para abordar su complejidad, manifestada en un mosaico de representaciones sociales, discursos científicos, programas políticos, entre otras agendas sociales (Gorelik, 2021). En este contexto, el transporte urbano es crucial para la conectividad territorial y la movilidad de las personas, impactando directamente en las actividades educativas, laborales y socioculturales, entre otras, de los pobladores locales. [Ver Capítulo 2].

2. *El estudio de las representaciones sociales, concebidas como un complejo sistema de pensamiento, percepción y acción de los sujetos en condiciones sociales, históricas y culturales específicas, es pertinente para reconocer el conocimiento local socialmente distribuido sobre la configuración histórica, el estado actual y la proyección futura del servicio público de transporte urbano colectivo.*

Las representaciones sociales, según S. Moscovici (1979), son formas de conocimiento socialmente compartidas y construidas por individuos en interacción con su entorno social. Estas representaciones -productos de la actividad cognitiva e influenciadas por factores culturales, históricos y sociales-, permiten a los sujetos sociales dar sentido al mundo y orientar su comportamiento en la vida cotidiana. Desde esta perspectiva, las representaciones no son simples copias de la realidad,

sino construcciones mentales que ayudan a las personas a percibir, interpretar y actuar en su entorno social. En esa misma línea, Jodelet (1988) concibe las representaciones sociales como modalidades de pensamiento práctico que facilitan la comunicación, comprensión y dominio del entorno social y material.

Así, las representaciones sociales devienen formas de conocimiento compartido y construido socialmente que ayudan a las personas a dar sentido a su mundo social. Desde esta perspectiva, nuestra investigación se vale de la conceptualización de las representaciones sociales, una noción polisémica y ubicua del conocimiento socio-científico particularmente desarrollada en la teoría psicosocial (Moscovici, 1988; Jodelet, 1988), para pensar los procesos de producción simbólica de la ciudad y, de manera específica, las percepciones, concepciones y valoraciones sobre el sistema de transporte urbano como una condición necesaria, aunque insuficiente, del desarrollo urbano. [Ver Capítulo 2].

3. *La existencia y disponibilidad de una vasta trayectoria en el estudio de las relaciones entre comunicación y ciudad, con proyectos, experiencias y aportes significativos - tanto en el territorio latinoamericano como en el plano local- para la idea, el diseño, la construcción, la gestión y el mantenimiento de las infraestructuras y los servicios públicos de la vida en sociedad.*

En América Latina, los estudios de comunicación y cultura comenzaron a reconocer a la ciudad como territorio comunicacional en la década de los noventa, desplazando el foco de los medios de comunicación hacia nuevos temas como las culturas juveniles y los movimientos sociales (Badenes, 2007). En tal sentido, al menos cuatro líneas de investigación emergen centradas, respectivamente, en las prácticas, usos y/o apropiaciones del espacio ciudadano; en la ciudad como relato; en las transformaciones contemporáneas de la ciudad en un mundo globalizado; y en los imaginarios urbanos, relatos y representaciones sobre la ciudad (Badenes, 2007).

Asimismo, una significativa trayectoria local focaliza el estudio de la producción simbólica de la ciudad desde, por ejemplo, los circuitos culturales y las memorias sociales (Kenbel, 2012); la prensa, el orden urbano y los climas de época (Demarchi, 2013), las representaciones ciudadanas sobre los residuos sólidos urbanos (Muiña y Pugliese, 2016); las narrativas de la prensa y la construcción de una identidad local (Bosco, 2018); la mediatización de una agrociedad latinoamericana (Carniglia, 2019); las experiencias y percepciones de los usuarios de un servicio público urbano (ISTE, 2023); la imaginación del desarrollo territorial en diversas agendas sociales (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024); y la concepción del sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto desde una mirada del ordenamiento territorial (Bettera y Hildmann, 2024). [Ver Capítulo 3].

4. *La presencia y el óptimo desempeño de un servicio público de transporte de pasajeros, como requerimientos indispensables, entre otros, de la conectividad territorial y la movilidad de la población del Gran Río Cuarto (GRC), una aglomeración urbana entre mediana e intermedia del sur cordobés, como escenario de la presente investigación socio-comunicacional para el desarrollo urbano.*

En ese marco, el Gran Río Cuarto (GRC), como un aglomerado urbano integrado por las vecinas localidades de Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg), emerge como un espacio signado por diversos cambios demográficos, económicos y socioculturales experimentados en las últimas décadas, entre los que se destacan un notable crecimiento de la población -que asciende a casi 200 mil habitantes, de acuerdo al último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (INDEC, 2022)- y la multiplicación y densificación de las actividades productivas, comerciales y de servicios (Buso y Carniglia, 2013). Tales transformaciones, generaron dificultades interjurisdiccionales diversas a la vez que abrieron puertas a la planificación y puesta en acto de políticas conjuntas para aportar valor al desarrollo urbano del GRC, con diverso grado de aplicación, desarrollo y resultados.

Asimismo, experiencias recientes y complejas, como el shock de la pandemia por Covid-19, dejaron una huella profunda en la sociedad y la economía local y nacional, en cuyo marco se han amplificado y potenciado las desigualdades del pasado -tanto por la magnitud del impacto como por las limitaciones fiscales y de gestión en los distintos niveles de gobierno-, lo cual lleva a (re)pensar las alternativas disponibles para afrontar los desafíos del presente (Granato y Busso, 2022). Dichos rasgos del Gran Río Cuarto como escenario de nuestra investigación reconocen la necesidad de pensar y consensuar nuevas agendas políticas y creativos pactos sociales, inter-sectoriales e inter-jurisdiccionales para el desarrollo de más y mejores condiciones de la vida en la sociedad local, siempre posibles (Granato y Busso, 2022; Carniglia, Granato y Macchiarola, 2023). [Ver Capítulo 4].

5. *El relevamiento y sistematización del conocimiento socialmente distribuido entre diversos actores respecto del transporte público urbano colectivo -su configuración histórica, la situación actual y las proyecciones futuras- como una significativa condición de posibilidad para la idea, el proyecto, la prestación y la gestión de un servicio público imprescindible para la movilidad y el desarrollo de las poblaciones, las tres localidades y el aglomerado urbano en su conjunto.*

En ese marco, el sistema de transporte público urbano en el Gran Río Cuarto (GRC) se presenta como un desafío fundamental para la movilidad en la región, impactando tanto la conexión interna de la ciudad como su integración con las dos localidades vecinas. La Sociedad Anónima de Transporte de la Ciudad de Río Cuarto (SATCRC). que gestiona hoy este servicio, experimentó una transformación significativa desde su origen como cooperativa hasta su actual estructura empresarial. Esta trayectoria generó y genera, como se dijo, tensiones entre la empresa, centrada en su rentabilidad económica, y los usuarios del servicio público, quienes demandan, entre otras condiciones, tarifas justas, frecuencias adecuadas y cobertura eficiente. La intervención estatal, en sus tres niveles (local, provincial y nacional), se manifiesta a través de subsidios, tecnología y regulaciones, mientras que las protestas de los usuarios colocan con relativa frecuencia la problemática en la agenda mediática. Asimismo, la problemática se reconoce, con más demandas que propuestas, en la agenda política del año 2024 signada por las elecciones

municipales del mes de junio¹. Estos aspectos redimensionan la necesidad, los fundamentos y los eventuales aportes del estudio de las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC). [Ver Capítulo 5].

La articulación de estas cinco claves conceptuales y empíricas del estudio socio-comunicacional desde una perspectiva de la comunicación para el desarrollo, habilita a la vez que fundamenta la indagación sobre las representaciones construidas por los distintos actores locales -usuarios, gestores y prestadores- sobre la configuración histórica, el estado actual y el desarrollo y proyección futura del sistema público de transporte urbano como una significativa condición, entre otras, del desarrollo urbano del Gran Río Cuarto (GRC).

1.3. Formulación del problema de investigación

Delimitados brevemente el marco conceptual, los fundamentos y los alcances de nuestro problema de investigación, el estudio comprendió los siguientes objetivos general y específicos:

1.3.1. Objetivo general

Relevar comparativamente, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC).

1.3.2. Objetivos específicos

- a) Identificar las representaciones de los actores locales sobre la configuración histórica del servicio público de transporte urbano del GRC.
- b) Reconocer los significados de actores locales sobre el estado actual del servicio público de transporte urbano del GRC.
- c) Indagar en los sentidos construidos por los actores locales sobre el desarrollo y proyección futura del servicio público de transporte urbano del GRC.

¹ El ANEXO 1 presenta brevemente las propuestas y posicionamientos sobre el sistema de transporte urbano presentes en las plataformas electorales de los diversos candidatos a intendentes de Río Cuarto.

1.4. Perspectiva y estrategias metodológicas

Nuestro estudio sobre las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC) contempló un método de tipo cualitativo, dada su pertinencia para indagar en los sentidos y los significados construidos por los actores sociales locales. El estudio de las representaciones sociales desde esta perspectiva implica centrarse en las complejas estructuras simbólicas que los actores sociales utilizan como base para sus prácticas, ideas y creencias. Estas estructuras configuran las significaciones comunes con las que se desenvuelven en las distintas esferas de su vida cotidiana (Kornblit, 2004). En nuestro caso, estos significados refieren al conjunto de experiencias, prácticas y significados relacionados con el sistema público de transporte urbano colectivo.

Denzin y Lincoln (1994) consideran este tipo de estudio como multimetódico, naturalista e interpretativo, donde los investigadores sociales exploran situaciones naturales para comprender o interpretar los fenómenos según los significados que los propios actores les atribuyen. En otras palabras, se parte de la premisa de que las interpretaciones de los investigadores son de segundo o tercer orden en relación con las interpretaciones de primer orden ofrecidas por los sujetos estudiados (Kornblit, 2004). Taylor y Bogdan (1986) describen este enfoque como fuertemente inductivo, en el cual el científico social es sensible a los efectos producidos por los participantes del estudio. En este sentido, el enfoque cualitativo se basa en el análisis de lo individual y concreto, a través de la comprensión o interpretación de los significados intersubjetivos de la acción social (D'Ancona, 1999).

Dentro de esta orientación paradigmática general, que concibe el estudio de la sociedad y la cultura como una ciencia interpretativa en busca de significados (Geertz, 2000), nuestro estudio sobre el sistema de transporte urbano, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, asume las siguientes implicaciones epistemológicas delineadas por Kornblit (2004): a) en el análisis de lo social, nos situamos en el paradigma de la comprensión en lugar del de la explicación, que permite al investigador social acceder al conocimiento mediante la recreación sistemática, a través de un doble procedimiento hermenéutico, de lo que los individuos y grupos sociales piensan, creen y sienten; b) esta búsqueda de significados se fundamenta en el lenguaje como expresión de lo social, y no únicamente como un medio de comunicación; y c) el investigador reconstruye las significaciones emergentes desde las expresiones de los actores, considerando el texto, en sus diversas formas y en su sentido más amplio, como su objeto último de análisis.

Dentro de esa orientación cualitativa, y con un alcance entre exploratorio y descriptivo, nuestro estudio contempló el desarrollo de las siguientes técnicas, instrumentos y procedimientos de recolección y análisis de datos.

Cuadro 1. Estrategia metodológica: técnicas, instrumentos y procedimientos de recolección y análisis de datos.

MÉTODO CUALITATIVO		
	<i>Recolección de datos</i>	<i>Análisis de datos</i>
Técnica	Entrevista semiestructurada (Flick, 2007) a referentes sectoriales vinculados al servicio de transporte	Modalidad entre reconstitutiva y analítica (Kornblit, 2004)
Instrumento	Pauta o guía semiestructurada	Matriz de datos para perfil y comparación de respuestas
Procedimiento	Diálogo en terreno con registro de audio	Registro y comparación de categorías y posiciones emergentes

Fuente: elaboración propia.

Cabe mencionar que el proyecto de tesis, en su versión original, contemplaba la realización de un sondeo exploratorio inicial, de carácter cuantitativo, a usuarios del servicio público de transporte urbano -mediante la consulta presencial en diversas paradas de colectivo-, a los fines de la definición de las principales dimensiones y categorías de recolección y análisis de datos. Esta etapa, resultó innecesaria dado el conocimiento recopilado durante la participación, como estudiante avanzado del DCC-FCH-UNRC, en el Proyecto de investigación “Los usuarios de la UNRC y el nuevo sistema de transporte urbano del GRC: experiencias, percepciones y sugerencias sobre un servicio público”, desarrollado entre los meses de abril y junio de 2023 por el Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (ISTE-UNRC/CONICET) en respuesta a un pedido específico del Consejo Superior de la UNRC (ISTE, 2023).

Esta investigación -a cargo de un equipo de catorce investigadores al mismo tiempo multidisciplinario, interclaustrario e interinstitucional- relevó experiencias, percepciones y sugerencias de los miembros de la comunidad universitaria como usuarios del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto (GRC). Dicha experiencia y los resultados emergentes de la investigación permitieron una involucración sistemática en el problema de investigación y fundamentaron la definición de dimensiones y categorías del presente Trabajo Final de Licenciatura. En tal sentido, el Capítulo 3 presenta detalladamente el estudio realizado en términos de sus supuestos o intereses, objetivos, perspectivas teórica y metodológica, principales resultados y conclusiones y vacíos o nichos de conocimiento.

1.4.1. Sobre la puesta en acto de la estrategia metodológica

La puesta en acto de nuestra propuesta metodológica comprendió, en la etapa de recolección de datos, el diálogo en terreno con diecinueve (19) actores locales -en dieciséis

(16) entrevistas semiestructuradas (Flick, 2019)- vinculados, desde diversas posiciones y roles socio-institucionales, al sistema de transporte urbano colectivo. Dialogamos allí con diversos actores y representantes de usuarios del servicio de transporte -actores y referentes de los estudiantes universitarios, representantes de trabajadores locales, y usuarios particulares del transporte urbano colectivo-, prestadores -responsables de la empresa prestadora y del gremio de los choferes del transporte local-, y gestores públicos -representantes del ejecutivo municipal y de las tres fuerzas políticas del Concejo Deliberante local-. Asimismo, la muestra de actores entrevistados incluyó a tres investigadores sobre el sistema de transporte urbano colectivo local. Así, el trabajo de campo, desarrollado entre noviembre de 2023 y marzo de 2024, contempló un amplio espectro de voces sociales durante veintisiete (27) horas de diálogo cara a cara registradas con tecnología digital. Una sistematización del tipo de actor, rol socio-institucional y datos de las entrevistas es presentado en el ANEXO 2.

Para el diálogo en terreno con los actores locales se elaboró un guión semi-estructurado a partir de las siguientes macro-dimensiones: *a) Trayectoria histórica del sistema de transporte urbano colectivo*, con especial atención a los orígenes, evolución histórica, comportamiento histórico de los actores locales, ventajas y desventajas históricas, y cambios recientes en el sistema de transporte urbano colectivo; *b) Situación actual del servicio de transporte urbano*, operativizado mediante la gestión del servicio, tipo de empresa, estructura de líneas, trasbordos, recorridos, cantidad de vehículos, frecuencias, días y horarios de circulación, tiempo del viaje, garitas y resguardos, información y accesibilidad; y *c) Desarrollo y proyección futura del sistema de transporte urbano*, desagregado en términos de mejoras y demandas de la población respecto del servicio, ideas y sugerencias para la mejora del sistema y escenarios imaginados para el desarrollo futuro del sistema de transporte urbano colectivo del GRC. Antecedió al diálogo sobre dichos ejes una presentación general del estudio, sus alcances e implicancias, correspondientes a la solicitud ética de consentimiento informado. En tanto, culminó la entrevista con la recopilación de datos sociodemográficos de los participantes -edad, género, ocupación, uso y rol vinculado al servicio de transporte urbano- y una pregunta final abierta para la expresión de ideas de los entrevistados sobre el sistema de transporte urbano y sobre la movilidad urbana en general. El guión o pauta de entrevista se adjunta en el ANEXO 3.

Durante y después del diálogo con los diversos actores locales, avanzamos en la transcripción *fiel y en extenso* de los múltiples y diversos testimonios de los entrevistados que, en general, reconocieron la pertinencia de la consulta y se mostraron muy dispuestos al diálogo. Los materiales textuales emergentes se analizaron mediante procedimientos derivados de enfoques cualitativos tales como la codificación y elaboración de categorías analíticas (Strauss y Corbin, 2002) y el análisis comparativo de segmentos significativos hasta saturación (Taylor y Bodgan, 1986). Así, este procedimiento comprendió el registro y la comparación de categorías y posiciones emergentes comunes y divergentes entre los diferentes actores locales vinculados al transporte urbano.

En ese marco, el procesamiento de las entrevistas contempló una modalidad de tratamiento entre reconstitutiva y analítica (Kornblit, 2004) que combina la reproducción minuciosa y en extenso de palabras de los entrevistados sin interpretación del investigador, con la

identificación y comparación de categorías que organizan los testimonios para arribar a estructuras de relatos comunes y en pugna entre los referentes regionales. Dicha modalidad -ejecutada a partir de la elaboración de gráficos analíticos manuscritos (Ver ANEXO 4) y un índice o guión de redacción de informes parciales (Ver ANEXO 5)- resultó pertinente para el abordaje comparativo, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, de las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC).

1.5. Aportes principales y eventuales de la investigación

Partiendo de la premisa de que la ciudad y sus representaciones simbólicas se producen mutuamente (Gorelik, 1998), las respuestas a los interrogantes del presente estudio visibilizan diversos aspectos de la narrativa social local, enriqueciendo así el debate y la toma de decisiones públicas sobre el servicio público de transporte urbano en una ciudad intermedia del interior argentino.

En este contexto, la presente investigación contribuye, mediante el relevamiento y la puesta en diálogo de las voces de los actores locales, a profundizar el debate sobre una problemática de larga data como lo es el servicio de transporte urbano en un aglomerado urbano del interior argentino. En ese marco, la comunicación social para el desarrollo urbano ofrece la oportunidad de ampliar el conocimiento sobre la construcción de significados, percepciones y valoraciones del servicio público de transporte. En este sentido, los resultados de este trabajo aportan un conocimiento acaso valioso para abordar de manera más informada los debates y las acciones encaminados a solucionar una problemática presente en las necesidades sociales de los habitantes del Gran Río Cuarto.

En última instancia, la presencia de un conocimiento socialmente distribuido (Pugliese y Muiña, 2016; Carniglia y otros, 2023) entre los habitantes de un espacio urbano determinado, emerge como una condición de posibilidad para la idea, el diseño, la construcción y mantenimiento de infraestructuras y servicios públicos como condiciones del desarrollo, en general, y de los diversos territorios urbanos, en particular.

CAPÍTULO 2

COMUNICACIÓN, DESARROLLO URBANO Y CIUDAD: LAS REPRESENTACIONES SOCIALES COMO CLAVE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DEL GRAN RÍO CUARTO (GRC)

Introducción

La existencia y manifestación múltiple de la ciudad como espacio de las relaciones cotidianas de la vida en sociedad, de la expresividad y la significación sociocultural y de la reproducción material de la vida, hace pertinente una mirada desde la comunicación como campo del conocimiento enfocado en la experiencia humana de la (re)producción, o sea de la continuidad al mismo tiempo que del cambio, del orden social con dimensiones relacionales, simbólicas, materiales y situacionales (Carniglia, 2022).

En ese marco, el presente capítulo concibe al desarrollo como un cambio o conjunto de cambios orientado a un fin -es decir, fundado en una intencionalidad- para alcanzar un diferente (mejor) estado de, entre otros, los asuntos económicos, políticos, sociales, culturales, psíquicos y ambientales (Fernández y Schramm, 1989). Allí, las representaciones sociales como uno de los modos del conocimiento socialmente distribuido sobre la ciudad, devienen una condición de posibilidad para la idea, el diseño, la construcción y mantenimiento de infraestructuras y servicios públicos como condiciones del desarrollo urbano y territorial.

Así, en este primer capítulo teórico analizamos el vínculo entre las problemáticas de la comunicación, el desarrollo urbano y la ciudad, en cuyo marco se despliega la preocupación por las representaciones sociales como un complejo sistema de pensamiento, percepción y acción para el desarrollo urbano. En primer lugar, abordamos la relación entre comunicación, desarrollo urbano y ciudad. Seguidamente, conceptualizamos la polisémica noción de representaciones sociales, su definición, características, elementos constitutivos y modos de funcionamiento. En tercer lugar, retomamos la teoría del núcleo central de las representaciones para plantear luego la relación entre representaciones sociales y comunicación. El capítulo cierra con la ponderación de la relación entre representaciones sociales, comunicación y transporte urbano colectivo pertinente a nuestra propuesta de investigación.

2.1. Comunicación, desarrollo urbano y ciudad

Una atenta mirada de la ciudad desde la comunicación para el desarrollo urbano asume aquella premisa que postula la disponibilidad y el funcionamiento de las infraestructuras y servicios públicos como una condición necesaria, aunque insuficientes por sí mismas, del desarrollo con crecimiento económico, inclusión social, participación ciudadana, diversidad cultural y sustentabilidad ambiental (Carniglia, 2022). Desde esta perspectiva, la presencia de un conocimiento socialmente distribuido (Pugliese y Muiña, 2016; Carniglia y otros, 2023) entre los habitantes de un espacio urbano determinado, deviene una condición de posibilidad para la idea, el diseño, la construcción y mantenimiento de infraestructuras y servicios públicos como condiciones del desarrollo, en general, y de los diversos territorios urbanos, en particular.

En diálogo con lo anterior, resulta pertinente atender a la configuración material de la ciudad latinoamericana como el resultado de una conjugación de conocimientos propios de la arquitectura, el planeamiento y el urbanismo sin perder de vista las dimensiones sociales, históricas y culturales (Gorelik, 2021). Así, las significaciones variadas que intervienen en la producción de la ciudad no son necesariamente unívocas sino, por el contrario, una combinación de programas políticos, discursos científicos, representaciones sociales, imaginaciones artísticas e ideologías que repercuten en la materialidad de los espacios urbanos en su heterogeneidad constitutiva.

Esta mirada plural sobre la configuración de la ciudad como escenario de las dimensiones relacional, semántica, material y situacional de la vida en sociedad, asume como paraguas conceptual una triple tesis sobre el desarrollo sociocultural (Carniglia, 2009). A saber:

- a) que *el pensamiento sobre el desarrollo comprende a usuarios y usos tanto teóricos como pre teóricos siempre situados y, al mismo tiempo, las relaciones diversas entre ambos* (pp. 2);
- b) que *el desarrollo como concepto polisémico y ubicuo implica un razonamiento relacional, valorativo y con múltiples dimensiones o espacios de referencia* (pp. 3);
- c) que *la polisemia constitutiva de la noción de desarrollo demanda una concepción multidimensional del problema* (pp.4);

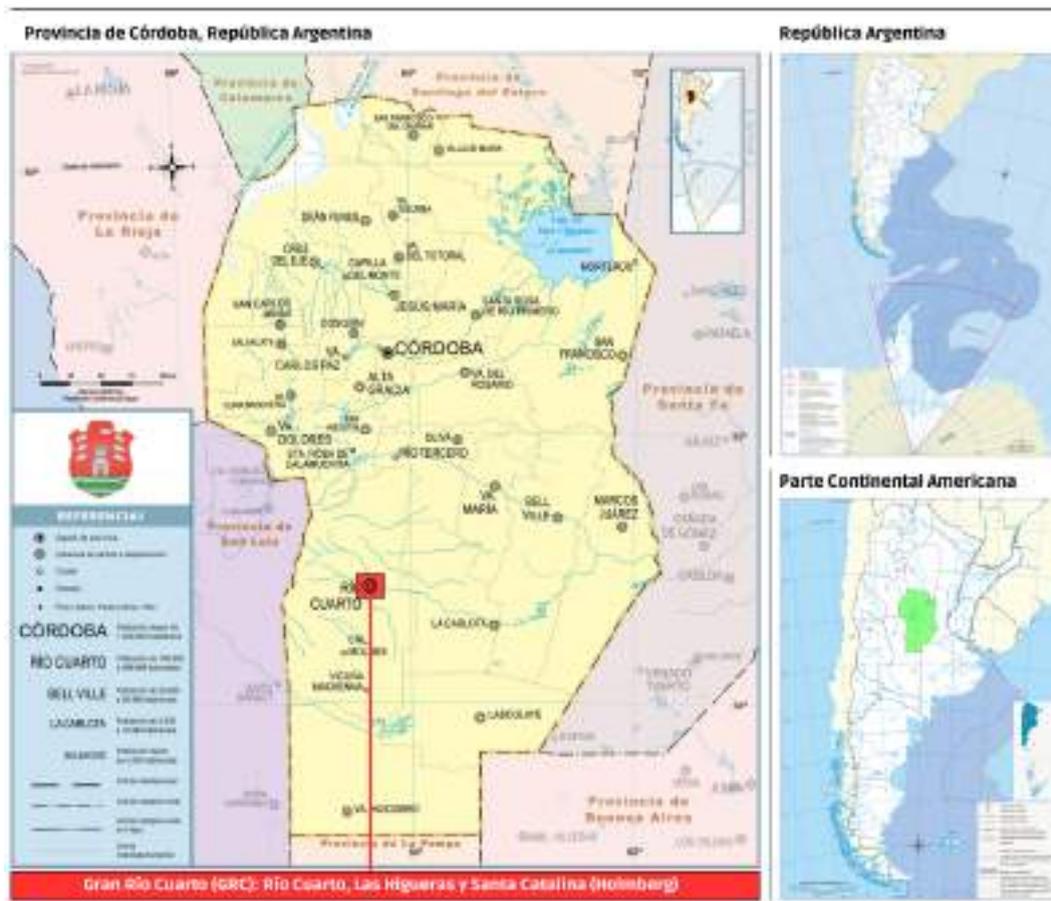
En consecuencia, el desarrollo es concebido como un cambio o conjunto de cambios orientado a un fin -es decir, fundado en una intencionalidad- para alcanzar un diferente (mejor) estado de, entre otros, los asuntos económicos, políticos, sociales, culturales, psíquicos y ambientales (Fernández y Schramm, 1989). La interacción entre dichas dimensiones hace al desarrollo de las ciudades o urbes, siempre en plural, su infraestructura y sus servicios, como condiciones de una mejor calidad de vida de sus poblaciones históricas, presentes y futuras.

En la relación entre la comunicación y el desarrollo, al menos siete tradiciones consolidadas en los países centrales se delinean como familias de teorías sobre la comunicación humana para el pensamiento, el diseño y la intervención en los procesos específicos del desarrollo: *retórica, semiótica, fenomenológica, cibernética, psicosocial, socio-cultural y crítica* (Craig y Muller, 2007). Desde la perspectiva sociocultural que aquí asumimos, la comunicación

consiste en un complejo proceso de (re)producción del orden social con dimensiones simbólicas, relacionales, materiales y situacionales. Por otra parte, desde América Latina emergen cuatro tradiciones también consolidadas que, en diálogo y debate más o menos intenso con las anteriores, conforman el campo teórico: funcionalista, crítica, cultural y alternativista (Kaplún, 2013; Oliveira y otros, 2020). Asimismo, en ambos escenarios otras tradiciones teóricas en formación comprenden a la mirada feminista, los estudios culturales y la posición decolonial (Craig y Muller, 2007; Oliveira y otros, 2020).

En ese marco, y desde una perspectiva histórica, los estudios sobre la ciudad desde la comunicación y la cultura reconocen una significativa trayectoria en Latinoamérica que comienza a desarrollarse en la década de los noventa, producto de un corrimiento del objeto de estudio de la comunicación. El foco ya no estaba puesto en los medios como dimensión prioritaria de la comunicación, sino que emergen nuevos temas de estudio como las culturas juveniles, los movimientos sociales y la ciudad como espacio de la comunicación (Badenes, 2007). [Ver Capítulo 3].

Figura 1. Gran Río Cuarto, Provincia de Córdoba, República Argentina.



Fuente: elaboración propia en base a Dirección de Estadística y Censos - Córdoba.

Así, en la articulación entre comunicación, desarrollo y ciudad, el óptimo desempeño de los servicios públicos -entendido como aquel que garantiza el acceso en modo, tiempo y lugar a

los distintos grupos de la población- por caso el transporte urbano como dispositivo clave de la movilidad y la conectividad urbana, resulta de vital importancia. Deviene entonces en una dimensión central de la conectividad territorial y la movilidad de las personas que utilizan este servicio público para llevar a adelante actividades de distinta índole, ya sean educativas, laborales y también socioculturales (ISTE, 2023).

Por tanto, si el funcionamiento de dicho servicio no está garantizado, se ven afectadas las posibilidades de desarrollo urbano y esto, a su vez, habilita la emergencia de propuestas de cambio del sistema, sus actores, sus recursos y sus actividades. En este sentido, entendemos que lo que se piensa, percibe y dice sobre la ciudad, o sea las representaciones que se producen mutuamente con la ciudad (Gorelik, 2021), operan simultáneamente y de la misma manera sobre su infraestructura de servicios, en nuestro caso, sobre el servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto como un aglomerado urbano del sur de Córdoba (Argentina).

2.2. Las representaciones sociales como sistema de pensamiento, percepción y acción para el desarrollo urbano

El estudio del conocimiento local socialmente distribuido sobre la configuración histórica, el estado actual y la proyección futura del servicio público de transporte urbano colectivo requiere, desde una perspectiva comunicacional del desarrollo urbano, la conceptualización de las representaciones sociales como un sistema de pensamiento, percepción y acción de los sujetos en condiciones sociales, históricas y culturales específicas.

El concepto de representaciones sociales es uno de los ejes centrales en la presente investigación comunicacional, pero cabe señalar que el mismo y en los términos que lo tomamos aquí, pertenece originalmente a otro espacio disciplinar de las ciencias sociales. Por ello, es preciso primero abordar el concepto haciendo una descripción de la palabra “representación” para luego sí proceder a definir la idea de manera completa.

Esto supone advertir, en primera instancia, que es un término ubicuo debido a que es utilizado y desarrollado en la trayectoria y actualidad de múltiples disciplinas de las ciencias sociales y humanidades tales como la filosofía, sociología, psicología social, antropología, politología, análisis de discurso, lingüística, estudios culturales, geografía humana, análisis de discurso, artes visuales e historia cultural, entre otras. Por otra parte, la noción “representación” es polisémica dado que tiene distintos significados que varían según la disciplina de referencia. Asimismo, dentro de un mismo campo de conocimiento también adopta diferentes sentidos no necesariamente complementarios sino a veces hasta antagónicos (Carniglia, 2009).

Dentro de todas estas perspectivas, a los fines de los objetivos de nuestro trabajo de investigación, la que nos interesa abordar pertenece a la psicología social y fue desarrollada en primera medida por Serge Moscovici a partir del concepto de representaciones colectivas del sociólogo clásico, Emile Durkheim (Carniglia, 2009). Éste último sostenía que las representaciones irradian a los individuos de toda la sociedad, mientras que para Moscovici,

hay representaciones generalizadas, pero también otras particularizadas que son elaboradas por un sector, comunidad o grupo específico (Piña y Cuevas, 2004).

En los modelos teóricos psicosociales sobre las representaciones sociales hay dos problemas presentes. El primero, se enfoca en la difusión social del conocimiento y se centra en cómo piensan los individuos, como comprenden su mundo y cómo utilizan la información divulgada por la ciencia y/o la experiencia cotidiana. El segundo problema, alude a los vínculos entre las representaciones sociales con la construcción simbólica de la realidad (Carniglia, 2009). Siguiendo esta idea, Ibañez (1988) sostiene que mediante el estudio de las representaciones sociales es posible conocer las leyes y la lógica del pensamiento social que utilizamos como miembros de una sociedad y una cultura, para el establecimiento de nuestro propio punto de vista sobre, entre otros aspectos, las personas, los objetos y los acontecimientos diarios de nuestro entorno.

Ahora bien, al preguntarnos qué son las representaciones sociales, encontramos distintas definiciones. Para Moscovici, las representaciones son un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social, se integran en un grupo o en una relación cotidiana de intercambios y liberan los poderes de su imaginación (Piña y Cuevas, 2004).

Por su parte, Jodelet (1988) sostiene que el concepto de representación social designa un modo de conocimiento específico -el saber de sentido común-, cuyos contenidos ponen de manifiesto diversos procesos generativos y funcionales socialmente caracterizados. Así, esta definición concibe a las representaciones como una forma de pensamiento social. Desde esta perspectiva, las representaciones sociales son formas de pensamiento práctico pertinentes para facilitar la comunicación, la comprensión y el dominio del entorno social, tanto en su aspecto ideal como material. En su naturaleza, estas representaciones exhiben atributos distintivos en términos de cómo se organizan los contenidos, las operaciones mentales y la lógica subyacente. En consecuencia, al describir socialmente los contenidos o los procesos de representación es crucial considerar las condiciones y contextos en los que surgen, las formas de comunicación que utilizan y las funciones que desempeñan en la interacción con el mundo y con los demás (Pugliese y Muiña, 2016).

Así, la conceptualización de las representaciones sociales como sistema de pensamiento, percepción y acción emerge pertinente para el estudio de los modos de concebir la ciudad, su infraestructura y sus servicios desde la perspectiva de los actores locales y, de manera específica, para indagar sobre las percepciones, pensamientos y acciones de los actores locales del Gran Río Cuarto respecto del servicio público de transporte urbano de pasajeros como una condición necesaria, aunque no suficiente, del desarrollo urbano.

2.3. Características, elementos constitutivos y funcionamiento de las representaciones sociales

Cuatro características fundamentales emergen de la conceptualización de las representaciones sociales como el producto a la vez que el proceso de la elaboración

psíquica de la realidad: a) toda representación siempre es la representación de un objeto, cosa u aspecto; b) toda representación tiene un carácter de imagen y la propiedad de poder intercambiar lo sensible y la idea, la percepción y el concepto; c) toda representación tiene un carácter simbólico y significante; y d) toda representación tiene un carácter constructivo y otro autónomo y creativo (Jodelet, 1988).

Siguiendo dicha caracterización, la representación es una construcción simbólica sobre algo que remite a alguien, es decir una representación de un sujeto sobre cierto objeto. En este punto, Ibañez (1988) señala que la condición de representación de *algo*, deja de lado o excluye la referencia hacia el resto de los objetos. Asimismo, el carácter de *alguien* se asocia a determinados sujetos, grupos sociales y no a otros (Carniglia, 2009). En este sentido, nuestra indagación sobre dichos aspectos de las representaciones sociales se enfoca en la construcción simbólica sobre el transporte urbano (objeto), de acuerdo a las diferentes posiciones de los diversos actores locales del GRC.

En su carácter de construcción social, las representaciones sociales se diferencian según el grupo o agregado social, por caso la construcción simbólica de una clase social difiere de la producción de sentidos creadas por otra (Emler y otros, 2003, en Carniglia, 2009). Simultáneamente, la producción de sentido de la realidad de cada persona individualmente se ve condicionada por el grupo al que pertenece ese actor social (Ibañez, 1988). En consecuencia, entre los individuos que integran un mismo grupo social se conforman significados similares que evidencian la condición performativa que tienen las representaciones debido a que su reproducción y despliegue es un hacer social en sí mismo (Carniglia, 2009).

La literatura existente sobre las representaciones sociales considera, como una dimensión significativa de su conceptualización, la existencia de diversas *funciones* de las representaciones sociales. Así, según Moscovici (1988), gracias a las representaciones los individuos reconocen y dominan su entorno social y material. En la misma línea, Jodelet (1988) toma en consideración tres funciones básicas de la representación: la integración cognitiva de la novedad; la interpretación de la realidad; y la orientación de las conductas y las relaciones sociales.

Asimismo, Ibañez (1988), plantea una serie de roles específicos que las representaciones cumplen en relación a la comunicación social, entre las cuales destaca la función de integrar novedades en el pensamiento social, intervenir en la conformación de las identidades individuales y grupales, constituir fuentes de la toma de posición respecto de un objeto y contribuir a la legitimación y configuración del orden social (Carniglia, 2009).

En su conjunto, las características esbozadas, sus elementos constitutivos y sus modos de funcionamiento permiten postular las representaciones sociales como complejos sistemas de pensamiento, percepción y acción de los actores sociales, siempre situados en específicas condiciones sociales, históricas y culturales. Dicha concepción adquiere relevancia para la indagación acerca del modo en que los actores locales construyen simbólicamente (representan) el sistema de transporte urbano (objeto) como un clave servicio público específico del desarrollo urbano.

2.4. Teoría del núcleo central de las representaciones

En la formulación de la teoría de las representaciones desarrollada inicialmente por Moscovici (1988) hay dos cuestiones claves profundizadas luego en estudios posteriores. La primera, asociada al origen y generación de las representaciones sociales, con sus respectivos procesos de objetivación y anclaje (Jodelet, 1988); la segunda, vinculada a la estructura u organización del contenido de la representación social, propia de la teoría del núcleo central de las representaciones (Abric, 1994).

Según la teoría del núcleo central de las representaciones (Abric, 1994), la representación social está conformada por dos tipos de elementos: un núcleo central y sus elementos periféricos. El primero, también denominado sistema central, está conformado por pocos elementos cognitivos innegociables responsables de otorgar el principal significado de la representación, la estabilidad, rigidez y el carácter consensual (Carniglia, 2009). Tales elementos, permiten a los miembros de un grupo llegar a un consenso e interpretar la realidad social de manera semejante y, por tanto, constituyen un factor determinante en el establecimiento de identidad social del grupo que los diferencia de otros. A su vez, el sistema central estructura los elementos cognitivos relativos al objeto debido a que está fuertemente ligado a los condicionantes históricos, simbólicos y sociales particulares a los cuales están sometidos los diferentes grupos sociales y está fuertemente ligado a su historia (Rateau y Lo Monaco, 2013).

Por otra parte, el sistema periférico incluye todos los otros componentes de la representación responsables de la movilidad, la flexibilidad y las diferencias de significado entre los individuos. Sus funciones principales son posibilitar la adaptación a prácticas sociales concretas y diferenciar el contenido de la representación social. Asimismo, si bien protegen al sistema central de una modificación en un corto tiempo (Pugliese y Muiña, 2016), los elementos cognitivos periféricos de una representación, según el contexto, pueden dar lugar a posiciones diferentes interindividuales dentro de un grupo que a futuro generen cambios en una representación social (Rateau, y Lo Monaco, 2013).

Esta condición otorga a las representaciones sociales el doble carácter de rigidez y flexibilidad, acaso pertinente para abordar la dimensión estructural a la vez que la dinámica de las concepciones sobre el transporte público urbano en sus dimensiones históricas, presentes y futuras. Así, mientras ciertos elementos cognitivos constituyen la base acaso innegociable sobre la que se asientan las representaciones de actores y grupos específicos brindando solidez estructural al sistema, otros aspectos cognitivos brindarán a éste la movilidad, la flexibilidad y las diferencias de significado entre los individuos.

2.5. Representaciones sociales y comunicación

La relación entre la comunicación y las representaciones sociales, un concepto, que como señalamos al principio del capítulo, es tomado en nuestra investigación desde la perspectiva desarrollada por la teoría psicosocial, fue y sigue siendo en la actualidad fuente de

discusión y debates en distintos estudios centrados en la construcción simbólica de la realidad, en general, y de la ciudad, de manera específica.

Petracci y Kornblit (2004) identifican dos ideas básicas de comunicación en la teoría de Moscovici (1988). La primera tiene que ver con la naturaleza social del conocimiento de la vida cotidiana generado a partir de la comunicación y de la interacción entre individuos, grupos e instituciones. Mientras que la otra idea alude a la relevancia del lenguaje y la comunicación porque permiten -por un lado- crear y compartir la realidad, y -por el otro- lograr que la realidad adquiera sentido (Carniglia, 2009).

En este sentido, se destacan dos modalidades comunicativas bien distinguidas pero que conviven y se retroalimentan en la formación y reproducción de las representaciones sociales (Carniglia, 2009). Una es la comunicación interpersonal que se da en un espacio y tiempo compartido, es decir las conversaciones cotidianas a las cuales las personas dedican gran cantidad de tiempo; mientras que la otra es la comunicación mediatizada por los medios convencionales (prensa, radio, televisión, etc), y más recientemente las plataformas digitales, que tiene un papel significativo en la creación y difusión de información, opiniones e ideas.

El papel otorgado a los grupos sociales es otro aporte significativo en distintos estudios que reconocen la importancia de la comunicación en los procesos de construcción y reproducción de las representaciones sociales. Las producciones de sentidos son diferentes entre las instituciones y grupos y, a su vez, las modificaciones que se producen hacia el interior de ellos es a partir de la interacción interpersonal y la comunicación cotidiana (Castorina y Kaplan, 2003, en Carniglia, 2009). En este sentido hay una doble tensión entre -por un lado- la necesidad de compartir significados y creencias comunes entre los miembros de una comunidad, y -por el otro- la posibilidad de que en las conversaciones cotidianas los actores sociales logren establecer cambios en sus procesos de producción simbólicas sobre determinados aspectos de la realidad, por caso, el sistema de transporte urbano colectivo como servicio público básico de la vida en la ciudad.

2.6. Recapitulando: representaciones sociales, comunicación y transporte urbano colectivo

La conceptualización de las representaciones sociales, como un modo de conocimiento específico propio del saber común que permite a las personas comprender su entorno y realidad social (Jodelet, 1988), habilita el estudio -desde una perspectiva comunicacional del desarrollo urbano- del pensamiento, la percepción y la acción, en tanto construcción simbólica de los actores sociales, sobre el estado actual, la configuración histórica y la proyección futura del servicio público de transporte urbano colectivo como condición clave del desarrollo urbano.

A los fines de dicha conceptualización, en el presente capítulo abordamos -desde el paraguas conceptual de comunicación, desarrollo urbano y ciudad-, la polisémica noción de representaciones sociales, su definición, características, elementos constitutivos y modos

de funcionamiento. Simultáneamente, abordamos el proceso de formación y generación de las representaciones sociales dentro de la teoría del núcleo central y sus respectivos sistemas (central y periférico) y la relación que tiene la comunicación con este concepto proveniente de la psicología social. Dicha conceptualización apuntó nuestro interés de estudiar la construcción simbólica del servicio de transporte urbano, en tanto objeto específico de la realidad respecto del cual emergen diversas interpretaciones, posiciones y valoraciones de los ciudadanos, siempre en condiciones sociales, históricas y culturales específicas.

En tal sentido, el estudio de las relaciones entre comunicación y ciudad reconoce la existencia y disponibilidad de una vasta trayectoria con proyectos, experiencias y aportes significativos - tanto en el territorio latinoamericano como en el plano local- para la idea, el diseño, la construcción, la gestión y el mantenimiento de las infraestructuras y servicios públicos de la vida en sociedad. Sobre dicha trayectoria focalizamos en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO 3

LA CONSTRUCCIÓN SIMBÓLICA DE LA CIUDAD: TRAYECTORIAS DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE COMUNICACIÓN URBANA

Introducción

Nuestro estudio del conocimiento local socialmente distribuido sobre la configuración histórica, el estado actual y la proyección futura del servicio público de transporte urbano colectivo reconoce, desde una perspectiva comunicacional del desarrollo urbano, la existencia y disponibilidad de una rica y diversa trayectoria en el estudio de las relaciones entre comunicación y ciudad, con proyectos, experiencias y aportes significativos - tanto en el territorio latinoamericano como en el plano local- para la idea, el diseño, la construcción, la gestión y el mantenimiento de las infraestructuras y los servicios públicos de la vida en sociedad.

En ese marco, el presente capítulo aborda los antecedentes de la investigación sobre las representaciones sociales sobre el sistema público de transporte urbano del Gran Río Cuarto, desde una mirada que articula los estudios de comunicación y ciudad, y, de modo más específico, la construcción simbólica de la ciudad. Así, en primer lugar, abordamos el estudio de las relaciones entre comunicación y ciudad en la investigación latinoamericana, focalizando en la emergencia de al menos cuatro líneas centradas, respectivamente, en las prácticas, usos y/o apropiaciones del espacio ciudadano; en la ciudad como relato; en las transformaciones contemporáneas de la ciudad en un mundo globalizado; y en los imaginarios urbanos, relatos y representaciones sobre la ciudad (Badenes, 2007).

Seguidamente, nos detenemos en la significativa trayectoria local focalizada en el estudio de la producción simbólica de la ciudad desde, por ejemplo, los circuitos culturales y las memorias sociales (Kenbel, 2012); la prensa, el orden urbano y los climas de época (Demarchi, 2013), las representaciones ciudadanas sobre los residuos sólidos urbanos (Muiña y Pugliese, 2016); las narrativas de la prensa y la construcción de una identidad local (Bosco, 2018); la mediatización de una agrociedad latinoamericana (Carniglia, 2019); la imaginación del desarrollo territorial en diversas agendas sociales (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024); y la concepción del sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto desde una mirada del ordenamiento territorial (Bettera y Hildmann, 2024). En esa significativa trayectoria local, focalizamos a continuación, de manera específica, en un

estudio específico sobre las experiencias, percepciones y sugerencias de los miembros de la comunidad universitaria como usuarios del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto (GRC) (ISTE, 2023).

La recuperación y el análisis de estas trayectorias y experiencias de investigación tanto latinoamericanas como locales, nos permiten justificar la doble premisa teórica que sustenta nuestra investigación: a) la disponibilidad (diseño, construcción, operación y mantenimiento) de infraestructuras y servicios públicos es una condición necesaria del desarrollo territorial con crecimiento económico, inclusión social, participación ciudadana, diversidad cultural y sustentabilidad ambiental; y b) la presencia de un conocimiento socialmente distribuido entre la población y los referentes locales es una condición de posibilidad para la idea, el diseño, la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de las infraestructuras y los servicios del desarrollo territorial (Carniglia y otros, 2023).

3.1. Comunicación y ciudad: una extensa y diversa trayectoria latinoamericana de investigación

El estudio de la ciudad en el campo específico de la comunicación exhibe diversos puntos de vista y enfoques. Así, al menos cuatro líneas de investigación emergen centradas, respectivamente, en las prácticas, usos y/o apropiaciones del espacio ciudadano; en la ciudad como relato; en las transformaciones contemporáneas de la ciudad en un mundo globalizado; y en los imaginarios urbanos, relatos y representaciones sobre la ciudad (Badenes, 2007). Si bien los distintos enfoques a menudo se solapan y/o superponen en el abordaje empírico de la ciudad, a los fines analíticos resulta de utilidad abordarlos en su singularidad.

Una primera línea o enfoque del estudio comunicacional de la ciudad se centra en las *prácticas, usos y/o tácticas que implican apropiaciones del espacio ciudadano* en términos de los sentidos que los sujetos le otorgan al territorio de su vida cotidiana. Dentro de esta línea de investigación, Badenes (2007) diferencia dos grandes orientaciones de estudios sobre prácticas culturales en la ciudad. Por un lado, se sitúan aquellos estudios que analizan actores urbanos como bandas, artistas callejeros, jóvenes, cartoneros y organizaciones vecinales. Los trabajos de R. Morse y A. Entel son representativos de esta línea en la cual es frecuente el empleo de analogías con el teatro para explicar la ciudad y sus calles como un escenario en donde los sujetos o grupos sociales asumen en acto un rol específico (en Badenes, 2007).

Otras investigaciones, en cambio, se centran en la semiótica de los cuerpos, por ejemplo la realizada por E. Lozano, atenta a la comunicación urbana -por ejemplo la postura corporal o vestimenta- de los ciudadanos en situaciones particulares según el espacio de la ciudad que se habita. Es el caso también de R. Sennet, quien traza una comparación histórica de muy largo plazo entre las ciudades y la experiencia corporal de las personas en prácticas cotidianas particulares (en Badenes, 2007).

Por otro lado, Badenes (2007) retoma estudios de autores como M. Augé y J. González, quienes plantean etnografías de micro-territorios urbanos. Estos son estudios que ponen el foco en detectar usos, sentidos, formas de comunicar y significar ciertos lugares -como por ejemplo un barrio, un centro comercial e incluso un medio de transporte- que los sujetos habitan. Varios de estos trabajos, asimismo, analizan la construcción de hegemonías en el territorio urbano, es decir las luchas simbólicas y los sentidos compartidos entre los distintos grupos sociales.

Dentro de esta orientación también se destaca el análisis cultural desarrollado por M. De Certeau (1996), quien reivindica la necesidad de estudiar las relaciones sociales en los espacios urbanos, recurriendo a la analogía entre la representación cartográfica de los mapas portulanos -en donde aparece no sólo una indicación geográfica, sino que también signos que dan cuenta de prácticas propias de cada región- en relación con los mapas modernos que no brindan información sobre aspectos culturales (en Badenes, 2007).

Una segunda línea de trabajo refiere a *la ciudad como relato*, la cual aborda la propia materialidad de la ciudad como significante de una narrativa histórica y de la organización social que la configura. Dentro de esta línea, Badenes (2007) cita a M. Rojas Mix, quien estudia la configuración de las ciudades coloniales españolas y la relevancia de la plaza mayor ubicada en el centro de la ciudad junto a los edificios que representaban las instituciones de poder como la catedral, el cabildo, y el Palacio de Gobierno o Justicia.

En la misma línea se inscribe el estudio de E. Jelin y V. Langland (2003, en Badenes, 2007), quienes ponen atención, por un lado, a la producción social de sentido que las autoridades políticas asientan en la instalación de estatuas, placas o museos con el objetivo de generar materialidad en la memoria sobre acontecimientos o personalidades del pasado; y, por el otro, a cómo la sociedad civil se esfuerza mediante procesos de lucha por plasmar su propia semantización en objetos materiales visibles en espacios públicos. Esta iniciativa por parte de la ciudadanía, se aprecia también en aquellas acciones que buscan generar memoria² en la materialidad mediante la habilitación de espacios y edificios en donde ocurrieron hechos que atentaron contra la dignidad humana, como campos de concentración o centros de detención clandestinos.

Asimismo, en la respuesta a interrogantes acerca de la ciudad en clave cultural, pero también histórica, los distintos trabajos presentes en esta línea tienen puntos en común con la *historia cultural urbana*. Dicha disciplina indaga en el conocimiento histórico de los aspectos físicos de la ciudad, pero reconociendo que éstos producen significaciones que afectan a la cultura y que, a su vez, las representaciones e imaginarios de la sociedad inciden en la materialidad (Gorelik, 1998).

² Siguiendo este concepto, un ejemplo local en el Gran Río Cuarto es La Casa de la Memoria. Único Sitio de la Memoria de Río Cuarto y el Sur de Córdoba. Funciona como la sede oficial de la Comisión Municipal de la Memoria (instituida por Ordenanza Municipal 188/08 y modificatorias vigentes). <https://casadelamemoriariocuarto.gob.ar>. Otro caso en la ciudad de Río Cuarto, es el Museo Municipal Héroes de Malvinas -inaugurado en noviembre del año 2020- destacado por ser el segundo en su tipo a nivel nacional. Ver más en: [Museo Municipal Héroes de Malvinas](#)

Una tercera línea de investigación sobre comunicación y ciudad involucra los estudios de disciplinas que discuten los *procesos de transformación de la ciudad*, tanto en su configuración urbana como en las relaciones sociales afectadas por el hiperconsumo creciente de las grandes ciudades, sumado al importante aumento de las nuevas tecnologías de la comunicación y la información (Badenes, 2007). En esta línea de investigación, M. Augé (1993) y B. Sarlo (2006) enfatizan que, en lugares como los shoppings, centros comerciales, grandes medios de transporte urbano, entre otros, la lógica del mercado modificó el modo de relacionarse de las personas y el sentido de pertenencia hacia lugares como el barrio, las plazas y distintos espacios públicos de la ciudad (en Badenes, 2007).

Desde esta perspectiva, el avance de estos lugares enfocados en el comercio y el consumo no solo distorsiona las interacciones interpersonales de los ciudadanos evitando que adviertan y en consecuencia puedan dialogar y debatir sobre aquellos problemas propios de la ciudad que habitan y de su vida cotidiana, sino que además reduce la capacidad de organización para manifestar en espacios públicos diversas demandas asociadas a cuestiones que los involucran como ciudadanos (Badenes, 2007).

Finalmente, una cuarta línea de investigación agrupa estudios sobre *los imaginarios urbanos, relatos y representaciones sobre la ciudad*. Badenes (2007) pondera la noción de M. Carman, respecto a la importancia de las narrativas para la configuración de la ciudad no solo en el sentido arquitectónico y urbanístico, sino también mediante la imposición de una narrativa que busca conectar espacios y prácticas espaciales, destacando ciertas áreas de la ciudad en detrimento de otras, y legitimando ciertos trayectos en función de un modelo de ciudad (en Badenes, 2007). Asimismo, Badenes (2007) amplía esta idea retomando la propuesta de R. Reguillo acerca de que la producción simbólica resulta igual de útil para los ciudadanos en su cotidianidad tanto como las cifras, estadísticas o datos oficiales para el entendimiento de la ciudad en la que viven.

De la amplia y diversa bibliografía sobre la ciudad y los imaginarios urbanos, Badenes (2007) reconoce los diversos modos de imaginar la ciudad. Para ello, recupera los trabajos de Silva (1992) y García Canclini (1997): el primero, con su enfoque de croquis urbanos referido a los encuentros que se dan entre ciudadanos y el análisis de cómo éstos participan en la construcción simbólica de la ciudad; y el segundo, con su estudio de los imaginarios urbanos a partir de la puesta en relación de las imágenes fotográficas de la ciudad y las interpretaciones que sobre ella hicieron diez grupos de enfoque.

Este amplio y heterogéneo mapa de estudios sobre comunicación y ciudad habilita un fecundo campo para el pensamiento, el diseño y la intervención del desarrollo urbano coherente con una concepción multidimensional del desarrollo y plural del fenómeno urbano como escenario de las relaciones, de las prácticas, de los significados y de la materialidad de la vida en sociedad, en particular en países como Argentina donde más del noventa por ciento de la población habita en diversos núcleos urbanos, o sea territorios de población agrupada con dos mil o más habitantes.

Reconociendo el carácter multidimensional de la relación entre comunicación, desarrollo urbano y ciudad, nuestro estudio focaliza la producción simbólica de la ciudad como sistema

de pensamiento, percepción y acción -es decir, desde las representaciones sociales- de los sujetos (Ver capítulo 3)-, pertinente para la comprensión de la ciudad representada como escenario de la vida social, tanto como para la planificación urbana de la vida en la ciudad.

3.2. Comunicación y construcción simbólica de la ciudad: una sustantiva trayectoria local

Para indagar en la construcción simbólica de la ciudad como escenario de las relaciones sociales, de los significados socio-culturales y de la reproducción material de la vida en la ciudad, resulta pertinente asumir una posición afín a *los imaginarios urbanos, relatos y representaciones sobre la ciudad* (Badenes, 2007), en particular a la ciudad representada por sus referentes y ciudadanos locales. Dicho enfoque pone en relación, desde una perspectiva de la comunicación para el desarrollo urbano, al conjunto de significaciones, representaciones y sentidos que se producen y reproducen en el espacio citadino, con la dimensión material de la ciudad -más precisamente, con las infraestructuras y servicios públicos- y su respectivo funcionamiento y acceso para la población.

La preocupación por conocer la producción simbólica de la ciudad tiene un amplio e importante desarrollo que se refleja no sólo en investigaciones a nivel nacional y latinoamericano (Badenes 2007), sino también a nivel local. En este sentido, una significativa trayectoria local focaliza el estudio de la producción simbólica de la ciudad desde, por ejemplo, los circuitos culturales y las memorias sociales (Kenbel, 2012); la prensa, el orden urbano y los climas de época (Demarchi, 2013), las representaciones ciudadanas sobre los residuos sólidos urbanos (Muiña y Pugliese, 2016); las narrativas de la prensa y la construcción de una identidad local (Bosco, 2018); la mediatización de una agrocuidad latinoamericana (Carniglia, 2019); las experiencias y percepciones de los usuarios de un servicio público urbano (ISTE, 2023); la imaginación del desarrollo territorial en diversas agendas sociales (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024); y la concepción del sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto desde una mirada del ordenamiento territorial (Bettera y Hildmann, 2024).

Así, Kenbel (2012) focaliza los modos en que se reproduce o discute el orden social que afecta a los actores rurbanos en un contexto urbano-moderno, analizando las tensiones entre las concepciones que argumentan y promueven ciertas políticas públicas y las concepciones y experiencias de quienes son afectados por aquellas a partir de tres hitos correspondientes al período 1960-2010. Partiendo de una perspectiva que postula a las memorias sociales como textos que nos permiten discutir las concepciones de orden a través de los circuitos de la cultura, el estudio evidencia cómo las actividades de rebusque y la presencia de materiales y saberes rurales en el contexto urbano son interpretadas por sus protagonistas como estrategias de sobrevivencia y de identidad cultural. En consecuencia, las tensiones entre las políticas públicas y las concepciones de los actores rurbanos revelan una disputa por la legitimidad del orden social urbano-moderno, mostrando cómo los significados culturales circulantes desafían y a veces reafirman dicho orden.

Desde una perspectiva que articula el estudio de la prensa gráfica, el orden urbano y los climas de época, Demarchi (2013) analiza las concepciones sobre el orden urbano y las emergencias sociales que se manifiestan a lo largo del siglo XX en los tratamientos informativos de la prensa escrita local. Los resultados del estudio evidencian que las construcciones periodísticas de las emergencias sociales en Río Cuarto están fuertemente influenciadas por concepciones de modernidad, civilización y progreso. Estas construcciones tienden a ver las prácticas rurales y no-urbanas como problemáticas, lo que revela un sesgo hacia una visión moderna y lineal del orden social. Así, las representaciones mediáticas reflejan y refuerzan las tensiones entre lo moderno y lo emergente en una ciudad intermedia de Argentina.

Por su parte, Bosco (2018) focaliza en el estudio de un ciclo informativo de un diario de alcance local-regional sobre el abandono, litigio socioambiental y refuncionalización del predio de una ex empresa agroindustrial. Partiendo del supuesto de que el espacio que habitamos y recorremos diariamente se construye y reconstruye a través de relaciones, interacciones, prácticas y trayectorias de los sujetos en un proceso que también configura pautas de identificación, su estudio postula que estas relaciones y disputas en torno al espacio local en una ciudad intermedia es esencial para comprender la dinámica social. Así, a partir del análisis de los significados y las redes semánticas de más de cien notas con formato informativo diverso dentro de un ciclo informativo, identifica tres narrativas subyacentes a la construcción del diario sobre lo local: civil-vecinal, institucional-política y civil-empresarial. Estas narrativas representan la trama entre los actores que conforman el conflicto asociado al ciclo informativo, cuya disputa es atravesada por variables afectivas, económicas, racionales y materiales; de las cuales emergen sentidos diversos de lo local que postulan la emergencia de 'varios locales', los cuales definen y construyen un espacio de relaciones que determina pautas de identificación.

Partiendo de una posición teórica que postula a las representaciones sociales sobre los Residuos Sólidos Urbanos (RSU) como un problema social del desarrollo local sustentable, Muiña y Pugliese (2016) identifican las representaciones sociales de los ciudadanos de Río Cuarto acerca de la problemática de los RSU, desde una mirada de comunicación y desarrollo. A partir de una triangulación inter-metodológica, con combinación de entrevistas focalizadas y sondeo de opinión, los resultados del estudio muestran que las representaciones genéricas y específicas de la ciudadanía de Río Cuarto sobre los RSU establecen una plataforma significativa de ideas para una gestión más sustentable a nivel local. En tal sentido, se destacan las implicancias relevantes para el trabajo comunicacional y la intervención en el espacio público mediante diversos modos, medios y géneros de la comunicación.

Carniglia (2019), en tanto, se pregunta por el consumo de televisión dentro y fuera del hogar en una agrociedad de Argentina, un específico territorio híbrido conformado por la interpenetración de rasgos urbanos y rurales. Su estudio parte de la premisa de que, si en el territorio de la ciudad moderna del siglo XXI una de las principales actividades consiste en mirar y ser mirados, cabe identificar los ubicuos consumos de la televisión las diferentes formas de aglomeración urbana, y en particular en la agrociedad latinoamericana, como una experiencia básica de la vida contemporánea. Los resultados del estudio muestran como los consumos de televisión se muestran ubicuos, al menos en sus prácticas, tanto dentro como

fuera del hogar de la agrociedad pampeana, de modo tal que la vida cotidiana acontecería en y a través de la televisión. De este modo, el consumo de televisión en la agrociedad se instala en el núcleo de las disputas sociales y políticas por la visibilidad, credibilidad y legitimidad de unos modos de urbanización dinámicos, incluyentes y sustentables que trasciendan los muy críticos dilemas de la modernidad avanzada periférica.

En una reciente investigación orientada bajo demanda, Carniglia, Bosco y Coleff (2024) se enfocan en el estudio de las representaciones de la prensa digital, las poblaciones y los referentes comunitarios del eje vial Gran Río Cuarto – Gran Villa María sobre una nueva autovía específica del territorio regional. El estudio, se enmarca en un programa de investigación que, a pedido de una secretaría municipal, focalizó las condiciones de viabilidad económica, sociocultural y territorial de la construcción de la Autovía Gran Río Cuarto - Gran Villa María desde una perspectiva multidimensional y multiescalar del desarrollo regional (ISTE, 2022). Subyace a dicha investigación, de carácter aplicado, la premisa de que la identificación del conocimiento y/o la inteligencia socialmente distribuidos en la población pueden ampliar la perspectiva sobre la idea y otros aspectos de una autovía como una infraestructura pública del desarrollo territorial al tiempo que habilitan otro canal para la participación de los ciudadanos en las políticas públicas y otras iniciativas específicas de la transformación socio-territorial (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024); premisa que reproducimos y ampliamos en nuestro estudio sobre el sistema de transporte urbano. Los resultados de la investigación señalan que las tres tramas de representaciones sociales sobre una eventual carretera renovada entre las ciudades argentinas de Río Cuarto y Villa María conforman una compleja imaginación del territorio con muchos más consensos que disensos. Unos y otros emergen en las noticias de la prensa local digitalizada, las concepciones de distintos grupos de las poblaciones y las ideas de los referentes de múltiples grupos y actividades sociales, pertinentes para el pensamiento, la percepción y la acción del desarrollo regional.

Cierran esta revisión abierta de antecedentes locales sobre la relación entre comunicación y ciudad dos antecedentes recientes que focalizan, de manera específica, la cuestión del sistema de transporte urbano colectivo como una dimensión del desarrollo urbano y territorial. El primer estudio se refiere a un trabajo de investigación desarrollado por el Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (ISTE-UNRC/CONICET). Realizado bajo demanda del Consejo Superior de la UNRC, dicho estudio relevó las experiencias y percepciones de los miembros de la comunidad universitaria como usuarios del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto (GRC), mediante una encuesta en línea a 3808 miembros de la UNRC (docentes, alumnos, no docentes y graduados) como usuarios del servicio público de transporte urbano colectivo. Dado que dicho estudio constituye una experiencia que dialoga con el presente trabajo de licenciatura, en tanto participé como estudiante avanzado en el equipo a cargo del relevamiento, sus principales resultados son abordados en detalle en el próximo acápite.

Finalmente, Bettera y Hildmann (2024) abordan el sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto desde una mirada integral y participativa en el marco del ordenamiento territorial. Mediante la puesta en diálogo de diversos estudios específicos a cargo de un equipo de docentes investigadores del Departamento de Geografía de la UNRC, focalizan en la comprensión integral y participativa del sistema de transporte público masivo de

pasajeros en el Gran Río Cuarto como una contribución al desarrollo sostenible del territorio. Concibiendo al territorio como una construcción social e histórica con múltiples dimensiones, en la que intervienen diversos actores y procesos a diferentes escalas, los resultados del estudio focalizan múltiples dimensiones del sistema de transporte y comunicación del Gran Río Cuarto, reconociendo su significativo rol en la satisfacción no solo de las necesidades de desplazamiento de las personas, sino también el traslado de insumos y mercancías. De esta manera, el transporte emerge como una actividad central tanto desde el punto de vista económico como social en la que se juega, en última instancia, la calidad de vida de sus pobladores. Asimismo, se identifican las fortalezas y debilidades del sistema de transporte, aptas para el diseño de políticas públicas de movilidad y conectividad territorial.

Los siguientes cuadros sistematizan esta vasta producción socio-científica local sobre la comunicación y ciudad (Cuadro 2) y sobre comunicación, ciudad, transporte y territorio (Cuadro 3) según las siguientes dimensiones: interés o supuesto, problema de investigación, perspectiva teórica, perspectiva metodológica, resultados y nichos o vacíos de conocimiento.

Cuadro 2. Investigaciones locales sobre comunicación y ciudad

ESTUDIO	KENBEL, C. (2012) <i>Circuitos culturales y tensiones de sentido: la rurbanidad según las memorias sociales en la ciudad de Río Cuarto</i>	DEMARCHI, P. (2013) <i>El devenir de las construcciones periodísticas sobre la ciudad y las emergencias sociales (siglo XX) : prensa, orden urbano y clima de época</i>	MUIÑA L. & V. PUGLIESE (2016) <i>Pasala y que no vuelva. Representaciones ciudadanas sobre los residuos sólidos urbanos.</i>	BOSCO, M. (2018) <i>Narrativas sobre lo local en ciclos informativos de la prensa gráfica</i>
ASPECTO				
Supuestos o intereses	La presencia de prácticas rurbanas en contextos urbanos genera tensiones en el orden social. La legitimidad del orden social se disputa culturalmente a través de los sentidos que circulan, pero es a partir de la mirada integral del circuito cultural que puede darse cuenta del modo en que los principios y las concepciones asociadas al orden urbano-moderno se discuten o reafirman.	La manera en que los medios de comunicación dan cuenta de la realidad debe incluirse dentro de un marco más general que contiene los saberes e ideas hegemónicos de la sociedad de cada momento y que los tratamientos, que parecen encerrar explicaciones naturales y evidentes, están más bien estructurados en torno a ciertos principios generales a través de los cuales se define lo esperable.	En sociedades heterogéneas y desiguales bajo regímenes representativo-democráticos, la gestión efectiva de los residuos sólidos urbanos (RSU) requiere un enfoque multidimensional y participativo, que integre las percepciones ciudadanas y promueva políticas sostenibles a largo plazo que aborden la reducción, reutilización y reciclaje, en armonía con el desarrollo local.	El espacio que habitamos y recorremos diariamente se construye y reconstruye a través de relaciones, interacciones, prácticas y trayectorias de los sujetos en un proceso que también configura pautas de identificación. En ese marco, el análisis de estas relaciones y disputas en torno al espacio local en una ciudad intermedia es esencial para comprender la dinámica social.
Problema de investigación	Comprender cómo se reproduce o discute el orden social que afecta a los actores rurbanos en un contexto urbano-moderno, analizando las tensiones entre sus concepciones y experiencias y las políticas públicas durante el período 1960-2010.	Analizar las concepciones sobre el orden urbano y las emergencias sociales que se manifiestan a lo largo del siglo XX en los tratamientos informativos de la prensa riocuartense.	Identificar las representaciones sociales de los ciudadanos de Río Cuarto acerca de la problemática de los RSU, desde una mirada de comunicación y desarrollo.	Analizar un ciclo informativo de un diario de alcance local-regional sobre el abandono, litigio socioambiental y refuncionalización del predio de una ex empresa agroindustrial.
Perspectiva teórica	Las memorias sociales como textos que nos permiten discutir las concepciones de orden a través de los circuitos de la cultura.	Las construcciones discursivas de la prensa como configuración naturalizada del orden social que articula lo esperable y lo (in)decible.	Las representaciones sociales sobre los Residuos Sólidos Urbanos como problema social del desarrollo local sustentable.	Las narrativas mediatizadas por el diario local acerca de los territorios, actores y significados de la condición local
Perspectiva metodológica	Análisis relacional de hitos conflictivos significativos en la vida urbana de la ciudad de Río	Análisis discursivo de más de 750 artículos periodísticos de los diarios <i>El Pueblo</i> y <i>Puntal</i> de Río Cuarto.	Triangulación inter-metodológica, con combinación de entrevistas focalizadas y sondeo de opinión.	Análisis de los significados y las redes semánticas de 107 notas con formato informativo diversos dentro

	<p>Cuarto durante el período 1960-2010, seleccionados por su incidencia en los actores urbanos. En ese marco, la estrategia metodológica comprende técnicas cualitativas y flexibles orientadas al análisis de las memorias sociales, cuyos componentes –soportes, actores, contenidos y trayectorias– conducen al complejo abordaje de las concepciones y tensiones del orden social.</p>	<p>El corpus analizado comprende materiales periodísticos que hacen referencia a la ciudad y a las emergencias sociales, sin distinguir entre géneros periodísticos. La indagación abarca tres períodos históricos clave: 1915-1918, 1947-1951 y 1998-1999, identificados por la presencia de significativas transformaciones urbanas y sociales, que configuran una diversidad de temáticas noticiadas.</p>	<p>La perspectiva cualitativa se utiliza para abordar las representaciones sociales genéricas de ciudadanos locales implicados en la problemática, mientras que la cuantitativa se aplica a las representaciones sociales específicas de vecinos adultos de Río Cuarto. Esta combinación procura una comprensión más integral de las percepciones ciudadanas sobre los RSU.</p>	<p>de un ciclo informativo. El ciclo comprende todas las noticias, crónicas, editoriales, notas de opinión y otros tipos de textos (por ejemplo, viñetas humorísticas) publicados en el Diario Puntal de la ciudad de Río Cuarto durante los años 2010, 2011 y 2012 y que abordan desde distintos puntos de vista el suceso objeto de estudio. La construcción metodológica comprende al diario como un <i>meganarrador compuesto</i>.</p>
<p>Principales resultados</p>	<p>Los resultados de la investigación indican que las actividades de rebusque y la presencia de elementos rurales en el contexto urbano son interpretadas por sus protagonistas como estrategias de sobrevivencia y de identidad cultural. En consecuencia, las tensiones entre las políticas públicas y las concepciones de los actores urbanos revelan una disputa por la legitimidad del orden social urbano-moderno, mostrando cómo los significados culturales circulantes desafían y a veces reafirman dicho orden.</p>	<p>Los resultados del estudio evidencian que las construcciones periodísticas de las emergencias sociales en Río Cuarto están fuertemente influenciadas por concepciones de modernidad, civilización y progreso. Estas construcciones tienden a ver las prácticas urbanas y no-urbanas como problemáticas, lo que revela un sesgo hacia una visión moderna y lineal del orden social. Así, las representaciones mediáticas reflejan y refuerzan las tensiones entre lo moderno y lo emergente en una ciudad intermedia de Argentina.</p>	<p>Los resultados de la investigación muestran que las representaciones genéricas y específicas de la ciudadanía de Río Cuarto sobre los RSU establecen una plataforma significativa de ideas para una gestión más sustentable a nivel local. Se destacan las implicancias relevantes para el trabajo comunicacional y la intervención en el espacio público mediante diversos modos, medios y géneros. Los datos obtenidos sirven como punto de partida para nuevas preguntas y enfoques en futuras investigaciones.</p>	<p>Los resultados del estudio identifican tres narrativas subyacentes a la construcción del diario sobre lo local: civil-vecinal, institucional-política y civil-empresarial. Estas narrativas representan la trama entre los actores que conforman el conflicto asociado al ciclo informativo, cuya disputa es atravesada por variables afectivas, económicas, racionales y materiales. Varios sentidos de lo local postulan la emergencia de 'varios locales', los cuales definen y construyen un espacio de relaciones.</p>
<p>Vacios de conocimiento</p>	<p>Relevar las tensiones de sentido entre las experiencias y concepciones de los actores y las políticas públicas de infraestructuras y servicios públicos, como condiciones de la construcción de un orden urbano-moderno.</p>	<p>Relevar, en el marco de las emergencias sociales y los climas de época, la construcción de la prensa local en torno a las infraestructuras y servicios públicos como parámetros del orden urbano y la modernidad.</p>	<p>Relevar las representaciones ciudadanas sobre los RSU en otras agendas sociales, por ejemplo, mediáticas; y sobre otras condiciones del desarrollo local tales como infraestructuras y servicios públicos.</p>	<p>Relevar a los actores de la noticia y reconocer las percepciones de los lectores respecto de este específico ciclo informativo u otros vinculados al espacio urbano, sus infraestructuras y sus servicios públicos.</p>

Elaboración de F. Suárez y A. Coleff en base a Kenbel (2012); Demarchi (2013); Muiña y Pugliese (2016) y Bosco (2018).

Cuadro 3. Investigaciones locales sobre comunicación, ciudad, transporte y territorio

ESTUDIO	CARNIGLIA, E. (2019) <i>La mediatización de una agrociedad latinoamericana. Consumos de televisión dentro y fuera del hogar</i>	ISTE (2023) <i>Los usuarios de la UNRC y el nuevo sistema de transporte urbano del Gran Río Cuarto. Experiencias, percepciones y sugerencias sobre un servicio público</i>	CARNIGLIA, E., BOSCO M. & A. COLEFF (2024) <i>Imaginar el desarrollo regional. Representaciones sociales de una infraestructura vial</i>	BETTERA & HILDMANN (2024) <i>Sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto. Una mirada integral y participativa en el marco del ordenamiento territorial</i>
ASPECTO				
Supuestos o intereses	Si en el territorio de la ciudad moderna del siglo XXI una de las principales actividades consiste en mirar y ser mirados, cabe identificar los ubicuos consumos de la televisión dentro y fuera del hogar en las diferentes formas de aglomeración urbana, y en particular en la agrociedad latinoamericana, como una experiencia básica de la vida contemporánea.	En sociedades heterogéneas y crecientemente desiguales, como Argentina, los diversos sistemas públicos del transporte urbano (ómnibus, subterráneo, tranvía, funicular, etc.) operan en las tensiones entre la gestión estatal, el rédito privado y las demandas de los ciudadanos de un servicio compatible con el bienestar social y la movilidad como uno de los derechos básicos a la ciudad.	La identificación del conocimiento y/o la inteligencia socialmente distribuidos en la población pueden ampliar la perspectiva sobre la idea y otros aspectos de una autovía como una infraestructura pública del desarrollo territorial al tiempo que habilitan otro canal para la participación de los ciudadanos en las políticas públicas y otras iniciativas específicas de la transformación socio-territorial.	La comprensión integral y participativa del sistema de transporte público de pasajeros en el Gran Río Cuarto como una contribución al desarrollo sostenible del territorio; concebido éste como una construcción social e histórica con múltiples dimensiones, en la que intervienen diversos actores y procesos a diferentes escalas, en los que se juega la calidad de vida de los habitantes.
Problema de investigación	Analizar el consumo de televisión dentro y fuera del hogar en una agrociedad de Argentina, un específico territorio híbrido conformado por la interpenetración de rasgos urbanos y rurales.	Relevar experiencias y percepciones de los miembros de la comunidad universitaria como usuarios del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto (GRC).	Relevar las representaciones de la prensa digital, las poblaciones y los referentes comunitarios del eje vial Gran Río Cuarto – Gran Villa María sobre una nueva autovía específica del territorio regional.	Analizar el sistema de transporte en el Gran Río Cuarto desde una mirada integral y participativa que articula aspectos técnicos y sociales en el marco del ordenamiento territorial.
Perspectiva teórica	La mediatización y el consumo televisivo en una agrociedad como una configuración híbrida conformada por la interrelación de características urbanas y rurales.	La experiencia como una amalgama triádica de la relación con la realidad y la percepción como un proceso cognitivo de construcción de significados sobre la experiencia.	Las representaciones sociales como un problema de comunicación para el desarrollo en tanto campo de teoría y práctica con dimensiones simbólicas, relacionales y materiales	El territorio como una construcción social e histórica con múltiples dimensiones, en la que intervienen múltiples actores y procesos a diferentes escalas.
Perspectiva metodológica	Convergencia o triangulación metodológica con: a) discusión teórica sobre la noción de	Diseño entre exploratorio y descriptivo con metodología cuantitativa. Encuesta en línea	Triangulación inter-metodológica de corto plazo bajo un diseño entre exploratorio y descriptivo: a)	Diagnóstico integral de la movilidad urbana a partir de una metodología mixta con triangulación de métodos

	<p>“agrociedad” en el marco de los estudios socioculturales; b) análisis de datos secundarios cuantitativos de un estudio en serie sobre los consumos de televisión en los hogares de esta configuración urbana; y c) exploración etnográfica preliminar de otros lugares urbanos con modos de exposición a la televisión también cotidianos y externos a los espacios domésticos.</p>	<p>mediante plataforma digital de la UNRC (SISINFO) a 3808 miembros de la UNRC (docentes, alumnos, no docentes y graduados) como usuarios del servicio público de transporte urbano colectivo. Procesamiento digital de estadística descriptiva, mediante cálculo de frecuencias absolutas y relativas, medidas de tendencia central y gráficos diversos.</p>	<p>análisis comparativo de temáticas y redes semánticas en la prensa local de Río Cuarto y Villa María; b) encuesta en terreno a pobladores urbanos y rurales con muestreo por cuotas de género y edad; y c) Entrevistas semiestructuradas a referentes locales de organizaciones públicas, privadas y comunitarias de las trece localidades del eje GRC-GVM.</p>	<p>cuantitativos y cualitativos. Trabajo compuesto por diversas indagaciones específicas: cada estudio propone una particular estrategia metodológica con sus respectivas técnicas, instrumentos y procedimientos. En su conjunto, el estudio propone superar los análisis tradicionales de carácter técnico al considerar también factores sociales y económicos.</p>
<p>Principales resultados</p>	<p>Los resultados del estudio muestran como los consumos de televisión se muestran ubicuos, al menos en sus prácticas, tanto dentro como fuera del hogar de la agrociedad pampeana, de modo tal que la vida cotidiana acontecería en y a través de la televisión. De este modo, el consumo de televisión en la agrociedad se instala en el núcleo de las disputas sociales y políticas por la visibilidad, credibilidad y legitimidad de unos modos de urbanización dinámicos, incluyentes y sustentables que trasciendan los muy críticos dilemas de la modernidad avanzada periférica.</p>	<p>Los resultados comprenden seis dimensiones del relevamiento de los usuarios servicio de transporte: pertenencia y rol institucional, rasgos socio-demográficos, modo de circulación y transporte utilizado, experiencia de uso del transporte local, percepciones sobre este servicio público y sugerencias para la mejora del sistema de ómnibus urbano en el Gran Río Cuarto. Se postula que el conocimiento generado, único en su tipo conocido a nivel local, identifica varias ideas y acciones para mejorar un servicio público de transporte hoy motivo de frecuentes reclamos y demandas.</p>	<p>Los resultados de la investigación señalan que las tres tramas de representaciones sociales sobre una eventual carretera renovada entre las ciudades argentinas de Río Cuarto y Villa María conforman una compleja imaginación del territorio con muchos más consensos que disensos. Unos y otros emergen en las noticias de la prensa local digitalizada, las concepciones de distintos grupos de las poblaciones y las ideas de los referentes de múltiples grupos y actividades sociales, pertinentes para el pensamiento, la percepción y la acción del desarrollo regional.</p>	<p>Los resultados del estudio abordan múltiples dimensiones del sistema de transporte y comunicación del Gran Río Cuarto, reconociendo su significativo rol en la satisfacción no solo de las necesidades de desplazamiento de las personas, sino también el traslado de insumos y mercancías. De esta manera, el transporte emerge como una actividad central tanto desde el punto de vista económico como social. Asimismo, se identifican las fortalezas y debilidades del sistema de transporte, aptas para el diseño de políticas públicas de movilidad y conectividad territorial.</p>
<p>Vacios de conocimiento</p>	<p>Abordar los sentidos construidos sobre las infraestructuras y servicios públicos en el marco de una agrociedad como una experiencia básica de la vida contemporánea atravesada por complejos procesos de mediatización</p>	<p>Relevar cualitativamente las representaciones de los actores locales sobre el sistema público de transporte urbano colectivo. Extender la mirada de los usuarios hacia los prestadores y gestores del servicio público local.</p>	<p>Complementar el relevamiento de las representaciones sobre la infraestructura vial regional con el abordaje de otras infraestructuras y servicios del desarrollo territorial, contemplando las múltiples agendas del espacio social.</p>	<p>Relevar los posicionamientos específicos de los diversos grupos de actores locales asociados al servicio de transporte urbano colectivo. Relevar las relaciones entre el sistema de transporte colectivo y otras infraestructuras del desarrollo urbano.</p>

Elaboración de F. Suárez y A. Coleff en base a Carniglia (2019); Carniglia, Bosco y Coleff (2024); ISTE (2024) y Bettera y Hildmann (2024).

3.3. Los usuarios de la UNRC y el nuevo sistema de transporte urbano del GRC: experiencias, percepciones y sugerencias sobre un servicio público

Un antecedente específico, directamente relacionado con la experiencia, la temática y el desarrollo del presente Trabajo Final de Licenciatura, es el estudio realizado por el Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas, organismo público local del sistema de ciencia, tecnología y educación superior de doble dependencia: CONICET y UNRC. Realizado bajo demanda del Consejo Superior de la UNRC, un equipo de catorce investigadores al mismo tiempo multidisciplinario, interclaustró e interinstitucional - que integré como comunicador social del equipo de tres personas a cargo de la comunicación de la investigación-, relevó experiencias, percepciones y sugerencias de los miembros de la comunidad universitaria como usuarios del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto (GRC) (ISTE, 2023).

El estudio supone que, en sociedades heterogéneas y crecientemente desiguales como Argentina, los diversos sistemas públicos del transporte urbano (ómnibus, subterráneo, tranvía, funicular, etc.) operan en las tensiones entre la gestión estatal, el rédito privado y las demandas de los ciudadanos de un servicio compatible con el acceso al bienestar social, en general, y a la movilidad, en particular, como uno de los derechos básicos a la ciudad. Allí situado, el relevamiento comprendió tres claves teóricas-conceptuales pertinentes a nuestra problemática de estudio: a) El sistema de transporte de pasajeros como un fenómeno urbano dependiente de factores diversos: definiciones tecnológicas y organizacionales del servicio, características del mercado, rasgos de las empresas y regulaciones estatales; b) La experiencia de los usuarios del transporte como una amalgama entre: i) un “hecho interno” previo a toda reflexión, ii) el aprendizaje adquirido con la práctica, y iii) la confirmación empírica y sensible de datos de la realidad; y c) La percepción como un proceso cognitivo constitutivo en la construcción de significados sobre la experiencia (ISTE, 2023).

Con un diseño metodológico entre exploratorio y descriptivo, el método comprendió una encuesta en línea con más de 90 preguntas a 3808 integrantes de la comunidad universitaria, en su amplia mayoría estudiantes, implementada durante mayo de 2023 mediante el sistema digital SISINFO-UNRC. Los resultados del estudio corresponden a seis dimensiones del relevamiento de los usuarios del actual servicio público de transporte urbano: pertenencia y rol institucional, rasgos sociodemográficos, modo de circulación y transporte utilizado, experiencia de uso del transporte local, percepciones sobre este servicio público y sugerencias para la mejora del sistema de ómnibus urbano en el Gran Río Cuarto.

Bajo la premisa de que el conocimiento generado, único en su tipo conocido a nivel local, identifica varias ideas y acciones para mejorar un servicio público de transporte hoy motivo de frecuentes reclamos y demandas, el siguiente cuadro sistematiza las principales experiencias, percepciones y sugerencias de la comunidad universitaria como usuarios del sistema de transporte urbano local.

Cuadro 4. Experiencias, percepciones y sugerencias de la comunidad universitaria sobre el servicio público de transporte urbano colectivo

DIMENSIÓN	PRINCIPALES CONCLUSIONES
Experiencia de uso del sistema de transporte público	<p>La carencia de vehículo propio predomina entre las razones de los usuarios para el uso del transporte urbano colectivo. Los usuarios utilizan el ómnibus local fundamentalmente para el traslado al Campus de la UNRC durante cinco o cuatro días a la semana mientras que la mitad de los pasajeros utiliza el servicio de transporte urbano colectivo también los fines de semana o feriados.</p>
	<p>Casi la mitad de los usuarios del ómnibus urbano se traslada hacia la UNRC en el horario comprendido entre las 7 y 9 horas de cada día hábil mientras que los restantes pasajeros viajan en distintas franjas horarias comprendidas entre la 15:30 y las 17 horas. Los usuarios parten de regreso desde la UNRC en distintas franjas horarias comprendidas entre las 11 y las 21 horas. La distancia recorrida por los pasajeros hasta las paradas del ómnibus urbano promedia unas 4,07 cuadras. Cerca de la mitad de los viajeros enfrenta en este recorrido una o más de dificultades como las calles o sectores sin iluminación, las veredas ausentes o en mal estado y una caminata ahora más extensa para llegar a la parada.</p>
	<p>El promedio del muy diverso tiempo de la espera para el viaje hacia la UNRC es de entre 15 y 16 minutos según las distintas líneas troncales. Si bien la dispersión del promedio del tiempo de espera es también amplia, en el regreso desde el Campus la mayor frecuencia es de entre 13 y 14 minutos. Por otra parte, casi dos tercios de los usuarios tienden, con una frecuencia diversa, a esperar un nuevo vehículo cuando el ómnibus urbano circula sin asientos vacíos o con pasajeros hacinados.</p>
	<p>La duración promedio del viaje hacia el Campus es de 35 minutos para los usuarios de las líneas troncales C y D y de entre 44 y 45 minutos para los pasajeros de las troncales A y B. A su vez, la duración promedio del viaje desde el Campus es de 35 a 36 minutos para los usuarios de las líneas troncales C y D y de entre 45 y 47 minutos para los pasajeros de las troncales A y B.</p>
	<p>Las líneas troncales D y C son las más utilizadas por los universitarios encuestados. Asimismo, las líneas ramales U, I y L son las más utilizadas por los pasajeros. Es decir: sobresale el uso de todas las líneas que llegan a la UNRC.</p>
	<p>Casi dos quintas partes de los usuarios consultados realizan uno o más trasbordos en sus viajes al Campus de la UNRC y una muy amplia proporción de estos viajeros realiza un único trasbordo en sus recorridos. El tiempo promedio de espera en los trasbordos hacia y desde el Campus de la UNRC oscila entre los 11 y 15 minutos. Casi nueve de cada diez pasajeros con trasbordo reconocen, con frecuencia dispersa, que acontecen problemas, como las demoras y las aglomeraciones, durante esta situación del nuevo servicio de ómnibus urbano.</p>
	<p>Predomina el pago del servicio de transporte mediante el Boleto Educativo Gratuito y los restantes pasajeros pagan con la tarjeta de la empresa concesionaria con o sin abono. Entre los usuarios que pagan directamente por el servicio, casi la mitad abona hasta doscientos pesos por día (dos boletos) y el resto paga el dinero hoy equivalente a tres o más boletos.</p>
	<p>La pérdida del ómnibus urbano pocas o varias veces por semana predomina entre los pasajeros locales. El tiempo promedio de la espera por pérdida del ómnibus hacia la UNRC es de entre 20 y 24 minutos según las líneas troncales y ramales. A su vez, el tiempo promedio de la espera por pérdida del ómnibus desde la UNRC es de entre 16 y 18 minutos. Más de cuatro</p>
Percepciones sobre el sistema de transporte local	<p>Los usuarios universitarios responden que no perciben diferencias entre ambos sistemas del ómnibus urbano (con y sin trasbordos) en 14 de los 21 aspectos relevados en el servicio público.</p>
	<p>Los usuarios perciben como más adecuado al anterior sistema de transporte colectivo (sin</p>

	<p>trasbordos) en cinco aspectos: las condiciones de las paradas, el costo del boleto, la información sobre los recorridos, los horarios de circulación en días hábiles y la frecuencia entre ómnibus.</p>
	<p>Los usuarios no perciben que el actual sistema de colectivo urbano sea más adecuado que el anterior en ninguno de los aspectos relevados excepto en la atención del conductor a los pasajeros y la utilidad de la aplicación digital.</p>
	<p>Sobre dos aspectos, la información sobre los horarios y la aglomeración de pasajeros en las paradas, los porcentajes de las respuestas de los usuarios tienden a coincidir entre aquellos que no perciben diferencias y aquellos que sostienen que era más adecuado el anterior sistema.</p>
	<p>Dos terceras partes de los usuarios universitarios consideran que los recientes cambios del servicio, realizados en abril de 2013, no implican mejoras para la situación de los pasajeros.</p>
Sugerencias de los usuarios sobre el servicio de transporte	<p>Más de la mitad de los 3808 pasajeros encuestados reclaman por más vehículos, la ampliación del horario de circulación, el menor costo del boleto, la recarga de tarjetas por medios digitales y la recarga de tarjetas sin costo adicional.</p>
	<p>Otro grupo de viajeros, con menor frecuencia relativa, demandan más lugares para la recarga de tarjetas plásticas, mejores condiciones de garitas o resguardos, menos tiempo entre los coches de cada ramal, un sistema sin trasbordos, menos tiempo entre los vehículos de cada línea troncal y mejores condiciones de las paradas.</p>
	<p>Un tercer subconjunto de usuarios, también con menor frecuencia relativa, solicitan mejoras en la información para los usuarios, las condiciones de los colectivos, el desempeño de los conductores y otros aspectos.</p>
	<p>En las más de 1000 respuestas a una pregunta abierta, los usuarios universitarios reiteran una o más de las demandas de mejoras presentadas, evalúan el actual servicio público como deficitario en diversos aspectos, precisan los cambios a introducir en el actual sistema con trasbordos, demandan el retorno a las condiciones del servicio previas al año 2020 y proponen cambios sistémicos más complejos del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto.</p>

Fuente: Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (ISTE-UNRC/CONICET, 2023)

El estudio, presentado públicamente al Consejo Superior de la Universidad Nacional de Río Cuarto, como organismo demandante del relevamiento, cierra con cinco sugerencias para la política y la investigación, pertinentes para la acción local, siempre necesaria, sobre el sistema público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto (ISTE, 2023:33-34). A saber:

1. Gestionar ante las dependencias del Estado, en sus múltiples niveles, las mejoras correspondientes de un sistema de ómnibus urbano con aportes muy significativos de dinero, por ejemplo, mediante los subsidios, y otros recursos públicos como las garitas o resguardos y la infraestructura vial urbana;
2. Solicitar a la única empresa concesionaria del servicio local de transporte urbano las mejoras correspondientes a su responsabilidad en un nuevo sistema, el de trasbordos, que, entre otras dificultades, aumenta de manera significativa el tiempo requerido a muchos usuarios para el viaje hacia y desde la universidad pública local;

3. Implementar desde la UNRC las puntuales mejoras, por ejemplo, desde la ampliación y el mantenimiento de las garitas o resguardos, pertinentes a su condición de organización pública con una importante proporción de su comunidad, en especial los estudiantes y las mujeres, como usuaria cotidiana del ómnibus urbano;
4. Utilizar desde la UNRC los resultados de esta investigación como un aporte, entre otros posibles, para profundizar el diálogo y las acciones de los distintos responsables del servicio público del transporte local pertinentes para una mejora sostenida del sistema;
5. Continuar los estudios de este u otro tipo entre la comunidad universitaria y, en especial, en otros grupos de usuarios de la población del Gran Río Cuarto no relacionados directamente con la UNRC para profundizar el conocimiento sobre los problemas del transporte urbano colectivo que lesionan el derecho humano a la circulación, en particular, y los derechos a la ciudad, en general (ISTE, 2023:33-34).

Esta última sugerencia para la continuidad de la investigación es recuperada por el presente Trabajo Final de Licenciatura (TFL) sobre las representaciones sociales de los usuarios, gestores y prestadores del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto.

3.4. Recapitulando: el estudio de las representaciones sobre el transporte urbano en el marco de la investigación sobre comunicación y ciudad

Los apartados anteriores describen el marco de estudio comunicacional de la ciudad desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo, destacando al menos dos aspectos generales que están vinculados. Por un lado, el entendimiento de la ciudad como escenario de la vida social, económica, política y cultural hace pertinente reconocer una dimensión relacional, una simbólica y otra material en la configuración de la ciudad y, en ese sentido, las miradas plurales de campos diversos -y a priori inconmensurables o al menos difíciles de asociar- como la arquitectura, el urbanismo y la planificación urbanos junto con la cultura, la historia y la política que también inciden en la configuración multidimensional de la ciudad.

Seguidamente, abordamos cuatro lineamientos de estudio sobre comunicación y ciudad focalizando los vínculos teóricos entre dichas investigaciones desde cuatro problemáticas: las prácticas, usos y/o apropiaciones del espacio urbano; la ciudad como relato; las transformaciones contemporáneas de la ciudad en un mundo globalizado; y los imaginarios urbanos, relatos y representaciones sobre la ciudad. En este sentido, nos centramos en ésta última línea de investigación que estudia la construcción simbólica, es decir aquellas concepciones y representaciones pertinentes a la comprensión de la ciudad representada como escenario de la vida sociocultural.

A continuación, nos detuvimos en la rica, sustantiva y heterogénea investigación local sobre la construcción simbólica de la ciudad. Dicha trayectoria de estudios que articula las nociones de comunicación, ciudad, desarrollo urbano, transporte y territorio, sustenta la idea de que la narrativa social de los actores sociales locales en tanto construcción simbólica se articula con la condición material de la ciudad y genera una retroalimentación con el entorno físico de la ciudad. En tal sentido, la relación dialéctica entre las dimensiones simbólica y material del espacio urbano deviene relevante, por un lado, para comprender el proceso de ideación, planificación y posterior implementación de infraestructuras -por ejemplo edificios y otras obras como calles y puentes- y servicios -por caso el sistema de transporte urbano colectivo como servicio público-, y por el otro, las múltiples miradas, valoraciones y significados que emergen de la experiencia de los ciudadanos en relación a dichos infraestructuras y servicios.

En dicho marco, se inscribe el presente Trabajo Final de Licenciatura (TFL) abocado al relevamiento de las representaciones sociales -en tanto unidades de pensamiento, percepción y acción de los sujetos (Moscovici, 1988)- sobre el servicio público de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC). Nuestra perspectiva asume al transporte urbano colectivo como un servicio público relevante al acceso al bienestar general y específicamente a la movilidad de las personas, la conectividad territorial y el acceso al derecho a la movilidad urbana para llevar adelante distintas actividades educativas, laborales y socioculturales, entre otras. En ese marco, abordamos en el siguiente capítulo el escenario de nuestra investigación: el Gran Río Cuarto (GRC), un conglomerado urbano del sur cordobés integrado por una ciudad intermedia como Río Cuarto y las vecinas localidades de Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg).

CAPÍTULO 4

EL GRAN RÍO CUARTO (GRC) COMO TERRITORIO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO

Introducción

La disponibilidad y el funcionamiento de infraestructuras y servicios públicos es una condición necesaria, aunque insuficiente por sí misma, del desarrollo urbano con transformación productiva, inclusión social, participación ciudadana, diversidad cultural y sustentabilidad ambiental (Carniglia, 2022). Desde la perspectiva asumida, el funcionamiento de un servicio público de transporte urbano colectivo se convierte en una dimensión del derecho a la ciudad, entendido éste como la facultad de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar las ciudades, los pueblos y otros asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna (ONU-Hábitat, 2022).

Así, la presencia y el óptimo desempeño de un servicio público de transporte de pasajeros en el Gran Río Cuarto (GRC) representa, entre otros requerimientos indispensables de cualquier espacio urbano que se pretenda *inclusivo, sustentable y resiliente* (Carniglia, 2023), una de las dimensiones de la conectividad de sus sectores territoriales y la movilidad de la población en sus diversas actividades laborales, educativas y socioculturales, entre otras.

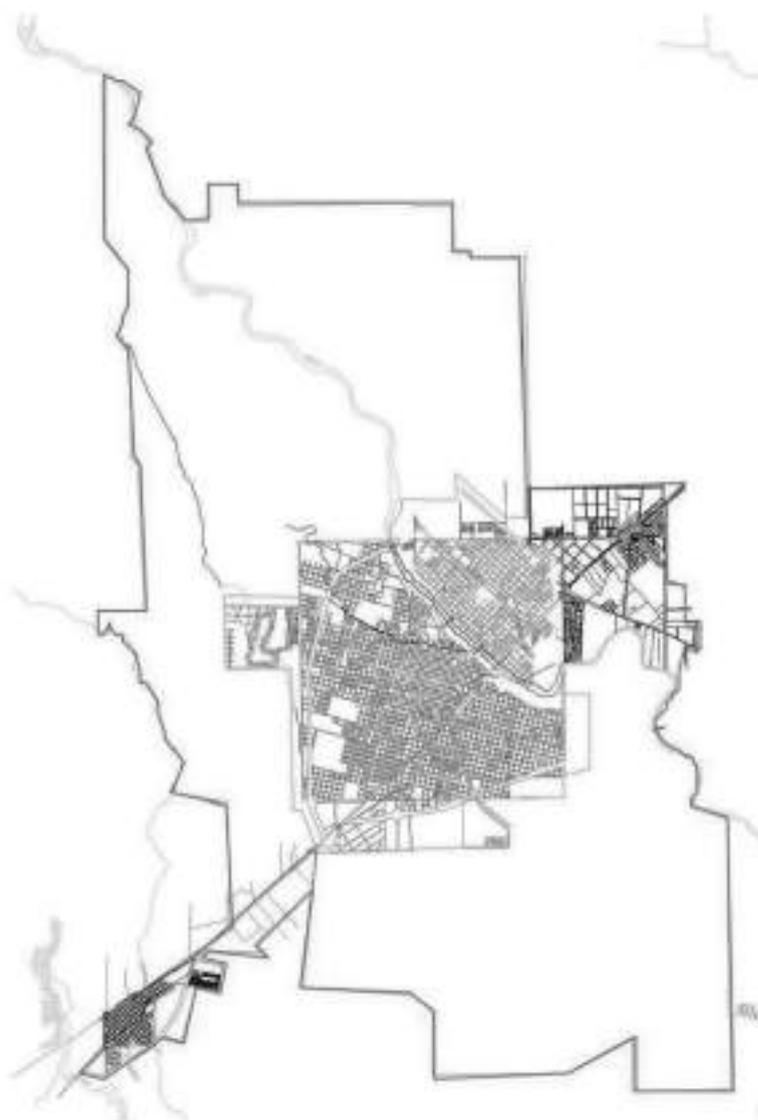
En ese marco, este capítulo ahonda en un específico espacio urbano en particular, su configuración histórica y actual, las tendencias de mediano y largo plazo considerando en este sentido tanto las potencialidades de crecimiento como así también aquellos aspectos pendientes de mejora. Para dicha descripción del GRC (Gran Río Cuarto), se tendrán en cuenta múltiples dimensiones que incidieron a lo largo del tiempo en las diversas continuidades y transformaciones del aglomerado urbano de tres localidades en relación con los cambios producidos en el contexto provincial, nacional e incluso internacional.

4.1. Configuración histórica del GRC en la dinámica socio-económica provincial y nacional

El Gran Río Cuarto (GRC), como escenario de nuestra investigación comunicacional para el desarrollo urbano, es un aglomerado urbano situado en el sur de la provincia de Córdoba

(Córdoba) conformado por las vecinas localidades de Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg) y en donde residen unos 190 mil habitantes (INDEC, 2023). Su formación como aglomerado urbano responde, de acuerdo a un estudio realizado por Busso y Carniglia (2013), a diversos cambios demográficos, económicos y socioculturales interrelacionados experimentados en las últimas décadas entre los que se destacan un notable crecimiento de la población y la multiplicación y densificación de las actividades productivas, comerciales y de servicios. Tales transformaciones generaron dificultades inter-jurisdiccionales diversas a la vez que abrieron puertas a la planificación y puesta en acto de políticas conjuntas para aportar valor al desarrollo urbano del GRC.

Figura 2. Ejido urbano del Gran Río Cuarto (GRC): Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg)



Fuente: Busso y Carniglia (2013).

Actualmente, el GRC representa un punto neurálgico del centro del país dado que es parte del corredor bioceánico que une los océanos Atlántico y Pacífico. Es considerado el nodo urbano más importante del sur de la provincia de Córdoba y, por su ubicación en el centro de la República Argentina, integra la agenda de distintos planes y políticas de desarrollo estratégico de la Provincia y de la Nación.

Ahora bien, ¿cuál es la configuración histórica de este aglomerado urbano con tamaño entre intermedio y grande (Arroyo, 2009) y con una estructura socioproductiva que convierte a Río Cuarto, la localidad central, en una agrociedad (Carniglia, 2019)? O en una clave identitaria emergente: ¿de dónde viene el Gran Río Cuarto? ¿cómo llegó a ser como es? ¿hacia dónde va? El presente capítulo esboza un sucinto desarrollo de la configuración socio-histórica del GRC como escenario de nuestra investigación comunicacional para el desarrollo urbano.

4.1.1. De la etapa precolombina a los tiempos de la colonia

Al remontarnos a la etapa pre-colombina, el territorio hoy denominado Gran Río Cuarto tenía marcada influencia incaica. Los pueblos que habitaban la región, si bien no eran parte constituyente del Imperio Inca, estaban significativamente influenciados por él. Esto se evidencia, por ejemplo, en registros de las prácticas de supervivencia con características sedentarias de aquellos que habitaron en las sierras de los comechingones y la llanura atravesada por el Río Cuarto o Chocancharava (UNRC, 2010).

La llegada de los españoles durante el Siglo XVI provocó importantes modificaciones en la dinámica poblacional y territorial de toda América, incluida la región norte y centro del territorio de la actual República Argentina. La zona del GRC en tanto, -por entonces habitada por pueblos originarios- era considerada un límite austral de la Gobernación del Tucumán perteneciente al Virreinato del Perú formado en el año 1542. Los principales cambios en la región del GRC surgieron tras la repartición de tierras entre los conquistadores -principalmente los descendientes del fundador de la ciudad de Córdoba, Jerónimo Luis de Cabrera- para la construcción de fuertes militares y capillas. Por otro lado, el crecimiento demográfico por la inmigración internacional de españoles, pero también de una gran cantidad de africanos traídos por los primeros como mano de obra esclava para la extracción de metales preciosos, causó una migración interna por el desplazamiento de los habitantes nativos hacia los márgenes del Virreinato del Perú (UNRC, 2010).

Dos siglos después, con la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776 y la designación de Buenos Aires como capital del mismo, disminuyó la relación entre Córdoba y el camino a Lima y Potosí. En 1780, se dispone la división del Virreinato en distintos territorios coloniales en uno de los cuales el Marqués de Sobremonte en 1786 fundó la Villa de la Concepción del Río Cuarto como punto estratégico militar. Dicha medida, si bien aumentó la conexión del territorio del Gran Río Cuarto con las ciudades de San Luis, Mendoza y Santiago (Chile), no logró consolidar la región en el circuito comercial durante el período colonial.

4.1.2. De la independencia nacional al modelo agroexportador: la red ferroviaria como hito del transporte nacional

Hasta ese momento la economía del territorio del GRC se sustentaba en la producción de cueros y telares de las familias campesinas, pero entre 1810 y 1880, la Villa de la Concepción del Río Cuarto -que pasó a ser ciudad en 1815- tuvo una marcada modificación sociodemográfica y económica debido a las distintas campañas militares -sobre todo la última impulsada por Julio A. Roca- bajo una política nacional cuyo objetivo principal fue el control, incluyendo la exterminación como uno de los mecanismos específicos, de los pueblos originarios y la ocupación del resto del territorio Argentino para la explotación agrícola ganadera (Hurtado, 2021).

Durante la segunda mitad del Siglo XIX, comenzó la construcción de una extensa red ferroviaria en todo el país que llegó al sur de Córdoba en 1873. Ésta constituye, acaso, la primera infraestructura de servicio público de transporte que llega a la ciudad y que impulsó la creación de un servicio de transporte local complementario: un tranvía tirado a caballo que unía la Plaza Roca con la Estación de Trenes El Andino. La inauguración de dicho servicio a cargo de la “Compañía de Tranway Río Cuarto” aconteció el 6 de diciembre del año 1886, y de esta forma, Río Cuarto se convirtió en la primera localidad de interior de Córdoba en poseer este particular medio de transporte de pasajeros (Isaguirre, 2024).

Paralelamente, en el marco de las inmigraciones internacionales impulsadas por el Gobierno Nacional, se generó un incremento poblacional en la ciudad de Río Cuarto, y hacia las primeras décadas del 1900 ya contaba con las principales infraestructuras como agua, cloacas, tendido eléctrico, entre otras, y con la construcción de obras públicas significativas como el Palacio Municipal, los Mercados y el Parque Sarmiento.

Imagen 1. Servicio de Tranvía que unía Plaza Roca y la Estación El Andino.



Fuente: Río Cuarto Antiguo (Gentileza: Marcelo Andrada).

Las localidades de Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg), en tanto, surgieron a partir de la construcción de las estaciones de ferrocarril y sus primeros habitantes se ubicaron alrededor de las mismas. Para 1920 ya estaban delineadas las principales rutas interurbanas que las atravesaban y conectaban con Río Cuarto. Asimismo, la instalación de la Fábrica Nacional de Pólvora inaugurada en 1883 en Santa Catalina fue otra condición que impactó en el desarrollo de la incipiente localidad.

Producto del excedente generado por las actividades agropecuarias, la ciudad de Río Cuarto tuvo en los comienzos del siglo XX un avance significativo en materia de servicios públicos y privados (salud, educación, justicia, entre otros) y, con la construcción del Teatro Municipal, el Cementerio, el Boulevard Roca y el Puente Carretero, quedó definido el diseño urbano de Río Cuarto. De esta manera, dichos avances financiados con fondos municipales, provinciales y nacionales, ubicaron al espacio urbano del GRC como un lugar central en el sur de la provincia de Córdoba.

Imagen 2. Perspectiva en altura de la línea del Tranway que circulaba por la calle ancha, hoy Boulevard Roca.



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Río Cuarto (Gentileza: Omar Isaguirre).

4.1.3. El modelo de industrialización por sustitución de importaciones (MISI): claves locales

Tras la crisis económica internacional de 1929, surge un nuevo modelo de desarrollo en el país conocido como de industrialización por sustitución de importaciones (MISI). En su primera etapa, el mismo consistió en la producción industrial de textiles, alimentos y metalúrgicas, entre otros bienes en general de consumo, que reemplazaban a las

importaciones desde otros países centrales. Dichas fábricas causaron un mayor crecimiento demográfico interno pues una proporción importante de la población rural emigró hacia la ciudad, en comparación con las inmigraciones internacionales que disminuyeron. En este período, las localidades del Gran Río Cuarto también recibieron el impacto de la crisis de 1929, no obstante, el proceso productivo de esta época centrado en desarrollar industrias nacionales logró la incorporación de trabajadores al mercado laboral que gozaron de ciertos derechos sociales, civiles y políticos (Busso y Carniglia, 2013).

Así, el Estado nacional asumió -obligado por el contexto internacional- un rol protagónico en el crecimiento de la actividad industrial para abastecer el mercado interno de aquellos bienes difíciles de importar desde el exterior, generando en consecuencia, un aumento de la población urbana y de sus ingresos reales (Hurtado, 2021). Corresponde a este período el primer servicio público de transporte colectivo registrado en el GRC, mediante un único vehículo con motor que conectaba a los principales puntos de la ciudad (Ver Capítulo 5). Simultáneamente, la demanda de alimentos a nivel internacional provocada por los efectos de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) impulsó nuevamente la producción agropecuaria, con lo cual el aglomerado del GRC concentró en efecto, un crecimiento poblacional asociado a las actividades en los mercados de la construcción, la industria, el comercio y los servicios públicos y privados.

Por estos años, en 1944 se instaló en la localidad de Las Higueras el Taller Regional Río Cuarto (hoy Área Material de Río Cuarto) dependiente de la Fuerza Aérea Argentina. La nueva base militar, ocasionó un movimiento migratorio de militares, profesionales, trabajadores y soldados con sus respectivas familias, que demandó la construcción de nuevas viviendas y el funcionamiento de distintos servicios para los hogares.

Al final de este período corresponde la conformación de la Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto Limitada, que consiguió la adjudicación del servicio de transporte urbano colectivo por vez primera en 1954, en aquel entonces integrado por dos líneas de colectivos (Ver Capítulo 5).

La tercera etapa del MSI denominada *desarrollista* (1956-1975) se alejó de una postura nacionalista y en cambio promovió -a través de una serie de leyes- las inversiones extranjeras para la producción de automotores, la siderurgia, el petróleo y la energía. En principio, estos sectores crecieron de manera significativa mientras decayeron los de producción liviana como textiles y electrodomésticos (Hurtado, 2021). Si bien el MSI se financió, en parte, con la renta agropecuaria y el consumo en el mercado interno que sostenía la producción nacional, sufrió problemas a partir de la década de 1960 debido a la insuficiencia dinámica de la economía de las ciudades para incorporar el crecimiento migratorio a las actividades productivas urbanas. Esta limitación generó, en consecuencia, tempranas condiciones informales de trabajo y marginalidad de los pobladores urbanos.

A nivel local, en el año 1971 se creó la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC), ubicada geográficamente dentro del ejido de Las Higueras y a seis kilómetros del centro de Río Cuarto. La nueva casa de altos estudios contribuyó desde su fundación a retener población en el GRC a la vez que se constituyó en un factor de atracción poblacional en el centro del país (Busso y Carniglia, 2013).

Por otro lado, durante la década del 70 -y a pesar de la crisis del modelo de sustitución de importaciones- se realizaron inversiones en obras de desagües, cloacas y hubo una desordenada expansión residencial que careció de una planificación urbana para gestionar el uso del suelo, en particular, y el desarrollo del territorio urbano, en (Busso y Carniglia, 2013)

4.1.4. El modelo neo-liberal o de desarrollo hacia afuera

La irrupción de la última dictadura cívico-militar en 1976 marca un giro radical en materia político-económica pasando progresivamente de un crecimiento industrial nacional, como fue el MISI con protección de trabajadores y políticas de seguridad social, a la desregulación estatal centrada en la apertura los mercados, el ingreso de capitales externos, las privatizaciones y la flexibilidad laboral (Hurtado, 2021).

El modelo de desarrollo inaugurado en dicho período, conocido como neoliberal -o de crecimiento hacia afuera-, presenta tres fases hasta finales del siglo XX: la dictadura militar entre 1976 y 1983; la transición democrática, de 1983 a 1990; y el plan de convertibilidad entre 1991 y 2001. A nivel local, durante la primera etapa se dieron los intentos iniciales de articulación de políticas intermunicipales entre las tres localidades del Gran Río Cuarto, entre las cuales se destacan la regulación urbana del uso del suelo, las disposiciones para el cuidado del patrimonio arquitectónico local y las intervenciones sobre las costas del Río Cuarto. Por otro lado, si bien el modelo neoliberal se caracterizó por su retroceso en la industria manufacturera (Bosch y Busso, 2011), el GRC no formó parte del desarrollo industrial que, mediante políticas nacionales, se promovió en la década del 1980 en otros territorios del país como Tierra del Fuego, San Juan, Catamarca y la provincia limítrofe de San Luis. Sin embargo, el GRC se vio favorecido por el funcionamiento de la UNRC debido a que la concentración demográfica -de estudiantes- impactó en el desarrollo del mercado inmobiliario, de bienes y servicios en la ciudad de Río Cuarto y Las Higueras principalmente (Busso y Carniglia, 2013).

A nivel nacional, la segunda fase del modelo neoliberal (1983-1990) se caracterizó por la inestabilidad económica, el deterioro del ingreso real de los trabajadores, el aumento en los niveles de pobreza y la desigualdad social. En el GRC en tanto, la crisis se vio reflejada en la segregación socio-residencial y la expansión de viviendas de construcción precaria en la ribera del Río Cuarto y en otros sectores de la ciudad.

Durante la tercera fase del modelo, que comprendió el denominado Plan de Convertibilidad (1991-2001) -en el cual se fijó el tipo de cambio entre la moneda estadounidense y el peso argentino-, se profundizaron el proceso de descentralización estatal, la privatización de servicios públicos, el endeudamiento externo y el predominio de empresas transnacionales. En ese marco, las empresas medianas y pequeñas del GRC sufrieron la desventaja de competir con sus equivalentes internacionales con la consecuencia de un aumento del desempleo a la vez que aumentaba la ocupación informal por la retracción de la dinámica de los mercados locales de la construcción, el comercio y los servicios. Por otra parte, hacia fines de la década de 1990, las inversiones en infraestructura urbana tales como desagües

cloacales, conectividad, pavimento y espacio público resultaron insuficientes para atender a la demanda poblacional del aglomerado urbano (Busso y Carniglia, 2013).

En el marco de estas transformaciones, a mediados de la década del 90 el servicio de transporte urbano colectivo deja de ser cooperativo al constituirse la Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC), empresa que concesiona el servicio de transporte local hasta nuestros días (Ver Capítulo 5). El desarrollo del servicio bajo esta modalidad contempló la instalación progresiva de 18 líneas urbanas, dos líneas interurbanas -Santa Catalina (Holmberg) y las Higueras- y dos líneas de media distancia - Coronel Moldes y Villa María-.

4.1.5. La recuperación de comienzos de siglo y el escenario actual

Luego de la crisis de la economía nacional que estalló en diciembre de 2001, el país comenzó a encontrar mayor estabilidad entre el año 2003 y el 2011. En efecto, en el Gran Río Cuarto también mejoraron los índices de empleo en cantidad y calidad, la distribución del ingreso fue más equitativa, y hubo una menor volatilidad macroeconómica. Por otro lado, durante el período de la post-convertibilidad, las políticas nacionales y provinciales asistieron, a través de programas sociales y otras medidas, a un gran porcentaje de la población en situación de vulnerabilidad y pobreza. Medidas como la Asignación Universal por Hijo, por ejemplo, impactaron positivamente en la permanencia educativa de la población más vulnerable del GRC en edad escolar (Busso y Carniglia, 2013).

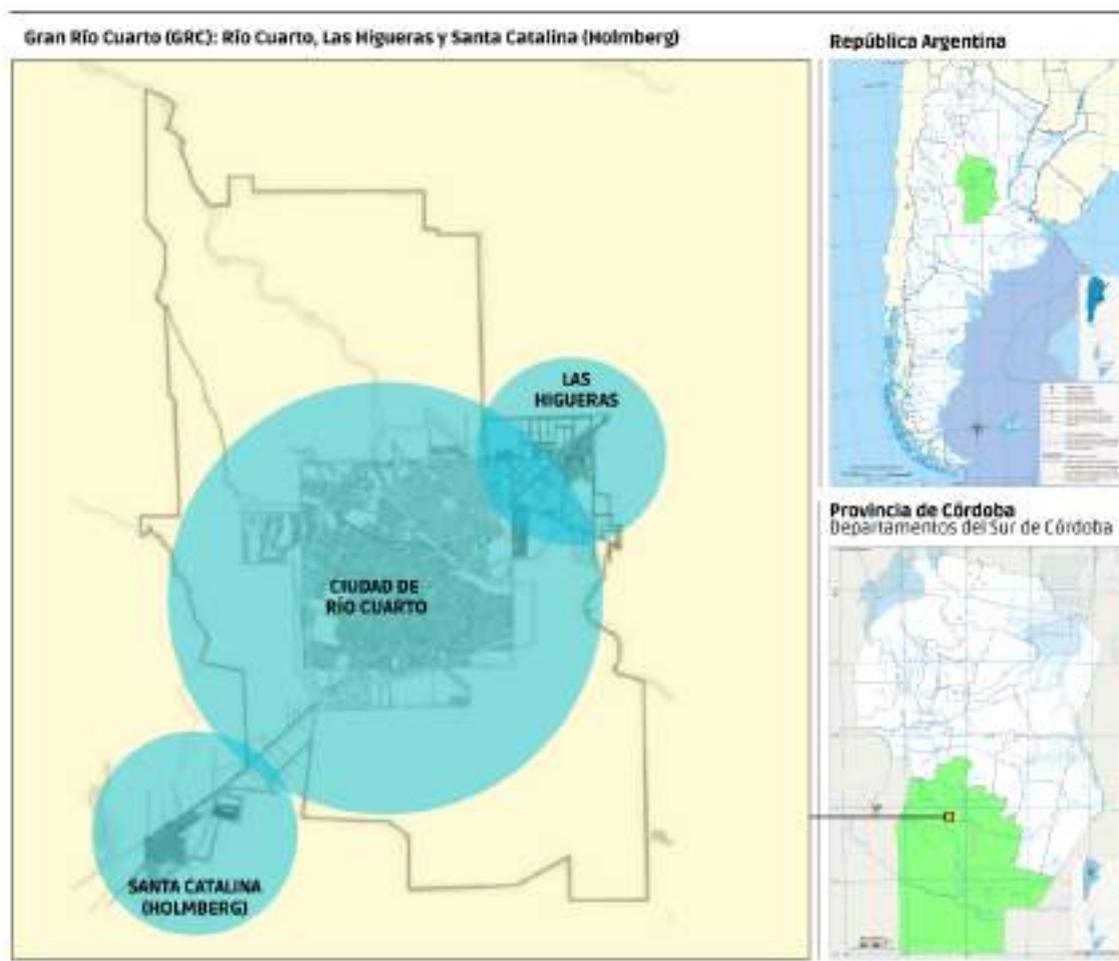
El sector industrial en el aglomerado urbano del GRC siguió mostrando una debilidad en relación con otras ciudades de tamaño intermedio tales como San Luis o Villa María. Tal situación evidenció que las empresas de la estructura productiva del GRC -en su mayoría pequeñas y medianas- tuvieron un desempeño con atraso tecnológico y escasa inserción extra provincial e internacional. Esta dificultad en el desarrollo productivo no aprovecha la disponibilidad de fuerza de trabajo capacitada y con alto nivel científico formada en la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC) y otras instituciones educativas públicas y privadas. Sin embargo, la renta agropecuaria en el GRC impulsó la dinámica económica de otras actividades como la construcción, el comercio y los servicios (Bosch y Busso, 2011). Estos últimos, específicamente los que funcionan mediante la administración del gobierno nacional y provincial -justicia, defensa, educación y salud- se destacaron y destacan actualmente por la generación de un importante porcentaje de empleo para la población del GRC (Busso y Granato, 2011).

¿Qué tendencias emergen de la configuración histórica del Gran Río Cuarto como un territorio nodal del centro del país? ¿Qué implicancias tiene dicha configuración en el sistema público de transporte urbano colectivo en un aglomerado urbano con hoy casi 200 mil habitantes? El próximo apartado tematiza tales interrogantes sobre el GRC como escenario de nuestra investigación comunicacional sobre el servicio público de transporte colectivo de pasajeros desde una perspectiva de la comunicación para el desarrollo urbano.

4.2. Tendencias de una agrociedad intermedia del interior argentino en la primera mitad del siglo XXI

La sección anterior identificó las distintas etapas de una configuración histórica del Gran Río Cuarto entre la época precolombina hasta la post convertibilidad de comienzos del siglo XXI (Busso y Carniglia, 2013), considerando diversos factores y aspectos que incidieron en el estado actual del aglomerado urbano situado en el suroeste de la pampa cordobesa. Entre los aspectos analizados, señalamos que el desarrollo urbano del GRC se configuró principalmente a partir de la actividad agropecuaria, y la generación, en efecto, de un núcleo importante de servicios y comercios atractivos para la región del sur de la provincia argentina de Córdoba.

Figura 3. Municipios del Gran Río Cuarto, Córdoba, República Argentina.



Fuente: elaboración propia en base a Dirección de Estadística y Censos - Córdoba.

En este sentido, podemos conceptualizar al Gran Río Cuarto como una *agrociedad* (Carniglia, 2019), en tanto manifiesta una particular lógica de vinculación entre el campo y la ciudad en la configuración de la estructura y dinámica de su concentración urbana: “el análisis del núcleo urbano alcanza una orientación más compleja si se considera cómo, en

una determinada región social agraria de Argentina, el campo condiciona la forma y la dinámica de la ciudad y al menos a algunos de sus actores, permitiendo diversas integraciones en unas formaciones ‘rurbanas’” (Carniglia, 2019:142).

La agrociudad de la amplia región pampeana argentina -espacio geográfico al que pertenece el GRC- presenta una serie de variaciones y características específicas a su configuración, por lo que se pueden identificar tres tipos diferentes de agrociudad: ciudad agroindustrial; agrociudad pequeña y agrociudad intermedia. En el primer caso, están comprendidos los espacios urbanos en donde predominan empresas dedicadas a la transformación de materias primas agropecuarias y/o producción de maquinarias, insumos y equipos para la agricultura. El segundo tipo corresponde a las aglomeraciones que no superan los 10.000 habitantes, por lo que en términos legales no serían ciudades, pero entran en la categoría de agrociudad pequeña por estar fuertemente vinculadas a otros territorios con un predominio muy marcado de las actividades agropecuarias (agricultura, ganadería, etc.). Por último, están las agrociudades medianas o intermedias que se caracterizan por un territorio de mayor tamaño, una economía sostenida principalmente en actividades agropecuarias, poblaciones que oscilan entre los 30.000 y 150.000 habitantes y el funcionamiento como centro de comercios y servicios de una región con economía de base agropecuaria (Carniglia, 2019). Tales características en tanto, se manifiestan en el aglomerado del Gran Río Cuarto como un típico caso de agrociudad entre intermedia y grande que representa una atracción para todo el territorio pampeano del sur de la provincia de Córdoba.

Asimismo, otro aspecto general de las agrociudades intermedias es la baja generación de empleo directo, al cual el GRC no escapa debido a que -como analizamos en el punto 4.1- la producción industrial del aglomerado no tuvo el crecimiento que caracterizó a urbes como San Luis y Villa María. Además, la configuración del GRC desde el período colonial a la actualidad mostró, al igual que la mayor parte de las ciudades de Latinoamérica, un crecimiento urbano desordenado y una carencia de planificación –ya previstos por Hardoy (1972) y documentado por Gorelik (1998), entre otros- que en los últimos años intensificaron la aparición de islas urbanas –barrios privados y asentamientos informales- en espacios rurales o periurbanos.

Esta situación, sumada al importante crecimiento demográfico del aglomerado urbano local, y a otros problemas como la calidad del hábitat, el uso del suelo, el acceso a la vivienda digna y la infraestructura urbana disponible, motivó a las autoridades políticas del GRC a reconocer la desarticulación intra e intermunicipal existente y actuar en consecuencia, de manera conjunta para atender dichos problemas mediante un Plan Urbano Estratégico, entre otras iniciativas.

Este instrumento de planificación urbana fue aprobado por los tres municipios del GRC en el año 2011 y documentó una serie de *cinco tendencias o transiciones del GRC a mediano y largo plazo* que conforman un marco territorial común para el aglomerado urbano en el contexto nacional: la transición sociodemográfica, la transición económica, la transición familiar, la transición ambiental y la transición urbana (Busso y Carniglia, 2013).

La tendencia o transición urbana -relevante a los fines de nuestra investigación- establece dos efectos primordiales causados por el proceso de urbanización o incremento poblacional en el aglomerado. El primero, alude a los aspectos negativos que deben afrontarse para el diseño de las políticas intermunicipales, entre los cuales remarca la congestión, la contaminación y la inseguridad. Mientras que el segundo efecto pondera los factores positivos y las ventajas para tanto las familias como las empresas a localizarse en la ciudad, entre los que se destacan: los tiempos de desplazamiento, el acceso a servicios y la infraestructura básica, la disponibilidad de transportes, el precio del suelo, la posibilidad de acceso a una vivienda y la conectividad.

En el marco de estas transformaciones o tendencias, experiencias muy complejas y recientes, como el shock de la pandemia por Covid-19, marcaron una huella profunda en la sociedad y la economía local y nacional, en cuyo marco se amplificaron y potenciaron las desigualdades del pasado -tanto por la magnitud del impacto como por las limitaciones fiscales y de gestión en los distintos niveles de gobierno-, lo cual lleva a (re)pensar las alternativas disponibles para afrontar los desafíos del presente (Granato y Busso, 2022). Dichos rasgos del Gran Río Cuarto, como escenario de nuestra investigación, reconocen la necesidad de pensar y consensuar nuevas agendas políticas y creativos pactos sociales, inter-sectoriales e inter-jurisdiccionales, para el desarrollo de más y mejores condiciones de la vida en sociedad, siempre posibles (Granato y Busso, 2022; Carniglia, Granato y Macchiarola, 2023).

En este escenario cobra sentido nuestra concepción del sistema urbano de transporte colectivo como un servicio público del desarrollo del Gran Río Cuarto con crecimiento económico, inclusión social, participación ciudadana, diversidad cultural y sustentabilidad ambiental (Carniglia, 2022). Esta concepción se funda en una normativa internacional que concibe al transporte como una dimensión del derecho a la ciudad, entendido éste como la facultad de todos los habitantes a habitar, transformar, gobernar y disfrutar de espacios urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna (ONU-Habitat, 2022).

4.3. Recapitulando: el GRC y el sistema local de transporte interurbano

Pensar las posibilidades, así como los desafíos y limitaciones de desarrollo para una agrociedad intermedia como el Gran Río Cuarto, implica el reconocimiento de diversos factores que, tal como se esbozó en el apartado anterior, devienen claves para el diseño de políticas tanto a nivel horizontal -entre los municipios de Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina- cuanto a nivel vertical -entre el aglomerado, y los Estados provincial y nacional-. Todo ello en el marco de un plan de desarrollo urbano que defina las principales tendencias de la dinámica urbana deseadas a mediano y largo plazo.

En ese sentido, el significativo aumento demográfico en las agrociedades de la República Argentina, por caso el GRC como la más importante de la región pampeana del sur de Córdoba, se debe en gran medida a la amplia oferta de infraestructura y servicios de distinta

índole con los cuales puede contar la población. Entre dichos servicios, el servicio público de transporte urbano de pasajeros está identificado, entre otros requerimientos indispensables de cualquier espacio urbano que se pretenda inclusivo, resiliente y sustentable, como una condición necesaria para la conectividad territorial del aglomerado y de la vida de la población en sus múltiples dimensiones (ISTE, 2023).

Las políticas municipales e intermunicipales tienen injerencia directa en el éxito o fracaso del óptimo desempeño de las diversas actividades del desarrollo urbano -más precisamente del servicio público de transporte urbano de pasajeros- y, en consecuencia, inciden en las configuraciones territoriales y urbanísticas presentes y futuras del aglomerado urbano del GRC (Busso y Carniglia, 2013). Cabe, en este sentido, preguntarnos al menos tres cuestiones. Primero, ¿cómo es la actuación del gobierno municipal respecto al funcionamiento del servicio público de transporte del GRC desde hace varias décadas a cargo de una empresa privada? Segundo, ¿cómo fue y es actualmente la relación entre los distintos actores del servicio (Estado, empresa y usuarios). Tercero, ¿cómo perciben los distintos actores la trayectoria, actualidad y futuro del servicio público? El siguiente capítulo postula respuestas iniciales, luego profundizadas en los capítulos de trabajo empírico con los actores locales, a tales interrogantes.

CAPÍTULO 5

EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN EL GRC

Introducción

El estudio de las representaciones sociales construidas sobre el transporte público del Gran Río Cuarto adquiere real dimensión si lo conceptualizamos, tal como desarrollamos en el capítulo 4, en el marco de las condiciones del desarrollo urbano y territorial. Allí situado, el relevamiento y sistematización del conocimiento socialmente distribuido entre diversos actores respecto del transporte público -su configuración histórica, la situación actual y las proyecciones futuras- resulta pertinente para la idea, el proyecto, la prestación y la gestión de un servicio público imprescindible para la movilidad y el desarrollo de las poblaciones, las tres localidades y el aglomerado urbano en su conjunto.

En ese marco, el presente capítulo aborda, en primer lugar, la trayectoria y situación actual del transporte público colectivo en el Gran Río Cuarto. En segundo lugar, postula diversos aportes del sistema de transporte al desarrollo urbano. Seguidamente, se detiene en la relación entre el servicio público de transporte y la comunidad universitaria como un actor clave en la demanda de mejores condiciones del mismo. Finalmente, caracteriza la diversidad de actores vinculados al sistema de transporte urbano agrupados en tres subconjuntos: los distintos niveles del estado como responsables políticos del servicio; los prestadores locales del servicio de transporte hoy a cargo de una única empresa y los usuarios del servicio de transporte en su complejidad.

5.1. El GRC y el transporte público colectivo: trayectoria y situación actual

El servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto (GRC) tiene una larga trayectoria cuyo origen remite al primer cuarto del siglo pasado (Isaguirre, 2024; Tyrell, 2008), etapa en la que las características socioterritoriales de las tres localidades del aglomerado urbano -Río Cuarto, Santa Catalina (Holmberg) y Las Higueras- presentaban grandes diferencias con la configuración actual (Busso y Carniglia 2013). Conforme se configuró el orden social, productivo y urbano del aglomerado, un proceso que abordamos

en el capítulo anterior, se incrementó también la presencia y relevancia del servicio de transporte de pasajeros en las múltiples dimensiones de la vida de las personas y las distintas organizaciones. Es así que el servicio de transporte urbano colectivo constituye en la actualidad -tal como postulamos en los capítulos anteriores- una condición necesaria, aunque insuficiente por sí misma, del desarrollo urbano con crecimiento económico, inclusión social, participación ciudadana, diversidad cultural y sustentabilidad ambiental (ISTE, 2023).

La primera experiencia de un servicio público de transporte colectivo en el GRC se remonta al año 1925. El servicio comenzó a funcionar entonces en la ciudad de Río Cuarto mediante un único vehículo que conectaba a los tres principales puntos urbanos: Plaza General Roca, Parque Sarmiento y Estación de Ferrocarril El Andino. Sin embargo, este primer servicio no prosperó demasiado tiempo y en 1927 la Municipalidad de Río Cuarto habilitó la prestación del servicio de transporte local a la “Empresa de Ómnibus Río Cuarto”. Dicha empresa, realizaba el mismo recorrido que la anterior, pero sumó otra unidad y de esta manera se consolidó el servicio con dos colectivos. Posteriormente, la concesión fue transferida a la empresa “General Roca”, cuyo servicio de transporte ya contaba con seis colectivos para los habitantes de Río Cuarto (Isaguirre, 2024; Tyrrell, 2008).

Imagen 3. Pasajeros a bordo de un vehículo de la pionera “Empresa de Ómnibus Río Cuarto”



Fuente: Tyrrell (2008).

En 1935, la concesión del servicio público quedó en manos de otra persona por lo que la empresa pasó a llamarse “General Paz”. El sistema funcionaba con dos líneas (A y B) y cada una de ellas realizaba un trayecto diferente para conectar distintos barrios y puntos de la ciudad, implementando también el servicio nocturno. A comienzos de la década de 1940 comenzó a operar la Asociación Concesionarios de Ómnibus (ACO), que puso a disposición

de los usuarios de la ciudad seis nuevas unidades con un recorrido similar a la empresa predecesora, con el agregado de líneas que viajaban hasta el Batallón de Arsenales 604 "Teniente Coronel José María Rojas", de Santa Catalina (Holmberg) y el Taller Regional de la Fuerza Aérea, de Las Higueras. El servicio de transporte de la ACO se extendió por casi diez años hasta que por problemas económicos la empresa presentó quiebra, causando en efecto, que cincuenta trabajadores se quedaran sin empleo y que los usuarios riocuartenses -principalmente los de menos recursos- perdieran su único medio de transporte urbano colectivo (Bettera y Hildmann, 2024; Isaguirre, 2024; Schlossberg, 2021 y otros).

Imagen 4. Colectivos de la empresa local de transporte urbano ACO (Asociación Concesionarios de Ómnibus) estacionados frente a la plaza cívica Emilio Olmos.



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Río Cuarto (Gentileza: Omar Isaguirre).

Tras esta situación, el problema encontró solución con la formación de la "Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto Limitada", que consiguió la adjudicación del servicio de transporte en 1954 (Resolución N° 128 y 129 del Concejo Deliberante sancionada el 26/02 del mismo año), en aquel entonces conformado por dos líneas de colectivos (Bettera y Hildmann, 2024; Llobel y Suarez, 2019). Así, por iniciativa de los propios trabajadores, sumado al apoyo que en ocasiones otorgó el Municipio, el servicio de transporte de colectivos continuó funcionando bajo dicha firma durante casi cuatro décadas en la ciudad de Río Cuarto. En tanto, con el correr de los años y el crecimiento demográfico en el aglomerado del Gran Río Cuarto, la Cooperativa agregó líneas de colectivos con recorridos interurbanos para conectar a los pobladores de Las Higueras y Santa Catalina con Río Cuarto (Bettera y Hildmann, 2024).

Imagen 5. Uno de los primeros colectivos con los que operó la Coop. de Transporte Ciudad Río Cuarto Ltda. fue el Mercedes Benz L312. La línea 2 conectaba el sector sur con el norte de la ciudad.



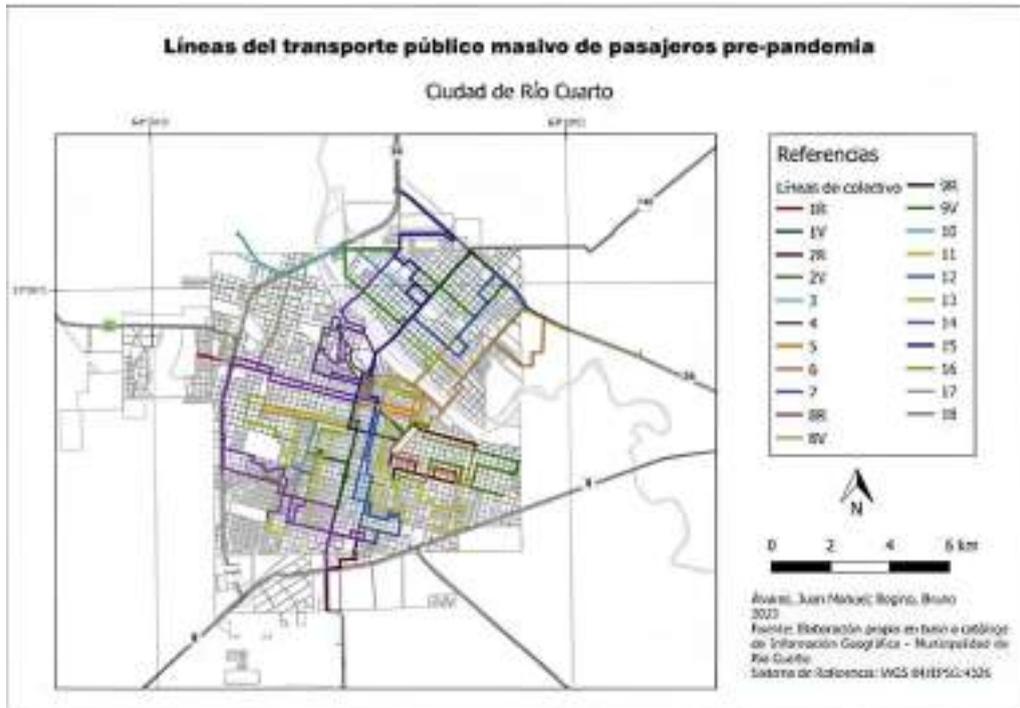
Fuente: Empresa SATCRC.

A mediados de los años noventa, y en un contexto nacional de privatización de servicios públicos (ver capítulo 4), la firma concesionaria dejó de ser cooperativa para convertirse en Sociedad Anónima, estatuto legal que conserva hasta la actualidad. Desde entonces -y hasta la implementación del actual sistema de troncales y ramales en el año 2022- la Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC) prestó el servicio con 18 líneas urbanas que conectaban los distintos sectores con el centro de la ciudad (ver Figura 4), dos líneas interurbanas a Santa Catalina (Holmberg) y las Higueras, y dos líneas de media distancia, a Coronel Moldes -por Sampacho- y a la ciudad de Villa María. Al mismo tiempo, desde aquel momento y hasta la actualidad, el Código de Transporte Urbano -principal regulación local de la prestación del servicio- sufrió distintas modificaciones a través de distintos gobiernos municipales, con modificaciones significativas en 1991, 2010 y 2014 (Isaguirre, 2024; Bettera y Hildmann, 2024; Llobel y Suarez, 2019).

En el año 2022, la SATCRC revalidó su rol como única prestadora del servicio a través de un llamado a licitación para la Prestación del Servicio de Transporte Urbano dispuesto por la Municipalidad de Río Cuarto. Ganadora de la licitación, la empresa implementó desde diciembre de dicho año un nuevo sistema de servicio que consiste, por un lado, en el funcionamiento de una red urbana con cuatro líneas principales (llamadas troncales A, B, C y D) y 14 líneas complementarias a estas (denominadas como ramales) y, por el otro, la articulación entre unas y otras líneas mediante transbordos, generalmente realizados en la plaza central de Río Cuarto (ver Figura 5), entre vehículos de los diferentes recorridos urbanos que posibilitan la movilidad de los usuarios entre distintos sectores de la ciudad³.

³ Disponible en: <https://satcrc.com.ar/nuevo-sistema-de-transporte/> Consulta: 12/10/2023.

Figura 4. Esquema de recorridos del sistema de transporte urbano anterior en la ciudad de Río Cuarto, 1995-2020



Fuente: Bettera y Hildmann (2024).

Figura 5. Diagramación de recorridos del sistema de transporte urbano actual en la ciudad de Río Cuarto



Fuente: Bettera y Hildmann (2024).

¿Cómo perciben y valoran los actores locales esta nueva configuración del sistema de transporte urbano local? ¿Cómo dialoga dicha situación con los sentidos construidos sobre su configuración histórica? ¿Qué significaciones emergen sobre su desarrollo y proyección futura? Estos interrogantes, de manera específica, asume nuestra investigación.

5.2. El servicio de transporte y su aporte al desarrollo del GRC

Cuando analizamos el proceso de formación, la trayectoria histórica y las tendencias de mediano y largo plazo del Gran Río Cuarto como una agrociedad del sur cordobés (Ver Capítulo 4), se evidenció que el aglomerado requiere, entre otros servicios necesarios para el desarrollo urbano, un servicio público de transporte que, más allá de los diferentes sistemas utilizados y posibles, garantice la conectividad de sus sectores territoriales y la movilidad de la población en sus diversas actividades laborales, educativas y socioculturales (ISTE, 2023).

En ese sentido, y atendiendo a la concepción del desarrollo que entiende por éste al cambio intencional orientado a alcanzar un -mejor- estado de, entre otros, los asuntos económicos, políticos, sociales, culturales, psíquicos y ambientales (Fernández y Schramm, 1989), cabe diferenciar al menos cuatro grandes esferas en las que el servicio público de transporte puede contribuir, en última instancia, a la mejora de la calidad de vida de los habitantes del GRC.

La primera contribución es la *conectividad territorial*, en tanto el servicio público de transporte permite a los pobladores de la ciudad de Río Cuarto viajar hacia distintos sectores al interior de la misma ciudad, como así también la movilidad interurbana para conectar con Las Higueras y Santa Catalina. En ese sentido, la infraestructura vial existente en el aglomerado, en general a cargo del Estado local, es un denominador común en el desempeño del sistema de transporte para garantizar la conectividad (Gilardini y otros, 2022), dado que la fluidez de los recorridos entre los puntos de origen y destinos de los pasajeros depende de la red de caminos, calles, avenidas y rutas que conforman los circuitos recorridos por los vehículos del transporte urbano.

Este aspecto está articulado con otras dos esferas en las que cualquier sistema de transporte urbano opera para el bienestar de las personas. Por un lado, la *actividad socioeconómica y productiva* de un importante número de trabajadores a los que les resulta imprescindible el servicio público de transporte para movilizarse tanto desde las localidades más pequeñas del GRC hacia Río Cuarto, como también al interior de ésta y viceversa. Y por el otro, el servicio público aporta también a la *vida educativa* de la población en sus diversos niveles -la esfera preponderante debido a que el estudiantado, de todos los niveles educativos, es el grupo que más recurre al uso del transporte público colectivo en su rutina cotidiana- sumada a la *dimensión sociocultural*, como conjunto de actividades sociales, deportivas y culturales de la población local. En todas estas esferas el servicio de transporte urbano colectivo deviene, junto a otros múltiples factores, una condición de posibilidad de la vida urbana cotidiana.

5.3. El servicio público de transporte y la comunidad universitaria

La universidad pública local se ubica a seis kilómetros de la plaza central de Río Cuarto, más precisamente en el ejido de las Higueras. En consecuencia, desde la creación de la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC), en el año 1971, y hasta la actualidad, la problemática del servicio público de transporte urbano colectivo tuvo como protagonista significativo a la comunidad universitaria -con predominio de sus estudiantes- en la generación de cambios sociopolíticos que resultaron favorables para los usuarios del servicio en el Gran Río Cuarto. Este reconocimiento de la importancia del servicio debiera recordar siempre que el acaso principal accidente vial⁴ de la historia de Río Cuarto, arrojó la muerte de 16 pasajeros -en su mayoría estudiantes, algunos docentes y el chofer del colectivo- en un choque entre un ómnibus urbano y un tren en cercanías del Campus de la UNRC.

Imagen 6. Reporte periodístico sobre el accidente fatal ocurrido en 1977 entre un colectivo de la Cooperativa de Transporte de Río Cuarto y un tren

Se cumplieron 47 años de la tragedia que enlutó a la Universidad Nacional de Río Cuarto



Fuente: *Semanario Hoja Aparte, UNRC, Año XXXV - Número 1133, junio de 2024.*

Así, en muchas ocasiones, los estudiantes incidieron en la mejora del servicio mediante la organización y ejecución de diversas manifestaciones y otras actividades ante el gobierno local y la propia empresa a cargo del servicio de transporte urbano. En ese marco, un trabajo previo (Lobel y Suárez, 2019) recupera, desde una perspectiva histórica, el proceso de lucha impulsado por el movimiento estudiantil Espacio Independiente durante el período 2004-2012 respecto de los siguientes ejes del sistema de transporte urbano: el precio del boleto y su impacto en los sectores educativos y del trabajo; la implementación en la ciudad

⁴ Disponible en: [A 40 años de un choque con 16 muertos, el paso a nivel sigue sin barreras](#) Consulta: 06/06/2024

de un medio boleto educativo social, y las condiciones de implementación del Boleto Educativo Gratuito (BEG) otorgado por el gobierno provincial.

A partir del año 2004 la cuestión del precio del boleto de transporte tuvo fuerte presencia en los medios locales debido a la discusión que desató la Sociedad Anónima de Transporte (SAT) al incrementar el costo del pasaje. En agosto de ese año, a menos de dos meses de asumida la intendencia por Benigno Antonio Rins (UCR) se registró un aumento “de casi el 20 por ciento del boleto común, el 35 por ciento del abono y el cien por ciento del boleto escolar” (Comunicado FURC 13/08/04, Hoja Aparte). Esta situación, hoy reproducida a menudo en un escenario de alta inflación, generó la movilización de la Federación Universitaria de Río Cuarto (FURC) y de otras agrupaciones estudiantiles como Franja Morada.

Seguidamente, en 2005, un recorte presupuestario al Sistema Universitario nacional desató movilizaciones y tomas universitarias en todo el país. En Río Cuarto, la toma del Campus universitario, ubicado en el noreste de la ciudad a seis kilómetros de la plaza céntrica, se concretó con la movilización de la FURC, el gremio docente y distintas organizaciones estudiantiles. En ese clima de movilización, que marcó al año 2005, se planteó el tema del boleto educativo como un eje central del movimiento estudiantil, con un ascenso marcado en la participación desde ese entonces (Llobel y Suárez, 2019).

En el año 2006, el eje de la demanda estudiantil fue el medio boleto para los estudiantes con más necesidades económicas y luego se formuló el planteo de un boleto a mitad de precio para todos los estudiantes universitarios, secundarios y terciarios. Durante el año 2008 se elevó el proyecto de un medio boleto para estudiantes que se discutió en el Concejo Deliberante de Río Cuarto y recibió un importante apoyo social con diversas movilizaciones que reunieron a muchos estudiantes. Además, en este período, se consiguió el compromiso oficial de abrir una Subsecretaría de Transporte Municipal hasta entonces inexistente.

Finalmente, el 17 de diciembre de 2009 se aprobó en el Concejo Deliberante de Río Cuarto la creación del Boleto Educativo Social con el objetivo de “promover la escolarización, la terminalidad educativa de nivel medio y el acceso, permanencia y finalización a la educación de nivel superior de los estudiantes de la ciudad de Río Cuarto que se hallen en condiciones de vulnerabilidad socioeconómicas” (Ordenanza N° 549/09). No obstante, esta medida no tuvo efectividad inmediata como consecuencia de las resistencias que presentó la empresa de transporte.

Recién a fines de octubre de 2010 se reglamentó la implementación del beneficio y comenzó a ser efectivo para el ciclo lectivo 2011. De esta manera, en el año 2011 se logra la implementación universal del boleto a mitad de costo que incluía a estudiantes y trabajadores universitarios, terciarios y secundarios. La empresa de transporte era quien se hacía cargo de la mitad del pasaje que se le descontaba a los beneficiarios.

A pocos meses de este hecho, en diciembre de 2011, el gobierno provincial liderado por José Manuel de la Sota (UpC) anunció la puesta en marcha del programa de Boleto Educativo Gratuito (BEG) como política universal para el acceso a la educación que podría

ser tramitado por los estudiantes, docentes, excepto los universitarios, y personal de apoyo de instituciones educativas públicas de la provincia de Córdoba. Desde sus inicios y hasta el día de hoy, el BEG ha sido una medida que dichos beneficiarios tuvieron de forma ininterrumpida aunque con diversas modificaciones progresivas como el recorte de la cantidad de boletos diarios, la imposibilidad de poder usar el beneficio los fines de semana y durante el receso universitario de invierno y verano como así la no cobertura de los docentes universitarios entre otras limitaciones (Llobel y Suárez, 2019).

En este sentido, la lucha por la educación pública y, particularmente, la lucha por el boleto estudiantil es una bandera fundamental del movimiento estudiantil local, provincial y nacional, tanto secundario como universitario, que reconoce procesos de fuerte significación socio-política y cuenta con hitos históricos nacionales como la Noche de los Lápices en 1976. Pero, más allá del reclamo en torno al boleto, son la práctica política, las formas de participación directa, el desarrollo de alianzas y la capacidad de instalación de problemáticas en la agenda pública los aspectos principales que cabe reconocer en este caso puntual de una organización estudiantil como experiencia que irradie hacia el tiempo presente y futuro como así hacia las distintas latitudes del mapa provincial y nacional (Llobel y Suárez, 2019).

5.4. Los actores locales del servicio de transporte urbano

Una multiplicidad y diversidad de actores sociales entran en juego en la problemática del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto. De este modo, en sociedades desiguales y heterogéneas como la Argentina, los diversos sistemas de transporte operan en las tensiones entre la gestión estatal, el lucro privado de la empresa prestadora y las demandas de los usuarios de un servicio acorde a sus necesidades de movilidad para desarrollar actividades de distinta índole (ISTE, 2023). Tal configuración social articula la multiplicidad de actores mencionados en tres sectores socialmente diferenciados.

La participación de estos actores sociales en cuestiones vinculadas al sistema de transporte en el espacio urbano del GRC, ha variado a lo largo de la historia en función de los roles e intereses de cada uno, sobre todo en momentos de debate y procesos de lucha para mejorar el servicio de transporte de ómnibus local.

En ese sentido, nuestro estudio empírico de las concepciones, percepciones y representaciones de los actores locales sobre la configuración histórica del servicio de transporte, su estado presente y su proyección futura focaliza en tres grupos de actores: a) los niveles del estado como responsable político del servicio; b) los prestadores locales del servicio de transporte hoy con predominio de una empresa privada; y c) los usuarios del sistema de transporte en su complejidad.

a) Los niveles del estado como mediador en el servicio

En acápite anteriores repasamos la relación entre los ciudadanos del Gran Río Cuarto, como usuarios del servicio de transporte de pasajeros, con la empresa prestadora del mismo, y la larga trayectoria de reclamos, en particular de los estudiantes universitarios, ante la Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC). Dicha relación, caracterizada en el GRC por manifestaciones -en ocasiones enmarcadas en movimientos de protesta social más amplios- evidenciaron la necesidad de la participación de otro actor social: el Estado, en sus distintos niveles, como mediador y regulador del servicio público de transporte en tanto derecho básico para recorrer la ciudad y para el desarrollo de actividades laborales, educativas y socioculturales (ISTE, 2023).

En este sentido, la Municipalidad de Río Cuarto, al igual que el Estado a nivel provincial y nacional (Pérez y Bertranou, 2023), asume la gestión del servicio público de transporte bajo la presión de, por una parte, dar respuesta a las demandas de los usuarios del transporte colectivo del GRC, y por la otra, de conciliar con los intereses económicos y la rentabilidad que persigue la SATCRC. De esta manera, la injerencia del Municipio opera en términos del financiamiento⁵ para la reducción del costo de los pasajes; la organización y diseño del sistema; la adaptación del servicio a la ciudad⁶, por ejemplo, con la construcción de garitas necesarias, y la accesibilidad de los ómnibus para personas con discapacidad; entre otros aspectos.

¿Cómo perciben los diferentes referentes del ámbito estatal local el desempeño actual del servicio público de transporte urbano colectivo? ¿Cómo vinculan dicho desempeño a su configuración histórica y actual? ¿Qué valoraciones y proyecciones hacen respecto de la situación futura del sistema de transporte como una condición del desarrollo urbano local? Estas pertinentes preguntas son respondidas en los siguientes capítulos.

b) Los prestadores locales del servicio de transporte: predominio de empresas

La prestación del servicio de transporte urbano colectivo, por parte de la empresa privada SATCRC, funciona desde hace más de seis décadas en el GRC. Si bien, hasta mediados de 1990 operó bajo la modalidad de cooperativa y a partir de ese momento cambió a la forma actual (Sociedad Anónima), durante todos estos años la empresa contó con la exclusividad como prestadora del servicio público en el aglomerado urbano. Este cambio no modificó solo la personería jurídica del prestador del servicio sino también la perspectiva sobre el servicio, la relación con los usuarios y las demandas sociales.

⁵ Además del pedido de aumento del boleto, advierten que la SAT recibirá un adelanto de subsidios por 84 millones de pesos (LV16, 05/07/23): <https://www.lv16.com.ar/sg/nota/177111/ademas-del-pedido-de-aumento-del-boleto-advierten-que-la-sat-recibira-un-adelanto-de-subsidios-por-84-millones-de-pesos>

⁶ El Municipio de Río Cuarto interviene 100 garitas (Gobierno de Río Cuarto, 13/06/2023): <https://www.riocuarto.gov.ar/0/noticias/detalle/4291/el-municipio-de-rio-cuarto-interviene-100-garitas-/53/>

En la actualidad, esta situación presenta transformaciones significativas en la prestación del servicio. El nuevo sistema con el que opera la SATCRC comenzó a funcionar en diciembre del 2022 y, según las expresiones de los usuarios, lejos de solucionar problemas existentes, por el contrario, empeoró la situación del servicio público. Por otra parte, la empresa no sólo registró problemas con el amplio porcentaje de ciudadanos que usan el servicio de transporte, sino que también tuvo inconvenientes puertas adentro con sus mismos empleados⁷ que, bajo distintas medidas, reclamaron ante la SATCRC por retrasos en el pago de sus salarios.

¿Cómo conciben los referentes empresariales, los trabajadores y su órgano de asociación gremial las condiciones actuales del sistema de transporte urbano colectivo? ¿Qué alcances y límites perciben respecto de su trayectoria histórica, su desempeño actual y sus posibilidades futuras? Estas pertinentes preguntas son respondidas en los siguientes capítulos.

c) Los usuarios del sistema de transporte en su complejidad

Los muy diversos usuarios del servicio público de transporte urbano conforman una multiplicidad de actores sociales, entre los cuales predominan trabajadores y estudiantes -estos últimos de distintos niveles-. Estos grupos sociales son los que mayor dependencia diaria del ómnibus local tienen para llegar a diferentes puntos del Gran Río Cuarto y desarrollar sus actividades tanto laborales como educativas y socioculturales. Otro grupo, además, comprende a los jubilados -en su mayoría con ingresos bajos o medios-bajos- que recurren al uso del colectivo como acaso único medio de transporte.

Por lo tanto, los pobladores del GRC acuden al transporte colectivo, por un lado, para su movilidad urbana, es decir para recorridos que conectan diferentes sectores que están dentro de la ciudad de Río Cuarto; y por el otro, para su movilidad interurbana, cada vez que los ciudadanos viajan desde alguna de las localidades vecinas del aglomerado hacia Río Cuarto y viceversa. Ambos modos del uso del transporte se manifestaron con mayor intensidad conforme avanzó el crecimiento urbano. Por caso, como vimos en el Capítulo 4, con la instalación de infraestructuras y servicios en el aglomerado del GRC, como la base aeronáutica ubicada en las Higueras (Área Material de Río Cuarto) o el Batallón de Arsenales dentro del territorio de Santa Catalina, que desde sus comienzos denotaron la demanda de un servicio de transporte que permitiera al personal -como también a sus familias- la conectividad entre dichas localidades.

En este sentido, la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC) constituye uno de los destinos del transporte urbano más importantes del GRC pues aglutina, especialmente en los períodos con clases de grado y posgrado (marzo a junio y agosto a noviembre), un significativo número de personas que utilizan el servicio de transporte para su movilidad diaria hacia y desde la misma.

⁷ Choferes de colectivos realizan retención de tareas porque “la SAT pagó parcialmente los salarios” (Telediario Digital, 08/05/23): <https://www.telediariodigital.net/2023/05/choferes-de-colectivos-realizan-retencion-de-tareas-porque-l-a-sat-pago-parcialmente-los-salarios/>

En ese marco, y tras los diversos inconvenientes surgidos a partir de la implementación del nuevo sistema de la SATCRC, el Consejo Superior de la UNRC encomendó en marzo de 2023 al ISTE (Instituto de Investigaciones Sociales Territoriales y Educativas -CONICET/ISTE-UNRC) un estudio sobre las percepciones y experiencias de la comunidad universitaria sobre el sistema de transporte urbano colectivo. El estudio consistió en una encuesta con noventa preguntas a los usuarios del transporte urbano de la comunidad universitaria y mostró que, de los 3808 usuarios consultados, el 93% corresponde al claustro de estudiantes. Estos últimos, indicaron que la puesta en funcionamiento de los trasbordos es uno de los principales problemas que tiene el estudiantado para realizar sus viajes de ida hacia la Universidad y de regreso a sus hogares porque diariamente afrontan situaciones problemáticas tales como una mayor duración del viaje por el tiempo de espera durante el o los trasbordos; el caminar más cuadras para llegar hasta la paradas de ómnibus; la pérdida del colectivo y, en consecuencia, el tiempo de espera del otro; entre otros aspectos (ISTE, 2023).

¿Cómo perciben y valoran los usuarios las condiciones actuales del sistema de transporte urbano local para sus actividades productivas, educativas y socioculturales? ¿Qué ventajas y desventajas asignan al nuevo sistema del servicio implementado desde el año 2022? ¿Qué sentidos construyen, a modo de sugerencias, sobre un futuro mejor servicio de transporte urbano como una condición de mejores condiciones de vida en el GRC? Estas pertinentes preguntas son respondidas en los siguientes capítulos.

5.5. Las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del GRC: configuración histórica, situación actual y proyecciones futuras

En función de la configuración de la ciudad y del sistema de transporte público, con sus múltiples actores en juego, deviene pertinente el estudio de las representaciones construidas sobre el transporte público del Gran Río Cuarto. En una clave de comunicación para el desarrollo urbano, el relevamiento y sistematización del conocimiento socialmente distribuido respecto del transporte público -su configuración histórica, la situación actual y las proyecciones futuras- resulta pertinente para la idea, el proyecto, la planificación la prestación y la gestión de un servicio público clave para la movilidad y el desarrollo de las poblaciones y de la ciudad.

En consecuencia: ¿Cuáles son las construcciones simbólicas de los distintos actores locales -representantes del estado municipal, referentes sectoriales y usuarios- sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC)? ¿Cuáles son los sentidos asociados a la configuración histórica de este servicio público? ¿Qué percepciones y valoraciones tienen sobre el actual servicio de transporte? ¿Qué sentidos emergen sobre su desarrollo y proyección futura?

Los siguientes capítulos detallan las respuestas a estos interrogantes tratando de aportar conocimiento socio-comunicacional acaso clave para un desarrollo urbano de las comunidades que se pretenda proactivo, inclusivo, participativo, sostenible y resiliente.

CAPÍTULO 6

LA CONFIGURACIÓN HISTÓRICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DEL GRC SEGÚN LOS ACTORES DEL TERRITORIO: USUARIOS, PRESTADORES Y GESTORES

Introducción

El estudio del conocimiento local socialmente distribuido sobre la configuración histórica, el estado actual y la proyección futura del servicio público de transporte urbano colectivo deviene relevante al considerar la existencia y manifestación múltiple de la ciudad como espacio de las relaciones cotidianas de la vida en sociedad, de la expresividad y la significación sociocultural y de la reproducción material de la vida. En ese marco, el servicio público de transporte urbano colectivo emerge como una significativa dimensión del derecho a la ciudad, entendido éste como la facultad de todas las personas a habitar, transformar, gobernar y disfrutar de espacios urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna (ONU-Habitat, 2022).

Desde esta perspectiva, que asume a la ciudad como un espacio al mismo tiempo relacional, simbólico y material configurado social e históricamente, nuestro estudio asume el objetivo de relevar, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC). En ese marco, el presente capítulo avanza de manera específica en el reconocimiento de las representaciones de los actores locales sobre la configuración histórica del servicio público de transporte urbano del GRC. Así, este capítulo complementa, desde la mirada de los usuarios, prestadores y gestores del servicio, la historización presentada en el capítulo 5.

El capítulo se estructura en cinco apartados. En primer lugar, abordamos los orígenes del servicio público urbano en la mirada de los usuarios, los prestadores y los gestores del servicio. Seguidamente, nos enfocamos en la evolución histórica del sistema de transporte, focalizando en los cambios y continuidades en el precio del boleto, los recorridos, horarios, frecuencias y el estado de los vehículos en tanto transformaciones históricas multidimensionales. A continuación, puntualizamos en el comportamiento histórico del

Estado, las empresas y los usuarios en tanto actores claves del servicio de transporte urbano local. Luego, en una clave axiológica o valorativa, abordamos las ventajas y desventajas históricas reconocidas por los actores locales en términos de la calidad del servicio y su evolución. La sección final presenta los principales emergentes del análisis realizado.

6.1. Los orígenes del servicio público urbano en la mirada de usuarios, prestadores y gestores

En el apartado teórico de la presente investigación comunicacional, definimos a las representaciones sociales como complejos sistemas de pensamiento, percepción y acción (Moscovici, 1988) a través de las cuales los sujetos, siempre situados en específicas condiciones sociales, históricas y culturales, reconocen y dominan su entorno social y material. Dicho concepto, adquiere relevancia para la indagación y análisis de la construcción simbólica que emerge en las voces de los actores locales sobre los orígenes del servicio público de transporte urbano en el Gran Río Cuarto.

En ese sentido, las representaciones de los actores revelan un conocimiento histórico cuyo origen se ancla en el momento específico en el que cada actor comienza a utilizar el ómnibus como medio de transporte para satisfacer sus necesidades de movilidad. Dicho aspecto, modula la multiplicidad de pensamientos y percepciones de los entrevistados que sitúan sus narrativas sobre la configuración histórica en paralelo a su experiencia y uso del servicio. Así, dicho conocimiento es más profundo en aquellos actores de mayor edad y/o cuya relación con el sistema de transporte local cuenta con mayor trayectoria.

En este sentido, emergen las siguientes representaciones sobre los distintos aspectos de los orígenes del sistema local de transporte urbano en ómnibus:

- Que el servicio comenzó a prestarse en Río Cuarto por iniciativa privada y de manera muy rudimentaria;

En Río Cuarto, comenzó con un grupo de personas del campo, porque era gente del campo, que pusieron vehículos, a ver, esto no estaba regulado y pusieron un Chevrolet no sé cuánto, que llevaba a la gente parada, y empezó con dos colectivos. (E15 - PRESTADOR)

Hace casi 80 años un grupo de accionistas que venían de la zona rural, cercano a Rodado Viejo, Río Seco, fundaron la SAT con capital propio lo que llevó a formar un directorio y a conformar los primeros colectivos en la ciudad de Río Cuarto seguramente. (E11 - GESTOR/A)

- Que, con el desarrollo de la ciudad, se amplió el sistema de transporte, conectando a nuevos sectores y espacios del ejido urbano;

Sirvió a una ciudad que se fue desarrollando y se fue amplificando (...) Con el tiempo y el avance de la ciudad, era necesario moverse y establecer puntos de

contacto. Hace 70 años atrás todavía estaba el paredón del Alberdi. El Boulevard (Roca) ha sido una construcción que unía y que a su vez tenía una barrera y había que borrar esa barrera. (E10 - GESTOR/A)

- Que su primera forma de organización y gestión mutó con el paso del tiempo, siendo primero una cooperativa que luego se transformó en una sociedad anónima;

La empresa se originó en el 1950, el 12 de junio de 1950 se fundó como cooperativa de transporte. En el año 1991 se transformó en sociedad anónima. La cooperativa se fundó porque en la ciudad había una empresa que se llamaba ACO, se declaró en quiebra y un grupo de trabajadores hicieron que se fundara la cooperativa. La ciudad empezó con dos ómnibus, después fueron cuatro y bueno... ya fundadores de aquella época no quedan más, pero esta empresa, ha sido constantemente en crecimiento en una familia porque hoy tenemos nietos de aquellos fundadores. (E12 - PRESTADOR)

La empresa tiene algo así como setenta años, así que arrancó en los años cincuenta por ahí con alguna iniciativa privada, después se transformó en cooperativa y después en una sociedad anónima hace ya algo más de 15 años, no sé una cosa así. (E06 - GESTOR/A)

Imagen 7. Choferes y pasajeros posan a la par de unidades de la empresa local Asociación Concesionarios de Ómnibus (ACO), que funcionó en la ciudad hasta el año 1949



Fuente: Archivo Histórico Municipal (Gentileza: Omar Isaguirre)

Profundizando este razonamiento, en las voces de los actores territoriales aparecen otras valoraciones asociadas a los orígenes del servicio de transporte urbano, tales como: a) la intervención del Estado desde la formación de la cooperativa para el sostenimiento del

servicio, luego transformada en política pública; b) la presencia de una única empresa que presta servicio en la ciudad de Río Cuarto desde hace setenta años aproximadamente; y c) su coexistencia, durante la década del 80, con la empresa Sol que conectaba Río Cuarto con las vecinas localidades de Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg).

6.2. La evolución histórica del sistema de transporte: transformaciones multidimensionales

El servicio de transporte en el Gran Río Cuarto (GRC) concentra una serie de representaciones sobre la evolución histórica de diversas características del sistema, tanto en su dimensión estructural -esquema de recorridos y estado de los vehículos- como en su funcionamiento -horarios y frecuencias- y el precio del boleto. En cada uno de estos aspectos, en tanto, se evidencian posturas equivalentes y en pugna, con matices diversos según los actores locales. En esta diversidad simbólica, podemos apreciar la sustancial diferencia conceptual sobre las representaciones entre el sociólogo Emile Durkheim, que sostiene que las mismas irradian a los individuos de toda la sociedad, de la definición que postula Serge Moscovici y adoptamos en este trabajo. Este último, reconoce que hay representaciones generalizadas, pero también otras particularizadas que son elaboradas por un sector, comunidad o grupo específico (Piña y Cuevas, 2004).

Diagramación de los recorridos

La eficacia histórica en la *diagramación de los recorridos* de las distintas líneas del servicio, es motivo de distintas valoraciones por los actores que reconocen que la situación anterior al año 2023 presentaba condiciones más favorables para la conectividad y movilidad urbana, en comparación con el actual sistema de transporte. Dichos actores testimonian que:

- Los recorridos del sistema anterior dejaban al usuario directamente en su destino;

Yo lo que veo es que el sistema anterior tenía un fuerte muy grande en las zonas más concurridas por el usuario. Lo podías hacer desde el punto que quisieras de la ciudad, como por ejemplo a la Universidad, vos te podías tomar cualquier colectivo que la mayoría venía para acá. Me parece que eso ya no sucede con este nuevo sistema. (E08 - USUARIO/A)

- Los distintos trayectos comprendían más líneas y más cobertura que el sistema actual;

Había más números, más líneas que hacían tal vez los mismos recorridos que hace ahora un solo ramal, por ejemplo. Entonces unificaron dos o tres números y pusieron, por ejemplo, el F que antes era el 9, el 4, y no recuerdo qué otro número, acoplaron todo a un solo ramal y en base a eso lo modificaron. Esas son las diferencias con respecto a lo otro. (E11 - GESTOR/A)

- Las líneas que recorrían Banda Norte en el sistema anterior permitían a los estudiantes llegar a las escuelas y los colegios del centro.

El colectivo me dejaba en la puerta del colegio, que es lo que muchos chicos como mis sobrinos también hacían, se lo tomaban en la Muñiz y se bajaban en la puerta del colegio. Cosa que ahora la mayoría de los chicos no tienen la posibilidad de hacerlo así, de que el padre los deje en el colectivo, y ellos sabían que se bajaban en su escuela. Pasaba hasta hace poco esto, en cambio ahora el hecho de subir y bajar, pueden perder a las criaturas en muchos casos. (E16 - USUARIO/A)

Con la misma perspectiva, otros actores valoran positivamente la cobertura anterior del servicio público, aunque sostienen que la densidad poblacional y la urbanización que tenía la ciudad de Río Cuarto en años anteriores, era menor que en la actualidad.

En cuanto a horarios se cumplían y había más recorridos que está bien, vuelvo a repetirte desde el Chango Más suponte que era todo campo, el colectivo te dejaba a lo mejor en la esquina, en el cruce de la A005, ahí te dejaba el colectivo. Vos de ahí te manejabas a las casas que estaban cruzando la ruta, que era campo, casas-quintas. Después para volver, regresabas de esas casas y esperabas en la parada donde te dejaba el colectivo, que podía ser la misma parada donde el colectivo hacía el descanso o te ibas una parada después. Pero era diferente, se cumplía el recorrido en el contexto de esa realidad que vivíamos antes. (E07 - GESTOR/A)

En cambio, un posicionamiento opuesto sostiene que el esquema de recorridos del anterior sistema de transporte era insuficiente en comparación con la cobertura actual del servicio.

En cuanto a los recorridos, también tiene que ver con mi uso particular de moverme, nunca tuve ningún problema en moverme para ningún lado de la ciudad. He ido a visitar a mis amigas al fondo, la que está del otro lado. Antes de la licitación por ejemplo no tenías colectivos que te lleven a Soles, va incluso más allá. Ahora los hay, entonces ¡mirá hasta donde creció la ciudad! Hay muchos barrios nuevos. (E10 - GESTOR/A)

Horarios y frecuencias del servicio

Respecto a la evolución de los *horarios y frecuencias* del servicio de transporte local, emergen valoraciones de algunos actores que evalúan como óptimo el desempeño histórico de dichos aspectos frente a la situación actual del servicio. Se señala que antes había más líneas disponibles con frecuencias cortas, lo cual redundaba en un menor tiempo de espera para los usuarios.

Antes tenías muchas más líneas porque tenías un montón que venían a Banda Norte y supongo que al Alberdi y otros lugares también, pero yo te hablo puntualmente de Banda Norte, tenías el 2, el 15, el 3, el 6, el 9, el 12, todas esas líneas, entre todas pasaban y más o menos cada 5 minutos tenías un colectivo. Y si no pasaba uno, tenías el otro. Nos eran útiles para nuestros destinos y nos eran útiles si llovía, eran útiles si ibas para el lado de la Chile tenías el 8 y el 6; si te ibas

para el lado de la universidad tenías el 12, el 9 y si te ibas para el lado de Las Quintas, tenías el 3 y el 15 que pasaban seguido. (E16 - USUARIO/A)

Frente a este posicionamiento, aparece una crítica sobre los horarios del servicio anterior focalizada en las limitaciones que representaba para los habitantes de la ciudad que utilizaban el transporte local durante la noche para satisfacer sus necesidades de movilidad.

Ha habido lugares en donde a las 00:00 corría el último, o sea, entre las 22 horas y la medianoche y después tenía que volver cada uno como pueda. En ese sentido el taxi y el remis con un precio superior, pero han hecho la acción supletoria del colectivo. (E14 - ESPECIALISTA)

Estado y mantenimiento de los vehículos

En otra clave, el *estado de los vehículos*, empleados por las distintas empresas prestadoras del servicio de transporte en el aglomerado del Gran Río Cuarto (GRC) a lo largo del tiempo, es uno de los aspectos que concentra una amplia variedad de representaciones. En este sentido, los actores locales valoran distintas características de los ómnibus, tales como las condiciones de mantenimiento mecánico y de limpieza, la renovación de las unidades y el confort de las mismas. Podemos diferenciar aquí dos posturas generales entre las percepciones de los entrevistados que oponen las buenas condiciones históricas de los ómnibus frente a un estado deficiente de los mismos.

Imagen 8. Antigua unidad perteneciente a la Cooperativa de Transporte Ciudad Río Cuarto Ltda. La línea 2 conectaba el sector sur con el norte de la ciudad



Fuente: Empresa SATCRC

En la primera perspectiva, conformada por los entrevistados que perciben como óptimo el estado de las unidades utilizadas en etapas anteriores, los razonamientos aluden a que los colectivos se cambiaban con relativa frecuencia y que el estado y el mantenimiento de los vehículos era más adecuado. En tal sentido, se puntualiza que los vehículos funcionaban bien, estaban limpios y eran confortables para el usuario.

El estado de los colectivos, antes era bueno, tenía una flota grande de colectivos. Fueron vendiendo para comprar colectivos nuevos. (...) Después del 11-14 pasaron a los frontalitos, luego ya dejaron de usarse los 11-14 y se empezó a usar todo lo que es frontal, con algunos marca Scania y los demás Mercedes Benz. Lo que era limpieza era bueno, el mismo chofer tenía que revisarlo cuando llegaba a punta de línea, baldeaba el colectivo arriba. (E11 - GESTOR/A)

Vos subías a los colectivos y estaban limpios, estaban en condiciones. Funcionaban los timbres. Está bien no tenían todo lo que puede llegar a tener un vehículo moderno, pero cumplía con las expectativas que vos chocho hacías un viaje en colectivo; butacas más cómodas quizás, tenías en las del sector de atrás me acuerdo que eran acolchados, no eran de plástico, eran otra cosa totalmente distinta. (E07 - GESTOR/A)

Otras representaciones vinculadas a esta evaluación positiva sostienen que: a) la empresa prestadora contaba con una capacidad económica mayor que la actual para renovar sus unidades; y b) en comparación con otras ciudades, en Río Cuarto el estado de los vehículos siempre ha sido óptimo.

En oposición a la mirada positiva, otros actores locales valoran como negativo el estado de los vehículos del sistema de transporte local en términos históricos. En este sentido, las expresiones refieren al deficiente mantenimiento tanto mecánico como de limpieza de las unidades vehiculares. Dichas representaciones postulan, en consecuencia, un mejor estado y desempeño del actual sistema de transporte urbano local.

El estado de los vehículos de antes era horrible, ahora eso medianamente mejoró, en eso hay que ser realista porque antes vos subías a los colectivos, tenías el 9 que era un desastre, por ejemplo. Los colectivos estaban rotos, se quedaban en la mitad de tu viaje. (E16 - USUARIO/A)

Por otra parte, otras representaciones focalizan las limitaciones históricas de las unidades en términos de la tecnología y prestaciones, frente a mejores condiciones actuales de las mismas.

En cuanto al estado de los vehículos en comparación a los que yo manejé, ahora están mucho mejor. Yo te digo que he manejado coches que ¡dios mío, los 11.14 los Mercedes redonditos! o sea, estructuralmente eran coches del año 1980. Ponía los cambios con mucho recorrido entre la primera y la segunda (...) Te lo hablo desde el lugar de chofer, era totalmente distinto y para el usuario también por supuesto, porque iba menos cómodo. (E15 - PRESTADOR)

Imagen 9. Vehículo marca Mercedes Benz 11.14 perteneciente a la Cooperativa de Transporte Ciudad de Río Cuarto. La antigua línea 8 conectaba el sector oeste con el norte de la ciudad



Fuente: Empresa SATCRC

Evolución histórica del precio del boleto

En cuanto a la *evolución histórica del precio del boleto*, un consenso generalizado entre los actores locales sostiene que en períodos anteriores el servicio de transporte local fue más accesible para los usuarios. Sin embargo, dichas voces reconocen modificaciones en los precios causadas por las distintas crisis económicas sufridas en el país, a partir de las cuales la intervención del Estado, mediante subsidios al transporte declinantes o ausentes desde el año 2024, fue un factor elemental para sostener el funcionamiento del sistema. En ese sentido, los entrevistados formulan los siguientes razonamientos:

- El costo del boleto se mantuvo, sin cambios significativos, desde que comenzó a prestarse el servicio local hasta la década de 1980;

En la proyección histórica del precio del boleto, yo diría que por los comienzos y durante aproximadamente tres décadas, independientemente de los vaivenes de la economía de cada período, los boletos eran más estables. El primer boleto costaba 50 centavos y en la década del 1930 va a ser un precio bastante constante que se va a mantener en el tiempo. El boleto era mucho más estable y no llegaba a ser una cuestión de Estado, es decir se producía un acuerdo y en líneas generales se mantuvo estable hasta la década de 1980 y fundamentalmente con la hiper de Alfonsín, nada tenía precio. (E14 - ESPECIALISTA)

- Históricamente el precio del boleto se definió por el valor de un litro de gasoil, una unidad de medida hoy considerada como desfasada;

Ha habido una deformación muy notoria del sistema de transporte, pero no solamente en Río Cuarto, sino que en todo el país debido a los subsidios. Eso fue deformando el transporte porque históricamente, por ejemplo, hace 30 años atrás, yo sin estar trabajando, la ecuación cerraba: un pasaje, un litro de combustible. Históricamente fue así. (E15 - PRESTADOR)

- El precio del boleto era más asequible, no había manifestaciones al respecto y no existían subsidios a grupos de usuarios específicos;

El precio antes era accesible dentro de lo que la situación económica del país en ese momento daba, no había tantas manifestaciones por el tema del boleto de que... tampoco había los beneficios de decir, "bueno vos tenés el boleto estudiantil", no. Era un boleto para todos, por ahí sí a los más chicos no se les cobraba, después cuando yo empecé la escuela sí creo que era un boleto color rosa, me acuerdo que ahí empezaron a hacer el beneficio para los estudiantes. (E07 - GESTOR/A)

Además de las representaciones analizadas sobre la evolución de los cuatro aspectos del servicio de transporte local, emergen otros razonamientos de las voces de los entrevistados referidos a que: a) el caudal de pasajeros en períodos anteriores era mayor en comparación al actual; b) el sistema de pago del boleto cambió favorablemente para los usuarios a través de la tarjeta digital; y c) la imagen de la empresa prestadora del servicio -primero cooperativa y luego sociedad anónima- gozó de un prestigio durante varios años, hasta que empezó a recibir distintos cuestionamientos.

6.3. El comportamiento de los actores locales en clave histórica: el Estado, las empresas y los usuarios

En la problemática del servicio público de transporte en ómnibus -tal como analiza el Capítulo 5- han entrado en juego una multiplicidad de actores sociales desde que el sistema de transporte urbano colectivo comenzó a funcionar en la ciudad de Río Cuarto y en las vecinas localidades de Santa Catalina y de Las Higueras. Dichos actores, con intereses y comportamientos particulares, son, por un lado, los prestadores del servicio, por el otro, los usuarios del mismo y el Estado, en sus distintos niveles (nacional, provincial y local) que históricamente intervino como regulador y mediador en la relación entre los anteriores (Pérez y Bertranou, 2023). Esta participación estatal, se evidencia en diferentes ordenanzas municipales que, a lo largo del tiempo, atendieron distintos aspectos vinculados al servicio de transporte urbano de ómnibus, tales como, las que hacen referencia a la construcción de garitas en las paradas de colectivos, en el año 1988, o las ordenanzas que aluden a la incorporación de unidades adaptadas para personas con discapacidad, en el año 2006 (Bettera y Hildmann, 2024).

El comportamiento histórico del Estado

Desde la perspectiva de los actores territoriales, emergen diversas *representaciones sobre el comportamiento histórico del Estado* como actor social que regula la relación entre la empresa prestadora del servicio público de transporte y los usuarios, procurando garantizar el derecho básico a la movilidad urbana para el desarrollo de actividades laborales, educativas y socioculturales. Entre dichas percepciones, diferenciamos a, por una parte, las que aluden al desempeño histórico del Estado en la organización y el diseño del sistema de transporte, y por otra, a la trayectoria histórica del Estado respecto a la gestión económica y la implementación de subsidios destinados al sostenimiento de un imprescindible servicio público.

La regulación ejercida por el Estado en la prestación del servicio de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC) es motivo de diversos posicionamientos críticos que destacan que:

- Antes el Municipio controlaba más a la empresa y ésta respetaba en mayor grado las regulaciones vigentes;

Como te digo, antes al tener una empresa que los mismos choferes eran socios y hacían las asambleas, lo que correspondía, se dirigían sí por supuesto con la municipalidad porque tenían que tener el diálogo, pero era diferente a lo que es ahora. (...) Antes era como que el Estado ponía un control y era como que se respetaba quizás ese control por parte de la empresa. (E07 - GESTOR/A)

- Nunca el Estado reguló suficientemente el sistema de transporte de ómnibus para satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios.

Si nosotros lo vemos desde el lado del usuario, de la población, es que no se siente que el Estado los acompañe en distintos aspectos como las garitas, el costo, el tiempo que tengo que esperar, lo que tengo que caminar, o sea, la población como que no siente que el Estado los acompañe. Históricamente me parece que ha sido así. El usuario no es en lo primero que se piensa. (E09 - ESPECIALISTA)

En la misma línea crítica sobre el comportamiento del Estado, otros sentidos aluden a las dificultades en la regulación del Municipio para imponer límites a los pedidos de aumento del precio del boleto por parte de la empresa prestadora del servicio de transporte urbano en el GRC.

Siempre ha habido voto por la positiva desde los diferentes bloques. Siempre se presenta como en todos lados el bloque opositor como en contra, pero siempre es la minoría, el oficialismo sabemos que ha brindado voto positivo a eso y siempre han hecho básicamente que la empresa pueda aumentar el boleto. Ante el mínimo pedido, ahí nomás se sanciona en el Concejo Deliberante para que se aumente. (E03 - USUARIO/A)

Y yo la verdad como que empecé a tomar más conocimiento del servicio de transporte un poco cuando empecé a ser usuaria en la universidad -hace ocho

años- y empecé a ver estas irregularidades sobre todo por la actividad, de que aumentan el boleto, los pliegos son poco claros, la responsabilidad del Estado es poco clara. (E04 - USUARIO/A)

La trayectoria histórica del Estado en la gestión económica del sistema de transporte urbano es objeto también de distintas representaciones sobre los orígenes y el papel de los subsidios específicos en Argentina, la articulación entre los distintos niveles del Estado en la implementación de subvenciones y la dependencia de las mismas que, desde comienzos del nuevo milenio, tiene el servicio para mantenerse en funcionamiento.

El problema viene del año 2001 después de la crisis y es que se habilita allá por el 2003 lo que es el sistema de compensaciones de subsidios en el transporte público de pasajeros. La crisis económica hizo que se perdiera la auto sustentabilidad del transporte público. No sólo pasó en Argentina, en el mundo en general se subsidia el transporte incluso, pero puntualmente en Argentina ese fue el disparador y desde entonces es un enjambre de normativas, acuerdos y resoluciones, pactos fiscales y demás que a priori era el gobierno nacional poniendo plata en los sistemas de transporte público de pasajeros de todo el país. Y desde el gobierno de Macri para acá, se firma el pacto fiscal que obligó a las provincias a empezar a compensar también y, a su vez, las provincias trasladan esa responsabilidad a los municipios. (E06 - GESTOR/A)

Los actores locales, siguiendo el razonamiento anterior, valoran positivamente a los subsidios implementados por el Estado provincial de Córdoba para la movilidad de estudiantes y diversos grupos de trabajadores, a la vez que critican la desigualdad en la distribución de fondos que, a lo largo del tiempo, existió entre Buenos Aires y el interior del país. Las voces destacan que:

- Tanto el Boleto Educativo Gratuito (BEG) como el Boleto Obrero Social (BOS) para trabajadores fueron medidas políticas que resultaron favorables para los pobladores;

A nivel provincial facilitó con el boleto educativo gratuito (BEG) el uso del transporte público y el acceso a la educación también porque te beneficia. (...) Al tener el boleto gratuito, o sea, se dice gratuito porque lo pagan los contribuyentes con sus impuestos, pero en beneficio de otras personas, alumnos y docentes. Bueno, con ese beneficio se da el acceso a gente que no podía ir porque es un presupuesto el viaje. (E13 - USUARIO/A)

En el caso del Boleto Educativo Gratuito (BEG). la provincia lo hizo como política, me parece fantástico. (...) Hay muchos planes que la provincia desde hace varios viene otorgando a los usuarios, como el Boleto Obrero Social. (E15 - PRESTADOR)

- Históricamente, la asignación y redistribución de los subsidios del Estado Nacional, en retirada desde el año 2024, no fue equitativa entre el AMBA⁸ y el interior del país;

⁸ El AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires), con aproximadamente doce millones de habitantes, es una región urbana que incluye la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y 40 municipios de la

La distribución por parte del Estado nacional nunca fue equitativa, siempre Buenos Aires llevándose la parte más grande de la torta y para el interior categorizando los subsidios de una manera por ahí poco entendible, pero fundamentalmente poco equitativa. Ya de por sí la diferencia de precios entre los combustibles de Buenos Aires, el AMBA, el conurbano bonaerense con relación al interior, es muy diversa. (E14 - ESPECIALISTA)

El comportamiento histórico de las empresas a cargo del servicio

El desempeño de las empresas del servicio público de transporte de ómnibus en el GRC es motivo de valoraciones por los actores locales que destacan una condición óptima para los pobladores. Sin embargo, otras voces expresan que el desempeño de la empresa prestadora del servicio local es desfavorable para los usuarios en los últimos veinte años.

Si vos me preguntás, yo tendría que decir que fue muy exitoso y muy favorable en la prestación del servicio durante gran parte de la historia del transporte público en la ciudad de Río Cuarto por lo menos durante 50 o 60 años. Los últimos 10, 12 años ha sido muy claro el retroceso y bueno, evidentemente no tiene hoy el prestigio, ni la credibilidad, ni la prestación es evaluada positivamente por los usuarios como supo ser en otras épocas. (E06 - GESTOR/A)

Por lo que tengo entendido, históricamente la empresa siempre cumplió y nunca tuvo problemas económicos hasta 20 años atrás. Después que empezó con el tema de los subsidios empezó a necesitar efectivo diario para poder pagar empleados, cubiertas, repuestos y gasoil. (E11 - GESTOR/A)

A su vez, la *actualización del precio del boleto* es un tema recurrente del servicio local dada, entre otras condiciones, la sostenida inflación de Argentina, principalmente en períodos históricos puntuales como en la segunda fase del modelo neoliberal (1983-1990) y tras la finalización de la tercera etapa, que desencadenó la crisis económica del 2001 (Ver Capítulo 4). En este sentido, los entrevistados evalúan la conducta que, a lo largo de los años, mostraron las empresas a cargo del servicio de transporte cuando solicitaban un aumento en el precio de los pasajes. Así, emergen concepciones que valoran negativamente que la empresa de transporte local, al igual que otras de la provincia de Córdoba, nunca presentó un informe sobre ingresos y gastos para justificar el incremento del boleto solicitado.

Es lamentable el comportamiento de las empresas. Yo soy comisión directiva de AOITA y mi facultad llega sobre todas las empresas de la provincia de Córdoba de urbanos, interurbanos, y turismo, todos. Ninguna, aunque tenga dos bondis

provincia de Buenos Aires. Es una de las áreas metropolitanas más grandes de América Latina, concentrando una gran parte de la población, la actividad económica y los servicios del país. El AMBA abarca una vasta extensión geográfica y presenta una alta densidad de población, lo que implica desafíos significativos en términos de infraestructura, transporte, vivienda, y servicios públicos.

turisteros con cuatro choferes, ninguna jamás te mostró los números. Con subsidios, o sin subsidios. (E15 - PRESTADOR)

Un posicionamiento adicional percibe una transformación negativa en los modos de acción de la empresa para solicitar los incrementos en el precio del boleto:

La empresa local cada vez que solicitó un aumento del precio nunca dejó de prestar servicio. No recuerdo que la condición para recibir un aumento del boleto fuera que parara el servicio, porque además un día de trabajo implicaban 30.000 cortes de boleto en el día. Imaginate lo que representaba enojarse con la Municipalidad y no percibir ese ingreso, de modo que nunca fue una variable para el servicio. (E14 - ESPECIALISTA)

Otro punto de vista destaca que la definición del precio del boleto dependió históricamente de la modificación en el costo de ciertas dimensiones claves para el funcionamiento de la empresa prestadora del servicio de transporte de pasajeros:

Más que negociar, uno tiene que tener una fórmula polinómica para tomar una decisión, es decir, hay que tomar tres o cuatro variables, y las principales son combustible, neumáticos, sueldos y lubricantes. Todo eso son las cuatro variables que, si esas cuatro variables van aumentando, el boleto tiene que ir aumentando porque de lo contrario, si yo no aumento y tengo la misma cantidad de pasajeros, ¿yo qué tengo que hacer?, reducir la frecuencia, donde hay cuatro colectivos poner tres, para que a mí me termine siendo rentable con los pasajeros que tenga. Esto se ha ido replicando con el correr de los años, siempre ha sido así. (E12 - PRESTADOR)

El comportamiento histórico de los usuarios del servicio

Las representaciones sobre el comportamiento histórico de los usuarios del servicio público de transporte urbano resultan tanto positivas cuanto negativas respecto de sus experiencias con el desempeño de la empresa prestadora. De este modo, emerge una perspectiva de algunos entrevistados que recuerdan a los pobladores del GRC como conformes con el sistema de transporte. A su vez, la otra mirada, predominante entre los actores entrevistados, reconoce la disconformidad de los usuarios por distintas dificultades o problemas reiterados en el tiempo que derivaron en reclamos por mejoras del servicio público impulsadas por ciertos grupos poblacionales, por caso, las manifestaciones por la obtención de un boleto más accesible impulsadas por las agrupaciones estudiantiles de la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC), en conjunto con determinados gremios de los trabajadores (Llobel y Suarez, 2019).

En ese sentido, emergen las siguientes percepciones de la postura de los actores locales que valoran como óptima la experiencia de los usuarios con el funcionamiento del sistema de transporte:

- Los usuarios y los choferes mantuvieron una buena relación hasta la primera década del siglo XXI pues la empresa prestadora del servicio tenía una imagen positiva en los ciudadanos que preferían usar el colectivo antes que su vehículo particular;

Mucha gente que tenía auto, eran pasajeros míos y me decían, "es más cómodo el colectivo, me subo acá a dos cuadras de mi casa y me bajo en el laburo, salgo y me vuelvo a mi casa", ni renegaban. Mucha gente tenía buena visión de la empresa, por ende, al chofer siempre le era mucho más ameno su trabajo en cualquier situación, por ejemplo, de darle una gaseosa o en mi caso que ¡me han llevado hasta una torta de cumpleaños! Eran otros tiempos, hoy es más complicado, te estoy hablando del año 2006, 2007. La gente era distinta con uno y uno era distinto con la gente (...) Era muy ameno, entonces la gente si el sistema tenía una falla y pasaba cada media hora y no le servía mucho, lo compensaba con eso, con el sentir de que sos parte, y todo el mundo te decía, "que bueno es el chofer" y sabían si tenías hijos, cuándo cumplían años, era otra relación. (E15 - PRESTADOR)

- Los pobladores locales usaban el servicio de transporte para llegar al trabajo o lugar de estudio, pero también para pasear los fines de semana y realizar actividades recreativas.

Nosotros vemos que se han perdido muchos hábitos que había en su momento como te lo expresé en el día de la madre, como te puedo decir en el día de los muertos y en el día de los santos, que la gente iba al cementerio. Todo eso ha recaído también en el servicio (...) Anteriormente se utilizaba para pasear, yo que he andado en la línea a veces te subían pasajeros, subía una familia y te decían, "me voy a dar una vuelta a conocer la ciudad... recorrer la línea", vos llegabas a la punta de línea y volvías a cobrarle el boleto y te decía, "che ningún problema, estoy recorriendo la línea". (...) A mi me ha tocado, en las primeras vueltas de la mañana que ya sabía cuántos pasajeros tomaban, donde lo tomaban y todo, a veces les tocaba bocina para que se despertaran porque se habían quedado dormidos y tenía que esperar 5 minutos; pero no le reclamaban a esa persona los demás pasajeros, la cargaban. (E12 - PRESTADOR)

Por otra parte, surgen los siguientes significados en las representaciones de los actores locales que recuerdan cómo, en períodos anteriores, los ciudadanos afrontaron distintos problemas en la utilización del servicio de transporte:

- Los usuarios históricamente cambiaron el servicio público por medios particulares, como la motocicleta, cada vez que han tenido posibilidades económicas para adquirirla;

Tras la pandemia incluso un poco antes, muchos usuarios optaron por la moto y la bicicleta. Se ve en el centro de Río Cuarto cómo se han ampliado los cicletteros para atar la moto. (...) La moto aparece en escena, porque aparecieron también las posibilidades económicas a partir del 2009 más o menos. En otros tiempos allá por el año 50 se vio esto con la Puma, con la fábrica cordobesa que también producía el Rastrojero, tractores y después se popularizó la Siambretta, pensada más para las mujeres. (E14 - ESPECIALISTA)

- Los estudiantes universitarios no estaban conformes con distintos aspectos del sistema de transporte anterior.

Yo recuerdo que antes, con el sistema viejo hubo mucho descontento en las últimas fases del sistema viejo porque faltaba todo, faltaba frecuencia, información, faltaban refuerzos, colectivos (...) Había demasiado descontento y me parece que también hay que tener en cuenta que el usuario tiene un inconformismo con el sistema de transporte desde hace mucho tiempo. Pero no sé desde cuándo se remonta, yo lo viví siempre desde que llegué a la Universidad. (E08 - USUARIO/A)

En esta línea de razonamiento, emergen dos posiciones distintas sobre las actitudes de los usuarios para impulsar acciones diversas ante los problemas del servicio de transporte. El primer argumento sostiene que, a pesar de su disconformidad con el servicio, los usuarios a lo largo del tiempo no reclamaron en el espacio público; mientras que el segundo, en cambio, valora positivamente la predisposición de distintos grupos poblacionales –principalmente los universitarios y los trabajadores- que, de modo organizado, realizaron protestas y reclamos diversos por mejoras en el sistema público de transporte urbano.

Quienes más usan el servicio son los estudiantes, y fundamentalmente empleados de comercio que son los que hacen cuatro viajes por día, y esa gente no se queja más que de palabra, pero no cuando hay una manifestación o algo concreto. Cuando se dio este cambio de sistema se levantaron planillas para hacer reclamos y firmaba siempre un grupo y cuando iban por los empleados de comercio no se animaban a firmar. Entonces no te quejes si no te quejas. Los usuarios históricamente no se han manifestado. (E05 - USUARIO/A)

Y desde hace un par de años el usuario y sobre todo el movimiento estudiantil junto con el sector del movimiento obrero de laborantes, ha ido haciendo reclamos y con mayor fuerza el movimiento estudiantil de acá de la Universidad, pero claramente fue desoído. (E02 - USUARIO/A)

Acordar las condiciones del servicio: tres actores en diálogo

La relación histórica entre el Estado -en sus distintos niveles-, los prestadores y los usuarios, como actores del sistema de transporte urbano, reúne diversas representaciones sobre la relativa dificultad para acordar en conjunto mejores condiciones del servicio. En ese sentido, emergen tres posiciones. La primera idea, en la cual coinciden la mayoría de las voces, advierte sobre un histórico acuerdo entre el Estado y la empresa prestadora, pero sin participación directa de los usuarios, para establecer los distintos aspectos del servicio. Esta situación, en ciertos momentos, motivó que los pobladores elevaran sus reclamos (Ver punto 5.3 del Capítulo 5).

No hay una triangulación, o sea, es mucho Municipio-empresa, donde hay una preponderancia, me parece, de la empresa. La empresa es la que toma las decisiones y el Municipio por lo que hemos observado, termina flexibilizando a favor de la empresa en cuanto a recorridos, costo, garitas, unidades. No hay un órgano a

nivel del Municipio que trabaje integralmente hacia adentro con las distintas secretarías y con transporte. Está todo separado, hay desarticulación y me parece que eso hace que al ser empresa única termine obteniendo lo que quiere. "Te saco el servicio, frecuencias" y hay quejas de la población. (E19 - USUARIO/A)

La segunda perspectiva, en tanto, resalta que históricamente los habitantes del Gran Río Cuarto permanecen fuera del acuerdo para el diseño y organización del servicio. Esta posición, asimismo, focaliza en el predominante rol ejercido por el Estado municipal en la definición de las condiciones del sistema de transporte como así en el seguimiento y control del servicio a cargo de la empresa privada. Los testimonios señalan que:

- El Estado siempre impuso cuáles debían ser las condiciones de prestación y la empresa se limitó a cumplirlas;

(...) Si lo vemos en el tiempo, por ejemplo, con la frecuencia, siempre fue manejada por el Municipio la situación, es decir las condiciones las ponía y las pone ahora el Municipio. Te dicen "tenés que pasar cada 15 minutos", entonces vos diagramas el recorrido y pones la cantidad de unidades para que se cumplan en 15 minutos. No hubo mucho margen para acordar las condiciones, el ejecutivo es el que las pone y vos ejecutás de acuerdo a la orden que te dice. (E12 - PRESTADOR)

- El Estado municipal se encargó de regular el desempeño de la empresa en pos de satisfacer la necesidad de los usuarios, pero no siempre lo ha logrado. En tal sentido, se advierte que los usuarios solo participan mediante reclamos ante el incumplimiento.

Existiendo la empresa, el Estado agregaba las condiciones. Es decir, la empresa hace una oferta de lo que puede prestar, el Estado tiene la obligación de que esa prestación abarque la mayor cantidad de los ciudadanos; por eso es tan discutible la participación del Estado el año pasado. (...) La relación entre los actores es piramidal, por supuesto el pueblo está en el mismo lugar, abajo. Y bueno recibe lo que le dan, lo que le brindan. Después se plantean algunas exigencias y protestas, pero lo sustancial es porque la empresa es privada. (E14 - ESPECIALISTA)

Un tercer razonamiento sobre la dificultad para consensuar las condiciones de la prestación del servicio pondera la participación e incidencia de los usuarios a partir de reclamos y demandas específicas, luego atendidas por el Estado y la empresa a lo largo del tiempo.

La gente tiene el termómetro de qué necesita y le pasa la inquietud al Estado y el Estado habla obviamente con las empresas, con una en este caso, y resuelve (...) Entonces en ese reclamo, la empresa ve el negocio y lleva un servicio mejor y la política ve la política pura que es ayudar a los usuarios o a sus habitantes para que tengan un servicio (...) Pero siempre el que primero inicia el camino es el usuario, en el reclamo. (E15 - PRESTADOR)

6.4. La calidad del servicio y su evolución: ventajas y desventajas históricas

Diversas concepciones de los actores locales, con posicionamientos contrapuestos, evalúan la evolución histórica de la calidad del servicio de transporte urbano colectivo en el Gran Río Cuarto. Así, algunos actores locales evalúan como óptima la evolución de determinados aspectos del sistema mientras que otros señalan la deficiencia de otras dimensiones con consecuencias diversas para la calidad del servicio a los usuarios.

La perspectiva de los entrevistados que concibe como óptima la evolución histórica de la calidad del servicio del transporte local pondera, entre otros aspectos, las cualidades de las unidades utilizadas por las empresas, el tiempo de vida útil de los colectivos y la renovación de los mismos. Las voces señalan que:

- La evolución de la calidad fue óptima desde el comienzo del servicio de transporte urbano de ómnibus en la ciudad, principalmente en los vehículos que mejoraron con el paso de los años.

Toda evolución se mide en función de cuestiones que progresan. Un servicio en el año 1925 no se compara al del año 1940 y éste nada tiene que ver con el del año 1950. Evidentemente siempre fue a mejor. Incluso en la calidad de los vehículos, hace unos años humeaban, te ahogaba con la bocanada de humo y cuando andaban hacían ruido, pero se fue incorporando todo eso con silenciadores con una serie de cuestiones a favor de que un servicio no generara un beneficio produciendo molestias. (E14 - ESPECIALISTA)

- Los vehículos empleados para conectar los tres aglomerados urbanos del GRC mejoraron en tamaño y confort como así en el sistema de cobro del pasaje.

Sobre la calidad del servicio, fue mejorando el colectivo en general, en tamaño porque eran minibuses primero, después implementaron colectivos más grandes y después le agregaron más confort. Fue mejorando el servicio tanto en la cantidad de pasajeros con colectivos más grandes, después brindaron el servicio digital con la tarjeta, el servicio del abono que si viajas constantemente tenés un descuento del 30% del pasaje. Son todos beneficios que se fueron sumando. (E13 - USUARIO/A)

Las representaciones de los actores que evalúan negativamente la evolución histórica de la calidad del servicio focalizan en las unidades y la incapacidad de la empresa para renovarlas en la última década al mismo tiempo que critican el esquema de recorridos del sistema público de transporte para la cobertura de distintos puntos de la ciudad.

Cuando vos te estás consumiendo el capital y no podés renovar unidades, creo que eso también es la calidad del servicio. Porque no es lo mismo que a un usuario lo lleve arriba de un ómnibus modelo 2010 a que lo lleve en un modelo 2024 porque va a ir mucho más cómodo, porque va a ir sin ruido de ventanilla, va a ir en otro sistema y eso hace a la calidad del servicio. (...) Antes se podían cambiar con mayor frecuencia las unidades y eso hace que las condiciones del servicio sean mucho mejor. (E12 - PRESTADOR)

Y a medida que fue pasando el tiempo y los años, el servicio fue desmejorando en términos de lo que tuvo que cubrir para el tipo y tamaño de la ciudad que tenemos. Lugares que no llegaban, lugares por donde no pasaba y zonas de la ciudad que no quedaron totalmente cubiertas. Entonces el usuario tuvo que desplazarse muchas cuadras, mucha distancia para llegar a utilizar el servicio. (E02 - USUARIO/A)

Otras ideas, con argumentos dilemáticos, sobre la calidad del servicio urbano de transporte señalan que: a) mejoró la calidad de los vehículos, pero no el funcionamiento del sistema y la transparencia económica de la empresa prestadora; y b) la calidad mejoró porque se ampliaron con el tiempo los recorridos para conectar distintos barrios con la universidad, aunque sólo las líneas más rentables tenían una frecuencia óptima.

En vez de avanzar como deberíamos hacer, de la época anterior hasta ahora, hemos retrocedido. Sí avanzaste que tenés mejor calidad de coches, eso como aspecto positivo, después, no. Nunca podés ir para atrás, si vos antes tenías un coche solo, que te subías a un lugar y te dejaba en tu trabajo o cercano a tu trabajo, que ahora tengas que tomar tres coches para llegar a tu trabajo o a tu escuela o a lo que sea, es ir para atrás no para adelante. Además, el valor del colectivo se decide rápidamente, le golpean la puerta al intendente y le dicen cuánto quieren y les dice que sí. (E16 - USUARIO/A)

Si nos enfocamos en el sistema anterior se fue mejorando en algunas frecuencias y recorridos también (...) Obviamente el cambio de frecuencias y recorridos siempre fueron para las líneas que generaban más ganancias, o sea, te seguían dejando el 11 o el 13 que no tenía ganancias, con una frecuencia de una hora y pico y te modificaban los que tenían más ganancias, eso siempre fue así. (...) Se han ido modificando, sí, pero siempre sobre las líneas que fueron rentables y no sobre el total del servicio. (E05 - USUARIO/A)

Ventajas o aspectos positivos del servicio en clave histórica

Una multiplicidad de valoraciones permea la perspectiva de los actores locales respecto a las ventajas o aspectos positivos del servicio de transporte urbano colectivo en términos históricos. En ese sentido, cabe distinguir entre los razonamientos de los entrevistados que, por un lado, involucran a la infraestructura y el funcionamiento del sistema y, por el otro, aquellos argumentos sobre otros aspectos del servicio tales como la accesibilidad y la información para el usuario. Asimismo, los entrevistados valoran factores más amplios que van desde la atención de los choferes de los ómnibus a los usuarios hasta la situación macroeconómica del país, entendida como una variable incidente en la demanda del servicio.

Las representaciones sobre las ventajas históricas de la infraestructura del sistema de transporte urbano destacan que: a) las unidades se renovaban con más frecuencia, estaban en óptimas condiciones y tenían un correcto mantenimiento mecánico y de limpieza; b) cuando la ciudad no se había expandido tanto, habían garitas suficientes que permitían a los usuarios resguardarse durante la espera; c) el rango horario de la prestación del servicio era

amplio y los colectivos circulaban hasta después de la medianoche; d) había facilidad para llegar hasta la universidad desde cualquier sector del Gran Río Cuarto, e) los distintos puntos de este aglomerado urbano estaban bien conectados con los recorridos de cada línea; y f) independientemente de la época y día del año, había suficiente oferta de servicio para los habitantes.

El cumplimiento en los horarios, tenías garitas para esperar, los colectivos estaban limpios. Vuelvo a recalcar, porque eso también es importante, era una ciudad más chica, pero eso era lindo. Viajar en colectivo era agradable. (E07 - GESTOR/A)

Antes había mucha más oferta de servicio en muchos más lugares y más horarios también (...) Hoy creo que el sistema va solamente a la demanda, no es que tenés oferta y el sistema va y viene. Antes, por ejemplo, había para el lado del autódromo un servicio cada media hora, hoy olvidate porque no hay; o sea, hay en tiempo de clases y en verano no hay, pero antes durante todo el año. (E15 - PRESTADOR)

Y del anterior esto de poder tomar un colectivo donde vivieras y poder llegar en este caso al destino más común que es la Universidad. Me parece que ese era el fuerte que tenía por lo menos para el estudiante. (E08 - USUARIO/A)

Otras valoraciones positivas del servicio público de transporte por los actores locales ponderan: a) el desempeño laboral de los choferes y la relación mantenida con los usuarios; b) la Incorporación de vehículos adaptados para personas con discapacidad o dificultades motrices; c) el cambio del sistema de pago del boleto con dinero al sistema de pago con la tarjeta magnética; y d) la implementación durante las últimas décadas de medios de comunicación digitales para informar al usuario.

Mucho pasó por la predisposición de los choferes que a veces uno ya los conocía, no te digo en los ramales principales, pero los que van por los barrios, siempre eran los mismos entonces hasta se conocía a quién iba a trabajar y en qué horario tomaba el colectivo cada uno. Entonces esa afinidad de pueblo creo que es uno de los aspectos destacables del servicio que se fue dando, o sea, mucho por parte de los choferes. (E05 - USUARIO/A)

Aunque sean dos unidades, hubo una preocupación por tener vehículos adaptados. (...) Todas las apps que hay, si bien vemos un grupo de la población que no accede, pero también es otra forma de mejorar el sistema. (E09 - ESPECIALISTA)

Creo que estuvo bueno como avance lo de la tarjeta magnética, que le falta una vuelta de rosca todavía, pero que por lo menos se ha equiparado a como funciona en el resto del país (E04 - USUARIO/A)

Desventajas y aspectos negativos del servicio en clave histórica

Una pluralidad de representaciones sobre los aspectos negativos, en términos históricos, del servicio de transporte urbano refieren tanto a las características centrales del sistema cuanto a otras de la dinámica social más amplia, pero con repercusión más o menos directa en la

calidad del servicio. De este modo, separamos la presentación de las valoraciones sobre la infraestructura y el funcionamiento del servicio público de los razonamientos referidos a características tales como la competencia por la adjudicación, el precio del boleto; la accesibilidad del pasajero, la información disponible para los usuarios y los equipos de trabajo de la empresa prestadora; entre otros aspectos.

Dentro de las características negativas que los actores encuentran en la infraestructura y el funcionamiento del sistema de transporte en ómnibus urbano durante períodos anteriores, las representaciones dicen que: a) históricamente la cantidad de vehículos fue insuficiente, sobre todo en los horarios pico y, en consecuencia, esta situación generaba que los usuarios viajaran apretados y otros pasajeros no puedan viajar por falta de lugar en el colectivo; y b) en los barrios más alejados del centro de la ciudad las frecuencias eran largas y los usuarios esperaban mucho tiempo para viajar en colectivo.

Me parece que principalmente la falta de vehículos en sí, ha sido algo muy histórico la falta de colectivos. O sea, está todo conectado, la falta de recorridos depende de la falta de colectivos, la falta de frecuencia de igual forma; me parece que algo que se vio toda la vida es que faltan colectivos para cumplir con esa frecuencia, con esa línea y esos recorridos y fue, me parece, el principal aspecto negativo del sistema viejo. (E08 - USUARIO/A)

Y antes lo que no había era frecuencia, la frecuencia en los lugares más alejados siempre eran malas, esa es la realidad. Yo te decía, antes tomaba el 13 y pasaba con una hora y veinte minutos, o una hora y diez minutos, te imaginas que tu plan de vida se tiene que adaptar al horario del colectivo (...) Salvo el 2 o el 1 que vendrían a ser los troncales de hoy en día, después las otras frecuencias siempre fueron malas y no se respetaba el horario tampoco. (E05 - USUARIO/A)

También emergen razonamientos sobre la accesibilidad de los vehículos y la comunicación entre la empresa y los usuarios del servicio como sendos aspectos históricos que las voces de los actores destacan como desventajas del sistema. Se destaca en este punto que: a) anteriormente no había vehículos adaptados para personas con discapacidad o con limitaciones motrices; b) faltaba comunicación por parte de la empresa prestadora para informar a los usuarios sobre cambios en los horarios en determinadas épocas o días del año; y c) emergieron limitaciones comunicativas diversas cada vez que los usuarios no tuvieron respuestas favorables en sus reclamos por mejoras del servicio ante la empresa y el Municipio.

Las unidades, ¿a quién no le gusta subirse a un coche nuevo no?, pero era más difícil cambiar un coche. Eran otros vehículos, no había coches adaptados para personas con discapacidad. (E15 - PRESTADOR)

La comunicación me parece que ha fallado sistemáticamente, siempre. Es por uso y costumbre que vos sabes que llega el verano y te van a cortar los horarios porque no va nadie para allá. Pero no hay una comunicación fluida, no hay un vínculo históricamente sostenido. (E10 - GESTOR/A)

Creo que es fundamental el no hacerse eco de lo que la gente pide y tomar solamente, a lo mejor, lo de una institución como la Universidad porque es lo que más rentabilidad le genera. Se debe tener en cuenta a toda la población. (E19 - ESPECIALISTA)

En relación con las características históricas más amplias que perciben negativamente los actores locales sobre el servicio de transporte colectivo, aparecen significados sobre: a) la falta de competencia en el sistema local, ya que siempre funcionó solo una empresa para el servicio de transporte urbano colectivo en la ciudad; y b) el precio del boleto siempre fue elevado para los usuarios y en el tiempo tuvieron que soportar reiterados aumentos del pasaje.

Históricamente hubo una sola empresa, o sea, que no hubo competencia, me parece que en algunos servicios públicos la competencia es sana porque la gente puede optar y elegir y creo que es lo mejor que nos puede pasar como sociedad. Que podamos optar y elegir con qué medio movilizarnos. (E09 - ESPECIALISTA)

Creo que la desventajas o aspectos sí, a marcar como negativos, ha sido el costo del boleto que siempre estuvo en debate y en discusión. Por los costos altos que mantuvo y al pasar los años siguieron sosteniendo en relación al boleto ha sido, me parece, que lo principal como negativo. (E02 - USUARIO/A)

Por otra parte, los actores encuentran como desventajas históricas ciertos aspectos vinculados a los choferes y otros trabajadores de la empresa. Se advierte aquí que: a) la empresa no incluyó a profesionales con conocimiento sobre movilidad urbana para diseñar el esquema de recorridos de las distintas líneas; b) faltó un trabajo interdisciplinario sobre el sistema de transporte para mejorar sus condiciones; y c) en una época los choferes más jóvenes conducían los colectivos a alta velocidad y ocasionaron lesiones a los usuarios durante el viaje.

La empresa siempre tuvo un criterio de fijar recorridos a partir de cuestiones más de sensación que de información, porque en definitiva siempre hubo recorridos sobre todo en los barrios más lejanos, que eran zigzagueantes, es decir se metían por varios lados las mismas líneas. Me parece que ahí falta y de hecho se le ve hoy a la empresa por todos lados la necesidad de incorporación de recursos humanos que sepan de movilidad urbana. (E06 - GESTOR/A)

También esto de no entender que es un servicio público y no trabajar interdisciplinariamente, (...) Creemos que el trabajo interdisciplinario es fundamental para la generación de políticas públicas. (E19 - ESPECIALISTA)

Cuando empezaron a implementar la gente más joven en conducir el vehículo, las quejas que sí tenían los pasajeros, más que nada la gente grande, era en la forma que conducían a alta velocidad. Se quejaban de eso porque cuando ellos tocaban el timbre para descender, no alcanzaban terminar de descender que el colectivo arrancaba. Entonces en ese momento se habían producido muchos accidentes. (E07 - GESTOR/A)

Además, los entrevistados valoran negativamente la adaptación en el tiempo del servicio de transporte con el crecimiento urbano del Gran Río Cuarto. Sus representaciones destacan que: a) la empresa a cargo del servicio no tuvo previsión para modificar eficientemente el sistema de transporte ante la expansión de la ciudad; y b) muchas calles no estaban pavimentadas y tampoco bien mantenidas, por ejemplo las de tierra, y ocasionaron molestias físicas en el chofer y en los pasajeros.

Otro aspecto negativo es el de no haber tenido previsión la empresa en el crecimiento de la ciudad, porque acompañó hasta cierto punto y después se vio desbordada, creció de golpe y ahí se fue complicando. (E11 - GESTOR/A)

Las calles eran un desastre, los choferes de los colectivos terminaban con la espalda muerta, los pasajeros también pero bueno... Eso históricamente ha sido peor que ahora. (E15 - PRESTADOR)

6.5. Recapitulando: transformaciones, continuidades y tensiones

¿Cuáles son las representaciones de los actores locales sobre la configuración histórica del servicio público de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC)? Orientados por este interrogante, en el presente capítulo abordamos las concepciones y experiencias de los usuarios, prestadores y gestores, puntualizando las transformaciones, continuidades y tensiones en la configuración histórica del servicio público de transporte local.

De este modo, focalizamos de manera específica en: a) los orígenes del servicio público urbano desde la perspectiva de los usuarios, prestadores y gestores del servicio; b) la evolución histórica del sistema de transporte enfatizando el precio del boleto, los recorridos, los horarios, las frecuencias y el estado de los vehículos como transformaciones históricas multidimensionales; c) el comportamiento histórico del Estado, las empresas y los usuarios como actores clave del servicio de transporte urbano local; y d) las ventajas y desventajas históricas reconocidas por los actores locales en términos de la calidad del servicio y su evolución. El siguiente cuadro sistematiza, a modo de consideraciones finales del presente capítulo, las representaciones sociales emergentes sobre cada una de estas cuatro macro-dimensiones del origen y la trayectoria histórica del servicio de transporte urbano del GRC.

Cuadro 5. Representaciones de los actores locales sobre el origen y la trayectoria histórica del servicio de transporte urbano del GRC.

DIMENSIONES	REPRESENTACIONES DE LOS ACTORES LOCALES
a) Los orígenes del servicio público	- Los actores locales presentan diversas perspectivas sobre los orígenes del transporte urbano, con un conocimiento basado en experiencias

<p>urbano desde la perspectiva de los usuarios, prestadores y gestores del servicio</p>	<p>individuales. Identifican el inicio del servicio en iniciativas privadas, como cooperativas de transporte formadas por accionistas rurales, y destacan cómo las necesidades de movilidad impulsaron su desarrollo y expansión en Río Cuarto.</p> <p>- La presencia de una única empresa prestadora durante setenta años refleja estabilidad en el sistema de transporte urbano de la ciudad, pero también evidencia la falta de competencia y diversificación. Los actores locales ven esta consolidación como fundamental para la vida urbana, aunque genera debates sobre la necesidad de diversificación.</p>
<p>b) La evolución histórica del sistema de transporte</p>	<p>- Los actores locales perciben que el precio del boleto de transporte fue históricamente más accesible, y que los incrementos actuales limitan su acceso. Reconocen que las crisis económicas y la intervención estatal mediante subsidios y políticas, como el boleto estudiantil, obrero y social, han influido en estos cambios.</p> <p>- Los usuarios locales advierten una mejor diagramación de recorridos, horarios y frecuencias del anterior servicio de transporte, frente al actual sistema de troncales y ramales. Asimismo, se advierten cambios en la cantidad, calidad y estado de los vehículos con impacto en la calidad del servicio.</p> <p>- Otros aspectos relevantes incluyen cambios en el caudal de pasajeros a lo largo del tiempo, la implementación de sistemas de pago más convenientes, como las tarjetas, y la percepción fluctuante de la imagen y prestigio de la empresa prestadora del servicio.</p>
<p>c) El comportamiento histórico del Estado, las empresas y los usuarios como actores clave del servicio de transporte urbano local;</p>	<p>- Las percepciones sobre el rol del Estado en la regulación del transporte son divergentes: mientras algunos actores destacan su efectividad, otros lo consideran insuficiente. Se reconoce la importancia de los subsidios, pero se critica su distribución desigual entre regiones, especialmente frente a Buenos Aires.</p> <p>- Aunque se reconoce un desempeño óptimo en el pasado, se critica la creciente dependencia de subsidios estatales por parte de la única empresa prestadora local para mantener el servicio en funcionamiento. Además, se cuestiona la transparencia en la solicitud de aumentos de tarifas y boletos.</p> <p>- Históricamente, emerge una división entre usuarios satisfechos y críticos del sistema de transporte. Recientemente, algunos usuarios han optado por medios de movilidad alternativos debido a la insatisfacción con el precio del boleto. Asimismo, los reclamos de los usuarios han sido importantes para impulsar cambios en el servicio.</p>
<p>d) Las ventajas y desventajas históricas reconocidas por los actores locales en términos de la calidad del servicio y su evolución</p>	<p>- La evolución histórica del transporte urbano según los actores locales muestra algunas ventajas tales como la calidad de los vehículos, sistemas de pago digital, ampliación de cobertura, inclusión de vehículos adaptados para discapacidad y uso de medios digitales para comunicación con usuarios.</p> <p>- A pesar de las mejoras mencionadas, el servicio enfrenta desafíos persistentes como la insuficiencia de vehículos en horarios pico, frecuencias inadecuadas en algunas zonas y la falta de competencia local.</p>

	Los altos precios del boleto y la falta de planificación adecuada también limitan la accesibilidad y eficiencia del servicio.
--	---

Fuente: elaboración propia en base a datos propios.

Estas construcciones simbólicas sobre la trayectoria del servicio de transporte colectivo devienen un insumo siempre clave para pensar el presente y proyectar el futuro de un indispensable servicio del desarrollo urbano y territorial. Sobre dichas dimensiones temporales -presente y futuro- focalizan los siguientes capítulos.

CAPÍTULO 7

EL ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DEL GRC EN LAS REPRESENTACIONES DE LOS ACTORES LOCALES

Introducción

La disponibilidad y el funcionamiento de infraestructuras y servicios públicos son condiciones necesarias, aunque no suficientes por sí mismas, para el desarrollo urbano con crecimiento económico, inclusión social, participación ciudadana y sostenibilidad ambiental (Carniglia, 2022). En este sentido, la presencia y el óptimo desempeño de un servicio público de transporte de pasajeros son condiciones fundamentales, junto a otros requisitos indispensables, para cualquier espacio urbano que aspire a ser proactivo, inclusivo, sostenible y resiliente, ya que garantizan la conectividad territorial y la movilidad de la población en sus diversas actividades laborales, educativas y socioculturales. En este marco, el estudio de la dimensión simbólica de la ciudad, bajo la forma de un conocimiento socialmente distribuido, deviene una condición de posibilidad para la idea, el diseño, la construcción y mantenimiento de infraestructuras y servicios públicos como condiciones del desarrollo urbano y territorial.

Allí situada, nuestra propuesta de estudio asumió el objetivo de relevar, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC). En ese marco, el presente capítulo avanza de manera específica en el reconocimiento de las percepciones, experiencias y valoraciones de los usuarios, prestadores y gestores sobre el estado actual del servicio público de transporte urbano del GRC (Gran Río Cuarto).

A tales fines, el presente capítulo se estructura en cinco apartados. En primer lugar, abordamos la mirada de los actores locales respecto del desempeño del sistema de transporte urbano del GRC en función de las necesidades de la población, la gestión privada del servicio y el precio del boleto urbano. Seguidamente, nos enfocamos en la dimensión estructural del nuevo sistema de transporte urbano implementado desde diciembre de 2022, con especial atención al diseño y organización de líneas, recorridos y trasbordos. A continuación, nos centramos en el funcionamiento cotidiano del sistema de transporte, considerando aspectos tales como las frecuencias, los esquemas diarios y los tiempos de los trayectos. Luego, reparamos en la mirada de los actores locales sobre la espera del

transporte, la infraestructura de las paradas, la información disponible y la accesibilidad del servicio. La sección final presenta los principales emergentes del análisis realizado.

7.1. El sistema de transporte urbano del GRC: necesidades de la población y gestión privada del servicio

El servicio de transporte urbano, entendido como un dispositivo urbano clave de la conectividad territorial, la movilidad de las personas y el derecho a recorrer la ciudad para llevar adelante distintas actividades educativas, laborales y socioculturales (ISTE, 2023), concentra diversas valoraciones de los actores locales sobre la relación entre el desempeño del actual sistema de transporte local y la satisfacción de las necesidades de los usuarios de un aglomerado urbano compuesto por las vecinas localidades de Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina.

Abordada esta cuestión de modo general, emergen dos posiciones axiológicas contrapuestas. Por un lado, la perspectiva con percepciones que valoran como eficiente al sistema de transporte en su funcionamiento, bajo la idea de que éste logra atender las necesidades de movilidad de los usuarios locales. En sentido opuesto, otros actores locales perciben como ineficiente al actual esquema del servicio de transporte, tanto en su dimensión estructural como en su funcionamiento. Estas voces puntualizan los impactos negativos que tales fallas causan en los habitantes del GRC que hacen uso del transporte local. Simultáneamente, dentro de la postura que valora como óptimo el actual sistema de transporte urbano, algunos actores enuncian ciertas limitaciones en el desempeño del servicio en un aglomerado urbano con una población aproximada de doscientos mil habitantes.

Las representaciones de aquellos actores que conciben positivamente al actual sistema de transporte urbano colectivo destacan la adaptación de los usuarios al diseño y organización del sistema actual, así como al porcentaje de habitantes que utilizan el servicio en Río Cuarto. Un razonamiento central en este sentido advierte que la cobertura actual del sistema de transporte es mayor que la de años anteriores, aunque se evidencia un decrecimiento del número de usuarios en la ciudad de Río Cuarto. En cambio, la cantidad de pasajeros se mantuvo constante en el trayecto interurbano que une la ciudad de Río Cuarto con las vecinas localidades de Las Higueras y Santa Catalina.

En primer lugar, nosotros hemos tenido una licitación donde se ha planificado un sistema de transporte totalmente diferente al que estaba, donde hoy debo decirte que hay mucha más frecuencia en los momentos donde hay clases -no hablemos de enero, si no de marzo en adelante cuando hay plena actividad- hay mucho más servicio de lo que había anteriormente con el viejo sistema. (...) Pero para eso lo que se ha visto es que no hay el caudal de gente, porque el trasbordo lo termina haciendo mucha menos gente de lo que uno esperaba que hicieran trasbordo. Y con respecto al Gran Río Cuarto, son dos sistemas diferentes lo que es el sistema en Holmberg y Las Higueras, vemos que ahí se utiliza más el servicio de transporte (...) Por ejemplo, a lo que respecta al mes de enero del 2023 en comparación con enero del 2024, la cantidad de pasajeros se mantiene y el servicio también se ha

mantenido de la misma forma, en cambio en el urbano se ha caído en un 50%. (E12 - PRESTADOR)

Otras representaciones vinculadas a esta evaluación positiva sostienen que: a) los habitantes se adaptaron al sistema de transbordos; b) el servicio ahora cuenta con una aplicación digital que optimiza el transporte; y c) a diferencia de periodos anteriores, la empresa prestadora actualmente debe ajustar sus prestaciones al pliego de licitación, aspecto que beneficia a los usuarios.

Esta mirada positiva sobre el actual sistema de transporte urbano convive con algunos razonamientos que esbozan, aún desde el reconocimiento de mejores condiciones actuales, algunas dificultades en el desempeño del servicio. Se destaca en este punto que: a) el sistema de transporte logra satisfacer las necesidades de los estudiantes universitarios, pero durante el receso académico es necesario cambiar los recorridos de varias líneas para aprovecharlas en los sectores periféricos del GRC donde actualmente el servicio no llega; y b) si la inversión en el sistema de transporte fuese mayor, la calidad del servicio mejoraría en aspectos tales con más líneas directas en distintos recorridos para que los usuarios realicen menos trasbordos en sus viajes.

Frente a la perspectiva anterior, otras voces postulan la ineficiencia del actual sistema de transporte para atender las necesidades de los habitantes del GRC, tanto por fallas en su dimensión estructural, como por problemas en su dimensión dinámica (aspectos abordados en los puntos 7.2. y 7.3. respectivamente). Si bien tales críticas se entremezclan dado que los entrevistados no puntualizan cada dimensión en su singularidad, existe un consenso importante respecto de que el sistema actual no atiende las necesidades de la población del GRC por limitaciones en la cobertura de ciertas zonas y barrios de la ciudad, así como por las limitaciones en la infraestructura, por ejemplo, la falta de garitas de resguardo.

Pienso que no, porque siempre se pone la mirada en lo económico. La empresa saca unidades y deja a la población a que se las arregle como puede. Entonces me parece que no hay conciencia de que es un servicio público y que tiene que estar al servicio de la gente. Yo no tengo que restringir porque económicamente no me es rentable, bueno, tengo que buscar la forma de hacerlo rentable. Las nuevas áreas de la nueva urbanización más allá del nivel económico dentro del cual se muevan esta nueva urbanización, tampoco están asistidas si no tienen vehículos particulares, tampoco tienen acceso al servicio público. Tampoco cumple con las necesidades por los lugares de espera, no hay ni siquiera garitas porque la parada es el cordón pintado de amarillo y un cartel que te dice parada de ómnibus, o sea, hay una serie de elementos que nosotros hemos ido viendo en este estudio de campo que te dicen que no satisface las necesidades. (E09 - ESPECIALISTA)

En esa misma línea, emergen representaciones puntualizadas por los actores sobre otras limitaciones y deficiencias del sistema actual de transporte colectivo, referidas a que: a) el sistema de trasbordos es ineficiente y excluye a ciertos grupos poblacionales; b) con el sistema nuevo de transporte el tiempo de duración del viaje aumentó y los horarios no son adecuados; c) el actual sistema presenta mayores dificultades para la movilidad de los pobladores que habitan en zonas periféricas; y d) el servicio local es más costoso en comparación con otros servicios del país.

Y el sistema de transporte, la verdad es que es ineficiente, es inoperante ya se lo hemos dicho en la cara no hay nada que esconder en ese sentido y no lo decimos nosotros solamente (...) No sólo por el costo que tiene el boleto, sino también teniendo en cuenta el esquema de recorridos, el cual no prevé a todos los barrios y tampoco prevé horarios que le queden cómodos a los usuarios, así que el sistema para nosotros en esta instancia es ineficiente y es inoperante. (E03 - USUARIO/A)

Un peor servicio que el que había antes básicamente eso. Además, que el costo comparativamente es elevado en relación a otros servicios de otros lugares. Escasamente atiende las necesidades, digamos escasamente sí, seguramente ahí permite cierta movilidad, pero un vecino de una zona alejada se ve muy retrasado con el servicio comparativamente con el que estaba antes. (E02 - USUARIO/A)

La mirada sobre el actual sistema de transporte según el tipo de empresa (privada y única) a cargo del servicio

El actual sistema de transporte urbano según el tipo de empresa -única y privada- a cargo del servicio, es motivo de diversas representaciones de los actores locales que contemplan la posibilidad de que la prestación pueda estar en manos de dos empresas, sosteniendo que la competencia entre las mismas favorecería a los usuarios. Otros actores, en cambio, advierten que dadas las dimensiones de la ciudad -entre otras cuestiones- no es posible que funcione más de una empresa de transporte de ómnibus. Asimismo, emergen distintas posiciones sobre la continuidad de una única empresa a cargo de la administración del servicio y otras alternativas como el funcionamiento, exclusivo o complementario, de una empresa municipal.

En la perspectiva de aquellos actores que postulan la posibilidad de contar con dos empresas prestadoras del servicio, se destaca el razonamiento de que la competencia entre empresas generaría mejores condiciones del servicio para la población.

Para mí lo que sucede con el servicio público es que, al ser una sola empresa, no sé si pasa tanto por lo público o lo privado, pero al estar monopolizada, tiene demasiadas libertades la empresa con respecto a todo el sistema que lleva a cabo. Puede ser que si lo otorgara la misma Municipalidad mejore capaz sí, puede ser, pero lo que yo sí creo es que falta competencia. (E08 - GESTOR/A)

Otros razonamientos con la misma postura sostienen que: a) la actual empresa prestadora recibe subsidios del gobierno, pero no se realiza un seguimiento sobre cómo administran esos fondos, con lo cual, la inclusión de otra empresa resolvería dicho problema y beneficiaría a los usuarios; b) en otras ciudades funciona de manera óptima el servicio de transporte de ómnibus con más de una empresa; y c) las dimensiones de la ciudad de Río Cuarto posibilitan la incorporación de otra empresa para mejorar el servicio de transporte actual.

Yo creo que el monopolio de la empresa de la SAT no le ha hecho bien a la ciudad de Río Cuarto, sobre todo por cómo se ha estructurado la concesión. Ellos tienen una lógica de funcionamiento de que tienen por mes una cierta cantidad de subsidio que se le baja desde el gobierno y no hay un control sobre qué hacen con ese subsidio, simplemente como lo que está pasando ahora (...) Yo creo que la competencia en ese sentido, debería obviamente ser un sistema sumamente estructurado porque también la cantidad poblacional, no creo que dé para tener tres, cuatro empresas, pero creo que la competencia favorece a brindar un mejor servicio. (E04 - USUARIO/A)

Claramente al ser la única y los acuerdos políticos acá no posibilitan otra alternativa de competencia, la empresa hace y deshace como quiere. En otras ciudades tenés distintas empresas que tal vez trabajan por zona y compiten geográficamente, pero acá es la única empresa, entonces es monopólico casi el servicio. La empresa toma decisiones que van siempre a contramano de las necesidades de los vecinos. (E02 - USUARIO/A)

Ancladas a la concepción de sumar otra empresa de transporte en la ciudad para favorecer a los usuarios en sus necesidades de movilidad urbana, aparecen las percepciones de los entrevistados que, a diferencia de la mirada anterior, no focalizan en la competencia de las empresas, sino en la coordinación y/o articulación entre las mismas. En este sentido, se destaca que: a) en Río Cuarto no competirían las empresas sino que se dividirían los sectores de la ciudad para prestar el servicio de transporte urbano, tal como sucede con las tres empresas que funcionan en la capital provincial; y b) con dos empresas no existiría competencia sino que habría acuerdo entre ambas en el establecimiento del precio y otras condiciones del servicio.

En tanto, una perspectiva alternativa concibe negativamente cualquier tipo de incorporación de otra empresa de transporte -tanto para competir por el servicio como para articularlas por sectores de la ciudad- sosteniendo que dicha configuración no es viable dadas las dimensiones de la ciudad.

Una ciudad como Rosario que es casi ocho veces más grande que Río Cuarto tiene cuatro empresas prestando el servicio, Córdoba que es mucho más grande que Río Cuarto tiene cinco, es decir, por el tamaño de Río Cuarto para poder amortizar los costos fijos de inversión que requiere que una empresa venga y se instale para prestar el servicio no da para más de una empresa, por lo menos es lo que nos han dicho los especialistas. Con lo cual esa discusión que se quiso meter -que entiendo que para la gente decir- "bueno que compita", suena bien para el afuera, pero en términos prácticos no sería realizable. (E06 - GESTOR/A)

Finalmente, respecto de la gestión administrativa del servicio, las posturas de los actores locales debaten entre la actual administración por parte de una empresa privada y un sistema de gestión a cargo del Estado municipal.

Sería bueno una competencia, pero privada no estatal a mi criterio, porque al ser privado, existiría más un orden, más disciplina. Habría sanciones en el caso que el chofer no cumpla. En cambio, el estatal, como en todo caso puede haber una cierta

flexibilidad en detrimento de los usuarios y le generaría más gasto al Estado. Entonces yo lo dejaría en manos privadas, controlado por supuesto por el Estado y que garantice sí o sí los servicios mínimos. (E13 - USUARIO/A)

En el sistema de transporte nunca hubo un transporte municipal, pero la idea nuestra era que sí se podía ver que, en lugar de pagar subsidios en empresas privadas, poder decir "abarcar sectores céntricos y comprar cuatro colectivos", esa era nuestra idea como un comienzo de municipalizar un servicio de transporte. Y empezar a funcionar en ese sector. Se reduciría gasto en sueldo porque vos tenés los mismos empleados que tenés en la municipalidad que a veces no hay forma donde ubicarlos (E07 - GESTOR/A)

El precio del boleto en la mira

Un acuerdo generalizado entre los actores locales postula como elevado el precio del boleto urbano, lo cual impacta negativamente en el acceso de los usuarios al servicio. En tal sentido, emergen diversos matices en las representaciones que, por un lado, critican la diferencia entre los montos que pagan los usuarios del servicio en el Gran Río Cuarto (GRC) respecto a los ciudadanos de otras localidades; y por el otro, plantean que resulta insuficiente la intervención del Estado Municipal para regular la tarifa del servicio local.

La inequidad en el monto que debe desembolsar el usuario local respecto de los importes vigentes en otras ciudades a escala provincial, nacional e internacional, emerge en los actores locales a través de los siguientes razonamientos:

- Que el boleto local es el más caro a nivel país en relación al tipo de servicio que se presta;

Es el boleto más caro del país, es caro para el servicio... Si a lo mejor tuvieras un sistema como el que tenías antes que esperabas colectivo y ahí nomás venía y no tenías que hacer trasbordo, no me quejaría del precio. Me quejo del precio porque tengo que andar corriendo colectivos como loca. Pero a este precio de hoy, no al de \$500 que dicen que va a valer porque para un empleado pagar 500 pesos el colectivo va a ser una locura. (E16 - USUARIO/A)

- Que, en comparación con Buenos Aires, el precio del boleto en la ciudad de Río Cuarto es elevado y evidencia una significativa inequidad federal;

La semana pasada estuvimos en un congreso en Buenos Aires y viajamos por 80 pesos en subte y en 15 minutos, distancias como desde el hospital viejo hasta acá. Entonces algo no está funcionando a nivel Estado, a nivel región, a nivel municipal, o a nivel nacional, porque si vos me dijeras, "hay una menor diferencia", pero de \$80 a \$400 que se quiere llevar, hay mucha diferencia. (E19 - ESPECIALISTA)

- Que el precio del transporte urbano no es barato en ningún país del mundo, salvo que tome mayor intervención económica el Estado; lo que deviene en una condición estructural para los prestadores del servicio;

No es barato, el transporte no es barato en ninguna parte del mundo. Nosotros hemos hecho estudios a nivel mundial. En Suiza por ejemplo es gratis el transporte, te bajas y subís a otro y es gratis, pero en Suiza el cambio de unidades lo pone el Estado. (E15 - PRESTADOR)

En este punto, otras voces reparan en la insuficiente regulación del Estado municipal sobre la empresa cada vez que ésta aumenta el precio del pasaje; lo que deriva en limitaciones en el acceso a la movilidad urbana de distintos grupos poblacionales y las consecuentes dificultades para el desarrollo de sus actividades laborales, educativas y socioculturales.

Quien debería poner más cuestiones en regla es el Estado porque la empresa yo la entiendo es una empresa que licitó para prestar un servicio público, pero no deja de ser una empresa y no deja de tener como fin ganar plata. Pero quién tiene que sí velar por los derechos de uno es el Estado, son nuestros representantes, son los concejales en el Concejo Deliberante. (E04 - USUARIO/A)

Si bien había quejas antes con respecto al transporte, después de esto ya fue como que la gente hizo un reclamo permanente, constante. Más ahora con lo que uno está escuchando decir que quieren llevarlo a 400 pesos, es mucho dinero para un trabajador, un estudiante, alguien que suponte tiene que ir y volver cuatro veces en un colectivo. (...) A mi me tocó hablar con una señora del Alberdi que se tenía que trasladar al Golf y me decía que no sabía si podía seguir trabajando por el gasto que le implicaba la movilidad en colectivo. (E07 - GESTOR/A)

7.2. La estructura del nuevo sistema de transporte urbano: líneas, trasbordos y trayectos

Desde diciembre de 2022, tal como vimos en el Capítulo 5, el sistema de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto inauguró una nueva organización estructural que reemplazó el antiguo esquema de líneas directas por un esquema que articula cuatro líneas troncales y catorce ramales. En este marco, dos posiciones axiológicas en pugna configuran las percepciones de los actores locales respecto del nuevo diagrama estructural del servicio de transporte urbano. Frente a algunas voces que sostienen que el nuevo sistema con líneas troncales y ramales optimiza el funcionamiento del servicio, un número significativo de los actores entrevistados se posiciona en sentido contrario, haciendo una valoración negativa del nuevo esquema.

En la mirada de estos últimos, el actual esquema del servicio de transporte no es apropiado a las necesidades de movilidad local, identificando diversos impactos negativos en diferentes grupos poblacionales. Así, emergen dos posturas complementarias del posicionamiento crítico frente al actual sistema con líneas troncales y ramales:

- Que el esquema con líneas troncales y ramales es deficiente en sí mismo;

Es malísimo el sistema, es muy malo porque no coinciden nunca los trasbordos. Cuando vos te bajas del troncal no coincidís con el ramal, a mi particularmente los sábados a la mañana me tomo el colectivo 07:40 hs., llego 07:55 hs. generalmente

sabe estar el colectivo parado, y cuando ve que el nuestro para en la Catedral, se va, se va y nos deja. (...) Y a veces el colectivo de acá va re atrasado y el otro ya se fue o el otro iba adelantado. (...) Yo no tengo ningún colectivo que me lleve y no haga trasbordo, que es lo otro que se pedía, porque hay mucha gente que trabaja en el Golf o en los country y por los trasbordos no llegan a los horarios. (SUSANA MARCHESSI)

Para mí este sistema de troncal-ramal no funciona, debería regresar a lo que era el transporte antes y a lo mejor modernizar algunas cosas. Por ahí hay gente joven que te dice "no tomo el colectivo porque no entiendo como es el tema del troncal y el ramal" y te dicen "acá tenés el librito". Sí, bueno, pero yo sigo sin entender. (E07 - GESTOR/A)

- Que el sistema no es negativo *per se*, sino que su implementación es localmente deficiente. Apoyan este razonamiento la comparación de la aplicación local de este sistema con otras ciudades argentinas como Buenos Aires, Córdoba y Mendoza como así la brasileña ciudad de Curitiba.

Eso evidentemente estaba pensado a una lógica de adaptarse a un modelo que se habían implementado en Rosario o en Buenos Aires y otras ciudades del país y que habían dado algún resultado. Lo del trasbordo hoy es muy resistido entiendo yo por los usuarios porque no funciona de manera eficiente. (...) Eso podía llegar a resultar si se hacía bien, el problema es que eso no estuvo coordinado, no estuvo pensado por ningún especialista vinculado con movilidad urbana o en medios de transporte. Lo pensaron empresarios que hace setenta años que saben del oficio porque hace setenta años que la empresa funciona en Río Cuarto, pero que se han quedado en el tiempo que crean un sistema anacrónico y es pura y exclusivamente de rentabilidad para la empresa sin una cuestión de fondo de garantizar accesibilidad. (E06 - GESTOR/A)

Creo que Río Cuarto no está preparada para esa implementación, fundamentalmente porque no está bien implementado. Todos los que viajan de lugares más alejados, los períodos de viaje de transporte son muchos más minutos lo que demanda que los viajes del sistema anterior. Lo cual ya ahí tenemos un perjuicio para los usuarios. Yo creo que esto se hizo nomás para bajar costos en la empresa. (E05 - USUARIO/A)

Tal vez un ingeniero esto lo pueda respaldar mejor, pero de acuerdo a los estudios que nosotros hemos hecho y viéndolo con respecto a otras ciudades como Mendoza o Curitiba (Capital de Paraná en el sur de Brasil), no somos una ciudad como para tener una ciudad de troncal y ramal me parece. (E09 - ESPECIALISTA)

Desde esta perspectiva crítica, el actual sistema con líneas troncales y ramales presentaría diversas limitaciones en la conectividad urbana, con impactos heterogéneos en distintos sectores de la ciudad y diversos grupos poblacionales. En este sentido, emergen representaciones que aluden a distintas consecuencias, tales como: a) el relativo aislamiento de algunos sectores y/o barrios de la ciudad, producto del recorte de líneas implicados en el nuevo sistema; b) la exposición de los usuarios a situaciones de inseguridad por la necesidad de desplazamiento a pie y/o los tiempos de espera; c) la

afectación en el desempeño laboral de los trabajadores por la exposición a situaciones de tardanzas y/o pérdida del presentismo ocupacional; y d) la dificultad para comprender el nuevo funcionamiento por parte de algunos grupos poblacionales, por caso, aquellas personas pertenecientes a la tercera edad.

Desde el polo opuesto a estas críticas, otras voces postulan al nuevo sistema con líneas troncales y ramales como un esquema superador de la diagramación de líneas directas. Estos actores fundamentan su posición en una mayor articulación entre los distintos puntos de la ciudad, con una mayor eficiencia en términos de la rentabilidad económica de la prestación del servicio que evita que dicho costo se traslade al precio del boleto.

Creemos que el sistema este es mucho mejor que el que estaba, con mucho mejor frecuencia, mucho mejor servicio, lo que sí, no lo vemos reflejado a pesar de que tenemos mejor frecuencia que en el otro sistema, es la cantidad de pasajeros. La cantidad de pasajeros no ha sido la misma, o no la esperada de recuperar pasajeros. Esta empresa no ha recuperado los pasajeros post pandemia, no se han recuperado los pasajeros del año 2019. Fue un antes y un después. Entonces llegas a un punto donde también para achicar servicio hay un límite porque si no dejas barrios sin servicio y si no achicas o achicas todo lo máximo que vos podes, llega un momento que los números tampoco te cierran porque tenés más gasto de lo que te ingresa. (E12 - PRESTADOR)

A ver, si uno deja un sistema como había antes de los números y vas directo, seguramente los costos serían mucho más altos y esos costos no se querían trasladar al precio del boleto. Entonces para optimizar el sistema manteniendo el mismo precio, hacen esta fórmula. (...) El sistema de números hubiera sido más caro y eso iba a hacer más caro el precio del sistema o el subsidio municipal o lo que sea para compensar ese movimiento porque es diferente, acá se optimizaron un poco las cosas. (E15 - PRESTADOR)

Combinar colectivos: un sistema de transporte urbano con transbordos

La implementación de los transbordos, dentro del nuevo esquema de prestación del servicio de transporte urbano de ómnibus, acumula diversas representaciones referidas a una serie de características relacionadas con dos dimensiones principales del sistema de transporte. La primera da cuenta de lo que los actores locales perciben en la infraestructura necesaria para el óptimo desempeño de los transbordos, mientras que la otra dimensión alude al funcionamiento de los mismos. Sobre éste último punto, hay dos posiciones diferenciadas entre quienes valoran un desempeño eficiente de los trasbordos y los que encuentran una serie de dificultades para los usuarios del transporte local.

Las representaciones emergentes sobre la infraestructura necesaria para el funcionamiento de los trasbordos en el Gran Río Cuarto señalan, por un lado, que la ciudad de Río Cuarto no cuenta con centros de transbordo adecuados en comparación con otras ciudades; y, por el otro, que la elección de la plaza Roca como el principal centro de transbordo genera congestión de vehículos -particulares y del servicio de transporte urbano- en el microcentro de la ciudad. En ese sentido, la infraestructura vial existente en el aglomerado es un denominador común en el desempeño del sistema de transporte para garantizar la

conectividad dado que la fluidez de los recorridos entre los puntos de origen y destinos de los pasajeros depende de la red de caminos, calles, avenidas y rutas de los circuitos recorridos por los vehículos del transporte urbano (Gilardini y otros, 2022).

No está la ciudad preparada para hacer eso. No hay un centro de trasbordo específico con condiciones, llámese techo cerrado para que la gente espere ahí o una estación como las que se ven en las grandes ciudades, para bajarse y distribuirse la gente ahí adentro para tomarse otro servicio. Acá la gente tiene que caminar a la intemperie, día de lluvia, frío, mucho calor, para la gente grande es compleja la situación. (E15 - PRESTADOR)

Los centros de trasbordo no son tales, son las mismas garitas de siempre en la Plaza Roca que además vienen a congestionar mucho más el microcentro -ahí había una discusión de si se plantaba ahí o se lo sacaba del microcentro- nosotros decíamos que si se lo ponía ahí teníamos que descongestionar con los vehículos particulares, no se hizo, entonces hoy es un caos el microcentro y claramente no ha funcionado y la gente lo resiste por que no se pensó con claridad. (E06 - GESTOR/A)

Las percepciones de los actores locales que evalúan como óptimo el funcionamiento de los transbordos del servicio de transporte público, argumentan que el tiempo de espera de los pasajeros para hacer trasbordo es mínimo; y que es poca la cantidad de usuarios que recurre a combinar distintas líneas para desplazarse de un lugar a otro.

Nosotros tenemos dos centros de trasbordo: uno en la plaza y el otro en Banda Norte. En lo que es en el sector de Banda Norte el colectivo, ahí anteriormente estaba la línea 9 y la línea 15 que pasaban cada una hora. Hoy está el ramal E, el ramal J y el ramal M que pasan cada 18 minutos. Lo que nos hemos dado cuenta es que no hay caudal de gente para que un coche pase cada 18 minutos, porque cuando llegan al centro de trasbordo, automáticamente viene el troncal y los trae al centro. La pérdida de tiempo es ínfima porque no demoran más de 5 minutos en hacer un trasbordo y esperar el coche que viene del troncal C o el D. (E12 - PRESTADOR)

El trasbordo tuvo una implicancia y un ruido, cuando los dos troncales C y D, eran justamente los de la Universidad a la plaza y de la plaza al viejo hospital, tenían que hacer trasbordo. Una vez que se unió eso y que no hace falta el trasbordo, no he vuelto a escuchar conflictividad social al respecto porque el resto de la población que hace trasbordo es muy pequeño. No es mucha la gente que tiene problema para viajar a diario con trasbordo, podemos hablar de la gente que va al hospital, pero el 18 funcionó así siempre: de la plaza al hospital, del hospital a la plaza y daba la vuelta. (E10 - GESTOR/A)

En oposición a la mirada positiva, emergen posicionamientos críticos a la operatividad de los transbordos en términos de las dificultades ocasionadas en distintas aristas del sistema de transporte que terminan afectando, en consecuencia, a la movilidad urbana de los pobladores. Se destacan aquí, los siguientes significados:

- Problemas con la sincronización temporal entre las líneas para realizar el trasbordo;

A la gente no le coinciden los trasbordos cuando vienen del centro a la noche que todos salimos de trabajar tarde. Te tenés que bajar de la estación de servicio Shell, cruzarte hasta donde es Servet y ahí tenés que persignarte porque ahí la gente cruza cuando el semáforo está en verde porque se le va el colectivo, porque los trasbordos no coinciden. La gente cruza como loca para no perder el colectivo porque sabés que no tenés otro. (E16 - USUARIO/A)

- Complicaciones para el usuario por el tiempo limitado que, con el pasaje pagado, dispone para hacer uno o más trasbordos sin abonar otro boleto;

Que son ineficientes, a veces llegas, a veces no llegas o a veces directamente te los cobran igual (...) Creo que esto es responsabilidad de la empresa, el ciudadano no tiene por qué estar pensando si te van a cobrar o no. Si a vos te dicen que el trasbordo es de 45 min, por ejemplo, que se cumpla ese tiempo y realmente ocurra así, pero si son 45 min, paso media hora, te subiste y te lo descontaron, ¿entonces que trasbordo? Si el ciudadano se da cuenta y reclama no se lo devuelven. Entonces para mí eso es una estafa. (E01 - USUARIO/A)

Otras representaciones complementarias a las dificultades o limitaciones desarrolladas previamente, sostienen que: a) el tiempo para movilizarse y llegar a destino es mucho mayor en relación al servicio anterior; b) se generan situaciones de relativa tensión y/o conflictividad entre los pasajeros para subir al ómnibus durante los horarios pico; y c) los pobladores no conocen ni tienen claridad de las combinaciones que deben realizar entre las líneas para desplazarse hacia sus lugares de destino.

El desplazamiento de los usuarios en un aglomerado urbano: la mirada sobre los recorridos

También son objeto de diversas representaciones de los actores locales el conjunto de recorridos de las líneas del actual sistema de transporte urbano local y la adecuación de los mismos para las necesidades de desplazamiento de los habitantes de la ciudad de Río Cuarto. Mientras para algunos actores los recorridos satisfacen, total o parcialmente, las necesidades de movilidad en la ciudad, un número significativo de voces se posicionan en contra de la actual diagramación de los recorridos. Simultáneamente, emergen diversos sentidos en relación con la eficacia de los trayectos del servicio de transporte para los pobladores de las vecinas localidades de Santa Catalina y Las Higueras.

En la perspectiva que percibe el actual esquema de recorridos como *parcialmente adecuado*, aparece como factor determinante la distancia sujeta a que, si un usuario necesita hacer un viaje de un extremo de la ciudad a otro, es obligado a la combinación de dos o más colectivos de distintas líneas para llegar a destino.

En tramos cortos, suponte que yo me tuviera que tomar el colectivo desde mi casa que vivo cerca del cementerio hasta la plaza, y que mi lugar de trabajo fuera siempre ese recorrido, no me perjudica en nada. Sí veo perjudicado en los

transbordos a gente que tiene que ir una hora antes a tomar el colectivo, llega una hora antes a su trabajo porque si toma el colectivo media hora después no llega al trabajo en el horario adecuado entonces es complicado. En sectores funciona con normalidad y no tienen problemas, pero si te toca trabajar en lugares más alejados a lo que es el conurbano este céntrico, o tenés que hacer transbordo para ir a estudiar, no hay forma. (E07 - GESTOR/A)

Dentro del razonamiento sobre las dificultades para los usuarios que recorren largas distancias en colectivo, aparece la valoración de que los recorridos con viaje en más de un colectivo, transbordo mediante, obligan a los usuarios a esperar más en las paradas y a la doble exposición a las inclemencias del tiempo como a hechos de inseguridad urbana.

En contraposición a la crítica previa, otros actores perciben que los recorridos del servicio actual, que opera bajo el diseño de líneas troncales y ramales, son óptimos para atender las necesidades de movilidad de los usuarios en la ciudad de Río Cuarto.

Con este sistema nuevo, tras la licitación, se han recortado los servicios -de acuerdo al pliego- y de esa forma el 9, por ejemplo, en vez de pasar cada una hora y media, pasa cada 45 min. Sí, tenés que hacer transbordo, pero ese transbordo hace que vos tengas más fluidez y debido a que en el centro de la ciudad tenés el centro de transbordo y el 87% de la gente no hace transbordo, si lo ves desde ese punto de vista, el 87% de la gente ha salido beneficiada, porque es la que no hace transbordo y es la que llega más rápido al centro. Si vamos a hablar de perjudicial, puede llegar a ser el 13% que hace transbordo. Sí, pero esa gente no termina haciendo transbordo, esa gente va directamente al centro. La gente que hace transbordo son más que nada los universitarios, pero muy rara vez te encontrás con gente que toma 3 colectivos. A lo mejor tenés dos en el día. (E12 - PRESTADOR)

No obstante, estos actores advierten la necesidad de una revisión constante del funcionamiento del servicio y el consecuente ajuste y actualización acorde a las demandas de los usuarios. Destacan en este sentido que: a) los cambios realizados en las líneas troncales a partir de las demandas de la comunidad universitaria; y b) la necesidad de un monitoreo constante que provea insumos para la actualización del servicio según las demandas de los usuarios.

Me parece que en este momento sí se cubren las necesidades, pero es necesario ajustar y consensuar constantemente sobre un servicio que está en crisis (...) Yo creo que los recorridos a los diferentes puntos de la ciudad son adecuados porque hemos tenido avances (E10 - GESTOR/A).

En febrero de 2023 comienzan a hacerse las mesas de reuniones en la universidad en donde se dieron debates acalorados en los que participaron docentes, no docentes, alumnos ex alumnos y personal afín a la universidad, la empresa y nosotros con el municipio estuvimos en esos debates que llevaron a las modificaciones. Más que todo para que los chicos llegaran en tiempo y forma a la universidad y que las paradas del colectivo no estuvieran a más de cinco cuadras, que hubiese recorridos desde los barrios hacia el centro y no desde el centro hacia los barrios... se pueden ir ajustando (...) ¿Cómo los veo hoy a los recorridos? están

organizados, están sincronizados, pero siempre hay que mejorarlos. (E11 - GESTOR/A)

Otra de las críticas centrales a la actual configuración de los trayectos y/o recorridos del sistema de transporte enfatiza la falta de cobertura del servicio en zonas periféricas de la ciudad.

No, para mí que no y no resuelve los barrios periféricos siempre. Siempre la disputa que nosotros hemos tenido y lo que nosotros le hemos planteado, es descentralizar el sistema de transporte porque siempre por cuestiones también de factibilidad, de que en la plaza se concentra todo. Los vecinos de los barrios periféricos no están pudiendo acceder al colectivo y con este cambio del sistema de transporte han recortado no solo las líneas, sino que también han recortado el recorrido. (E03 - USUARIO/A)

Hay todavía barrios a los que no llegan y me parece que eso no puede pasar, que además es una ciudad chica Río Cuarto, no es una capital, entonces me parece que no puede pasar. Los recorridos deberían ampliarse, lo cual involucraría mayor cantidad de vehículos también. (E08 - GESTOR/A)

En este sentido, algunos actores sostienen que la insuficiencia de los recorridos del sistema de transporte local para satisfacer las necesidades de movilidad urbana de los pobladores de la ciudad obedece a una doble condición: a) el establecimiento de recorridos se implementó sin un estudio previo; y b) el servicio de transporte local utiliza vías de circulación que congestionan el tránsito en el microcentro de Río Cuarto y ello representa un peligro, por ejemplo, para los alumnos -del nivel primario sobre todo- de los institutos educativos ubicados en dicho sector.

Nosotros decíamos que los recorridos debían fijarse en base a un estudio previo. Ese estudio previo, dicho por la Universidad Tecnológica de Santa Fe, básicamente era una encuesta de origen-destino, que es a dónde necesitan viajar los usuarios del transporte público y también de movilidad potencial, que es hacia dónde viajarían si tuvieran la posibilidad, si tuvieran una línea que conecte un punto de la ciudad con otro (...) Bueno, eso no se hizo nunca. Entonces evidentemente la cobertura está basada en una sensación o en un criterio de rentabilidad de la empresa. (E06 - GESTOR/A)

Creemos que no porque si bien se toman avenidas o como geográficamente decimos, líneas de fijación que comunican el este con el oeste o el norte con el sur, no es tanto la problemática conexión norte-sur, sino la de este-oeste (...) Allí hay un colegio privado en la San Martín entre Alvear y Cabrera, y a las 14 hs se corta el tránsito porque hay peligro por los niños que descienden, otros que salen, otros que entran porque se juntan nivel inicial y primario. Entonces utilizar esa vía como vía de conexión este-oeste es como no tener claro un buen diagnóstico. (E09 - ESPECIALISTA)

Conectividad interurbana: recorridos de Santa Catalina (Holmberg) y Las Higueras

La diagramación de los recorridos del actual sistema de transporte urbano colectivo es, tal como analizamos en el punto anterior, un aspecto central para resolver las necesidades de movilidad de los usuarios del servicio público en la ciudad de Río Cuarto. Esta condición básica también atañe a la conectividad interurbana del Gran Río Cuarto (GRC) como aglomerado urbano conformado por la ciudad de Río Cuarto y las vecinas localidades de Santa Catalina y Las Higueras. En esta aglomeración urbana, tras los diversos cambios en las últimas décadas como el crecimiento de la población y la multiplicación de las actividades productivas, comerciales y de servicios (Busso y Carniglia, 2013), es fundamental -entre otros requerimientos- la adaptación de los recorridos del sistema de transporte para conectar las distintas localidades y barrios del GRC.

Focalizada la conectividad desde una mirada interurbana, emergen diferentes representaciones sobre la eficacia o ineficacia de los recorridos del transporte en dichas localidades, con consecuencias disímiles para la movilidad entre las tres localidades de sus respectivos pobladores.

En la perspectiva crítica sobre el esquema de recorridos en Santa Catalina y Las Higueras, un número importante de entrevistados señala que los habitantes de esta última localidad tienen más dificultades con la cobertura del servicio de transporte debido a que: a) las Higueras tuvo un crecimiento urbano en ciertas zonas donde el servicio no llega con sus recorridos, y en consecuencia, los habitantes deben recurrir a medios de transporte particulares; y b) las características de la actividad comercial de Las Higueras genera mayor demanda del servicio de transporte en sus habitantes y, por ende, más reclamos que los realizados por los pobladores de Santa Catalina.

En Santa Catalina no ha habido mucha modificación, o sea, sigue el mismo recorrido. En Las Higueras por ahí algunos sectores creo que se habían incluido muy poquitos, pero todavía hay sectores de la localidad que se han expandido que no tienen servicio. La gente usa mucho el particular y con muchos riesgos porque hay muchos también que han incorporado en la época de pandemia, por ejemplo, la bicicleta y no hay biciesenda. (E19 - ESPECIALISTA)

Fijate que la gente de Santa Catalina no tiene tantos problemas, como sí lo que se manejan de Las Higueras a Río Cuarto y de Río Cuarto a Higueras. Es como que quizá Las Higueras tenga un movimiento más activo que Santa Catalina; si vos te ponés a ver los dos pueblos quizá hay más actividad comercial en Las Higueras que Santa Catalina, porque Holmberg es un pueblo tranqui, diferente a Las Higueras que tenés mucho más movimiento y más negocios. (E06 - GESTOR/A)

Ante las deficiencias que perciben los entrevistados en los recorridos entre las localidades vecinas, otros actores valoran como óptimo los circuitos del sistema actual de transporte, apoyando sus argumentos en que: a) los usuarios de Las Higueras y Santa Catalina no manifiestan quejas por mal funcionamiento; y b) los recorridos son suficientes en ambas localidades y la tarjeta que utilizan los usuarios para abonar sus recorridos interurbanos, es compatible con el sistema de pago del servicio dentro de Río Cuarto.

Esos servicios se están cumpliendo y la misma gente que utiliza el servicio de ahí, se puede con la misma tarjeta utilizar el transporte urbano; en ese sentido le es más ágil a la gente, es decir porque puede venir de Holmberg a trabajar a Río Cuarto, se baja en la Avenida Sabatini y se toma un troncal y se va al centro a un lugar donde realmente la deje el transporte urbano. (E12 - PRESTADOR)

La cantidad de vehículos como una condición del desempeño del servicio local

El sistema de transporte en ómnibus es entendido como un fenómeno urbano dependiente de factores diversos tales como las definiciones tecnológicas entre las cuales la cantidad y calidad de las unidades vehiculares son factores primordiales para una prestación óptima del servicio (ISTE, 2023). En tal sentido, hay diferencias en la mirada de los actores locales acerca de si la cantidad de vehículos del actual sistema de transporte es suficiente o insuficiente para los recorridos de cada línea dadas las características y dimensiones del aglomerado urbano del Gran Río Cuarto.

Un primer conjunto de actores sostiene una doble representación en torno a la insuficiencia de la cantidad de unidades para los recorridos de cada línea del sistema de transporte local. Por un lado, argumentan sobre la insuficiencia de colectivos en las líneas que recorren los sectores más alejados del centro de la ciudad y, desde una mirada estacional, enfatizan en la falta de unidades vehiculares en determinados meses del año, por caso, el comienzo del ciclo escolar y universitario. Se destaca en este sentido, la aglomeración de pasajeros por unidad en determinadas líneas y franjas horarias que expone a los usuarios a viajar parados, aglomerados y muy expuestos ante eventuales hechos de inseguridad vial.

Por ejemplo, en el sector de Banda Norte se han dejado como más ramales en todo lo que es el este del barrio, y el oeste de Banda Norte tenés menos ramales (...) Entonces eso te hace una diferenciación en Banda Norte solamente, porque el sector del barrio de la Marcelo T. hacia el este, llegan los colectivos a la universidad. Lo mismo para el otro sector de la ciudad como el Parque Industrial y la gente que vive cerca y los barrios más carenciados. (E19 - ESPECIALISTA)

Al inicio del cuatrimestre faltan unos dos o tres coches más por lo menos porque en la línea de la plaza hasta acá, vos ves chicos parados esperando, o cuando se hizo el evento de la expo rural había chicos por la plaza, por todos lados. (...) Entonces si a la empresa le interesa ganar, no puede poner sólo dos colectivos que vayan a la rural si asisten cientos y cientos de personas a un evento. Me parece que hay que ser más estratégicos en ese sentido. (E01 - USUARIO/A)

En oposición a la perspectiva previa, emergen otras representaciones que perciben como suficiente la cantidad de vehículos para los recorridos de cada una de las líneas del sistema actual de transporte:

La cantidad de vehículos que hay en cada recorrido es debido a la demanda que hay. Una cosa es en marzo, otra en julio, otra cosa en enero y otra cosa en febrero. Nosotros hoy vivimos del pasajero, es decir, cuanta más demanda hay, más coches

va a haber. Nosotros tenemos coches que son fijos, después si hace falta se pone un refuerzo, pero a la gente no se la deja. Hoy la cantidad de coches que hay es mayor a la demanda de pasajeros. Como que está superpoblada de coches para la ciudad. La cantidad no sólo es suficiente, sino que hay de más te digo. (E12 - PRESTADOR)

Complementan esa postura los dos siguientes criterios identificados por otros actores locales, fundamentalmente prestadores y gestores. Sus representaciones señalan que: a) la cantidad de vehículos es suficiente para las dimensiones de la ciudad de Río Cuarto, en comparación con otras ciudades; y b) la cantidad de vehículos varía según la época del año, por lo que, de acuerdo a la dinámica de la ciudad son suficientes los colectivos disponibles actualmente.

Entonces no sé si harían falta más. Hoy creo que de acuerdo a cómo algunos comercios abren de corrido y otros cortado, creo que es suficiente la cantidad de vehículos, pero de nuevo, requiere una evaluación temporal y constante. (E10 - GESTORA)

Te hago una comparación, Villa María es más chica, pero Villa María tiene 28 colectivos, Córdoba tiene 928 colectivos, Río Cuarto tiene 60 colectivos, para que veas la cantidad de unidades de acuerdo a las dimensiones de la ciudad y la cantidad de pobladores. Así que lo veo bien creo que para mí y para CNRT está bien de acuerdo al tamaño de la ciudad. (E11 - GESTORA)

Cabe destacar, en este sentido, que una de las claves de estos desacuerdos alude a la cuestión de si los pasajeros del sistema de transporte urbano local deben viajar siempre sentados o, como ocurre en algunos horarios pico, parados en el interior del vehículo en circulación por el GRC.

7.3. El funcionamiento cotidiano del sistema urbano de transporte: frecuencia, esquemas diarios y tiempos

La frecuencia del actual sistema de transporte urbano concentra diversos razonamientos de los actores locales sobre la eficacia del servicio según la cantidad de veces que pasan los colectivos -tanto de las líneas troncales como las ramales- por cada una de las paradas. En ese sentido, podemos agrupar las valoraciones que consideran eficaces a las frecuencias, por una parte, y las que acentúan en las limitaciones de las mismas, por la otra. Asimismo, en ambas perspectivas emergen ciertos matices, como la identificación de algunas características óptimas dentro de un funcionamiento deficiente o algunas limitaciones dentro de un funcionamiento eficiente. La diversidad de percepciones prima al respecto.

Las representaciones de los actores sobre el óptimo funcionamiento de las frecuencias de las distintas líneas del servicio de transporte local aluden a una mejora en comparación a las del sistema anterior pues las frecuencias de las líneas troncales son más cortas y pasan con puntualidad por el centro de trasbordo de la plaza Roca.

Para que vos te des una idea, lo que es la troncal A y la troncal B, pasaban en su momento cada 16 minutos, hoy están pasando cada 13 o cada 14 minutos; el troncal C y el D que pasaban cada 16 min también, hoy están pasando cada 12 o 13 minutos. Entonces no parece, pero cuando uno habla de dos o tres minutos es mucha la frecuencia, porque vos a eso le tenés que agregar más unidades, es decir, si antes, había 6 unidades, hoy tenés 10, para hacer que 2 minutos se achiquen en todo. (E12 - PRESTADOR)

Las frecuencias para mí siguen siendo las mismas, yo que las vengo usando cada 5 u 8 minutos tenés un troncal C o un D que viene y otro que va. Si paras en la plaza y le tomas el tiempo llegan con esa frecuencia. (E10 - GESTOR/A)

Dentro de esta postura, una de las voces señala que los tiempos de las frecuencias de determinadas líneas ramales son largos y que esto sucede porque la cantidad de unidades con las que cuenta el actual sistema de transporte local, tal como abordamos en el acápite anterior, es insuficiente.

La frecuencia es buena, tenés troncales y ramales cada 12 minutos y ramales cada 22 minutos, y en algunas líneas que se hacen más extensivas tenés algunos ramales cada 42 minutos (...) Otro de los ramales que también tiene frecuencia larga es el K, porque ampliamos el recorrido para que tocara distintas partes del Barrio Ciudad Nueva, fuera por Castelli 2, volviera por Castelli 1 y retomara. Eso varía de 42 min a 55 min, entonces se tuvo que acomodar la llegada al trasbordo para la sincronización, para que no perdieran el colectivo. Ahora, lo que complica también es no tener otra unidad de transporte para poner de refuerzo ahí. Es como un ajedrez, movés una pieza y se complica, haces dos cuadras más y se complica el tiempo de llegada a la plaza, por ejemplo. (E11 - GESTOR/A)

En oposición a dicha perspectiva, emergen las representaciones de los actores que critican el desempeño de las frecuencias. Éstos argumentan que los tiempos de espera del servicio de transporte local son prolongados en algunas líneas y sectores y que la acotada frecuencia genera complicaciones en la organización de la rutina de distintos grupos poblacionales que se trasladan cotidianamente en el sistema de transporte urbano.

Seguramente hay lugares donde faltan horarios o sectores de la ciudad en que pasa un colectivo cada 45 minutos, 50 minutos... teniendo en cuenta el horario normal de todo el año porque el horario de verano es excepcional y el sistema se achica porque no es tanta la cantidad de pasajeros. Pero creo que debe haber lugares puntuales en los cuáles pasa un coche cada 50 min y es medio complicado para algunos sectores que acomodarán sus horarios o sus cosas para ese servicio, no debería ser así, debería ser un poco más frecuente. (E15 - PRESTADOR)

Cuando uno tiene que disponer de en vez de una hora para llegar a su lugar de trabajo, una hora y media o dos horas, claramente es un sistema ineficiente porque imagínate una persona que trabaja 8 horas o que tiene que estar 8 horas en la universidad, tiene que exponer de 10 horas de su tiempo por si el colectivo no pasa a horario, o pasa antes y llegó la persona después. Entonces la frecuencia es mala. (E04 - USUARIO/A)

Otros significados emergentes en las representaciones sobre los problemas que los usuarios del Gran Río Cuarto tienen con las frecuencias, destacan que: a) para los estudiantes son insuficientes en los horarios pico de entrada y salida de los establecimientos educativos; b) es más extenso el tiempo entre uno y otro coche del servicio, respecto del anterior sistema, con lo cual el usuario actualmente espera más tiempo; y c) la espera es más pronunciada aún en el transporte interurbano con tiempos superiores a la hora reloj, tal es el caso de Santa Catalina.

La frecuencia como te digo te vas adaptando, el tema es en los horarios pico que tendrían que reforzarlo, al ingreso de por ejemplo, las 08 de la mañana, que esté desde las 07 hasta las 09 hs reforzado lo más que se pueda, que se yo de 12 a 14 hs también y de 17 a 19 hs también para los estudiantes (E01 - USUARIO/A)

Lo que nadie está analizando y evaluando es cómo empeoraron las frecuencias de las otras líneas que sí tenían una cobertura mayor en el sistema anterior, y que sí tenían una cobertura los fines de semana, salvo una o dos, el resto tenían cobertura y hoy de las que están vigentes si no recuerdo mal, había cinco o seis que los fines de semana directamente no prestan servicio. Con lo cual hay barrios enteros que no tienen acceso al transporte público. (E06 - GESTOR/A)

La frecuencia como te digo, a Holmberg necesitaría uno más para acortar la frecuencia, y tener un colectivo cada cuarenta minutos en vez de una hora y veinte. Vos en 40 min podés hacer un trámite o esperas no habría problema. Pero en una hora y veinte podés hacer muchas cosas. El que trabaja se puede bañar, almorzar, bañarse y acostarse un rato en ese tiempo. (E13 - USUARIO)

Aún dentro de las posturas críticas respecto de las frecuencias del transporte urbano, algunos actores locales reconocen que la implementación del nuevo sistema significó un mejoramiento -únicamente- en la frecuencia de las líneas troncales y en la puntualidad del servicio para llegar a las paradas.

Sí en cuanto a puntualidad creo que se ha regulado bastante, mucho mejor que el sistema anterior. Yo en el sistema anterior me acuerdo que estaba lista y veía si pasaba, y a veces pasaban 20 minutos y no, y ahora está mucho más regulado el tema de salida. Eso es un punto a favor me parece. (E04 - USUARIO/A)

Las troncales a priori mejoraron un par de minutos, es decir que han bajado entre dos y tres minutos la frecuencia de lo que antes era el 1 verde y el 1 rojo y el 2, pero todo lo que son los ramales en muchos casos hubo empeoramiento respecto de la frecuencia de cada cuánto pasa. (E06 - GESTOR/A)

Cuestión de tiempos: la duración del viaje según los actores locales

La eficacia del actual sistema de transporte urbano, según la duración de los recorridos de las líneas troncales y ramales, reúne una serie de valoraciones de los actores locales que podemos agrupar en tres posiciones diferentes. En primer lugar, algunas miradas señalan como óptimos tanto los tiempos de duración de los viajes del usuario en una única línea para

llegar a destino cuanto los necesarios en el uso del trasbordo entre uno o más coches. Una segunda perspectiva, percibe como eficiente el tiempo de duración de los recorridos cortos únicamente y reconoce diversas dificultades en aquellos trayectos largos con uno o más transbordos. Por último, un conjunto de actores valora como ineficiente la duración de los viajes ya sea que se trate de trayectos largos o cortos, con o sin transbordos.

Creo que ahora es más eficiente en el tiempo de duración del viaje que antes. Al haber hecho un sistema de troncales y los ramales, son como satélites, van más directamente al centro de trasbordo. El tiempo de viaje se ha acortado, el tema es bajarse y subirse al otro sistema. (...) Si vas directamente al centro desde cualquiera de los barrios cercanos al centro, llegas más rápido que antes en el tiempo del viaje al centro. Si la combinación te sale justo, que vos decís, "bueno, llego camino hasta el otro lado de la plaza, me tomo el otro colectivo a los dos minutos", también es más corto, si la combinación te coincide. (E15 - PRESTADOR)

En el caso de los ramales se agiliza, pero después al hacer el trasbordo, el tiempo de duración total ahora se incrementó con lo cual no es beneficioso para los usuarios. Tenés que esperar y la mayoría de las críticas al sistema es que los troncales que deberían estar cada 5 minutos, en realidad hay compañeros que han estado esperando cada 15 minutos para poder tomar uno. O a veces, pasan llenos porque el que lo toma cuando sale el troncal no tiene problema, ahora el que lo tiene que tomar a mitad de camino generalmente pasa lleno y tenés que esperar dos o tres colectivos para poder tomar recién el que te hace falta. (E05 - USUARIO/A)

A mí me tocó, por ejemplo, viajar en el troncal A en la punta de cabecera digamos de Barrio Alberdi hasta el final de línea en el Golf, estuve una hora y veinte que es bastante más de lo que dice públicamente la empresa que se demora, que dice que se demora 45 minutos. Lo cual ya es mucho para una ciudad del tamaño de Río Cuarto. Si vos tuvieras bien diseñada las líneas no deberías demorar más de 30, 35 minutos en atravesar de norte a sur o de este a oeste de la ciudad (E06 - GESTOR/A)

Dentro de ese triple posicionamiento de los actores locales sobre la duración de los viajes en el transporte urbano, emergen diversos sentidos específicos referidos a que: a) las dimensiones de la ciudad determinan desempeños diversos según las líneas troncales y ramales; b) el tiempo que demora el viaje contempla la espera en la parada inicial, la realización o no de transbordos intermedios y el tiempo de viaje propiamente dicho, lo que genera desempeños heterogéneos; c) hay pobladores del Gran Río Cuarto que, dada su ubicación geográfica, tardan más de una hora en llegar a destinos que con el anterior sistema recorrían en 45 minutos; d) la mayor duración actual del total de los viajes perjudica significativamente al grupo poblacional de los trabajadores en cuanto cuentan con menos líneas de refuerzo, a diferencia de los universitarios; y e) las malas condiciones de las calles en ciertos sectores de la ciudad repercuten negativamente en el tiempo total de los recorridos.

Malo, malo. Antes desde mi casa, perdón, la autorreferencia, pero si me tomaba el cinco para irme a un barrio específico como el Bimaco tardabas 45 minutos y ahora

entre que me lo tomo desde mi casa hasta la plaza suponiendo que el colectivo está vacío y que me puedo subir tarde por lo menos una hora. (E04 - USUARIO/A)

Con los trasbordos el tiempo ha aumentado en realidad, porque antes por ahí uno se subía al colectivo y tomabas directamente el dos e ibas directo hasta la Uni y eran 40-45 minutos, lo mismo con otras líneas (...) Y pusieron este esquema diciendo que iban a facilitar a los estudiantes poniendo como, por ejemplo, el ramal U que tenemos hoy en día, que sí pasa cada 15 o 12 minutos, pero es la única línea ¿y el resto de gente que labura? porque también sabemos que la ciudad se mueve por los estudiantes, sabemos que la gran mayoría de personas que vienen a la ciudad vienen para estudiar y todo eso, pero también hay mucha gente que labura. (E03 - USUARIO/A)

¿Qué es lo que pasa? vos tenés haciendo zic zac en un barrio como el Alberdi en donde la mayoría de las calles que corren de norte a sur no están pavimentadas el colectivo no solo que gasta más nafta, rompen más amortiguadores, y demora más porque tiene que ir despacito por los tremendos huecos que tienen las calles de tierra. (E06 - GESTOR/A)

“Una semana de cinco días”: días y horarios de circulación

El desempeño del sistema de transporte urbano colectivo actual varía según los días y horarios de circulación, lo cual genera una diversidad de posicionamientos entre los diferentes actores locales que pueden clasificarse en dos perspectivas principales. La primera idea está formada por las percepciones de los entrevistados que valoran como positiva la cobertura ofrecida durante los días laborables y los fines de semana, así como los horarios de servicio a lo largo del día. Por otro lado, la segunda perspectiva representa las críticas hacia los limitados horarios de funcionamiento del sistema durante la semana y los fines de semana.

Las representaciones que valoran como óptimo al actual sistema de transporte según los días y los horarios de circulación comprenden significados que aluden a que los días de semana la cobertura es eficiente, en tanto que los fines de semana el servicio disminuye, aunque proporcionalmente a las necesidades de movilidad que tienen los pobladores.

De lunes a viernes lo veo bien, sábado al 60% y domingo al 40%, es el total de unidades. De acuerdo a la movilidad que tiene un sábado y a la movilidad que tiene un domingo, la empresa por licitación acuerda un 60% para el sábado y un 40% para el domingo. Eso quiere decir quita de frecuencia y quita de coches, de unidades de colectivos. De lunes a viernes atiende las necesidades de movilidad y si bien el servicio disminuye sábado y domingo, tampoco hay tanta demanda para tomar colectivos. (E11 - GESTOR/A)

De lunes a viernes generalmente están la mayoría de los servicios a pleno con refuerzos que se implementan específicamente a la demanda, en momentos que la demanda es muy alta y ponen un sistema de refuerzos para llevar a los pasajeros. Y después, bueno los domingos casi no funciona el sistema, o sea, funciona, está funcionando, llega a todos lados en menor frecuencia porque hay muchísima menos

demanda, pero en términos generales, siempre el sistema se va acomodando a la demanda de cada día. (E15 - PRESTADOR)

En esta misma línea, los actores locales añaden que: a) los horarios de circulación durante los fines de semana son suficientes y el recorte de líneas hacia la Universidad en el transcurso del receso académico resulta una decisión oportuna porque pueden utilizarse los vehículos en otros recorridos; y b) la circulación y cobertura del servicio funciona según la demanda que disminuye considerablemente durante los fines de semana.

Me parece que están bien los horarios de sábado y domingo, además de ser una fecha en la que también baja la circulación de personas por la ciudad. No me parece que estén mal los horarios de verano ya por ejemplo, porque no vi a nadie en la Universidad la semana pasada, estuve tres días yendo. ¿De qué sirve tener veinte colectivos ahí? no tiene ningún tipo de sentido. Podes aprovecharlo para cualquier otro recorrido, ahora, vos me decís marzo que están todos, más los ingresantes, bueno ahí sí, claro totalmente. (E10 - GESTORA)

De lunes a viernes generalmente están la mayoría de los servicios a pleno con refuerzos que se implementan específicamente a la demanda, en momentos que la demanda es muy alta y ponen un sistema de refuerzos para llevar a los pasajeros. Y después, bueno los domingos casi no funciona el sistema, o sea, funciona, está funcionando, llega a todos lados en menor frecuencia porque hay muchísima menos demanda, pero en términos generales, siempre el sistema se va acomodando a la demanda de cada día. (E15 - PRESTADOR)

En contraposición a quienes consideran que el servicio es adecuado en términos de los días y horarios de circulación, otros actores señalan deficiencias en la cobertura del sistema de transporte durante los fines de semana, con diversas consecuencias negativas para los usuarios.

Los fines de semana hay escasez, no se cumple el horario. Te imaginas que si tenemos problemas en la semana no cumplen a veces, pero porque no llegan con los tiempos directamente, el fin de semana hay gente que te dice que está esperando hace una hora y media un colectivo que debería pasar en un determinado horario y la gente queda esperando. Es más, hay gente que hasta se cansa de esperar y se termina tomando un remis, con el costo que sabes que tiene un remis. Entonces es como que el fin de semana es bastante complicado y debería agilizarse un poco más porque el fin de semana por ahí la gente puede querer trasladarse a otro lado con sus hijos, dar un paseo o tenés una emergencia y necesitas porque no tenés otro medio que el servicio público, debería tener más agilidad en los horarios. (E07 - GESTOR/A)

Algunos actores, siguiendo en esta línea de razonamientos, critican el rango horario del sistema de transporte, es decir los horarios de comienzo y finalización del servicio, y las limitaciones que ambos representan para las actividades de distintos grupos poblacionales. En este sentido, se destaca que: a) los estudiantes universitarios que cursan de noche no tienen servicio para regresar a sus hogares y deben recurrir a otros medios de transporte como el remis; b) el anticipado corte actual del servicio, en relación al sistema anterior,

afecta a los usuarios que asisten a colegios nocturnos; y c) el servicio comienza tarde en función de necesidades de algunos grupos poblacionales como los jóvenes, algunos deportistas y los trabajadores de la salud.

7.4. Otros aspectos: paradas, información y accesibilidad

La densa y heterogénea mirada de los actores locales sobre el sistema de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto comprende otras ideas sobre aspectos más puntuales, aunque no menos significativos de la experiencia de la movilidad urbana, como las paradas, la información y la accesibilidad del servicio público de transporte. Así, en el presente acápite exploramos detalladamente las representaciones que estos actores tienen respecto a tres ejes fundamentales: la espera del transporte, marcada por la calidad de la infraestructura de las garitas y paradas, la iluminación, la distancia al domicilio de los usuarios y la seguridad urbana; la oferta informativa del sistema, que influye directamente en la experiencia del usuario al informar sobre horarios, recorridos y condiciones del servicio; y la accesibilidad del mismo, un aspecto crucial que determina la inclusión de diversos sectores de la población en la movilidad urbana.

7.4.1. La espera del transporte: la infraestructura de las garitas y paradas

La infraestructura de las garitas o resguardos del sistema de transporte actual, como espacios construidos para proteger a los usuarios del servicio de inclemencias del tiempo como el frío, los vientos, las lluvias y el sol intenso del verano, es un tema que genera diversos posicionamientos entre los actores locales. En el Gran Río Cuarto, se destacan principalmente tres evaluaciones sobre la cantidad y estado de estas estructuras: hay una cantidad insuficiente de garitas, falta mantenimiento de las existentes y los efectos negativos que estas limitaciones suponen para los usuarios.

Y en la mayoría de los lugares no existen las garitas (...) Si a esto le sumamos que los colectivos a veces vienen llenos y no te podés subir, es todo un problema. Pensemos que el tiempo cambió y acá está haciendo mucho calor, se adelantó el período de calor y estar bajo el sol desde noviembre, diciembre, enero, febrero hasta marzo no es nada agradable estar ahí esperando sin una sombra ni el reparo del viento que en esa zona es terrible. (E05 - USUARIO/A)

Bastante deplorables están todas las garitas y en todos los lugares. Es algo que nosotros habíamos hablado con la Municipalidad, porque las garitas son responsabilidad de la Municipalidad. (...) debería mejorar las garitas y si muchas quedaron obsoletas por el cambio de recorridos, levantalas y ponelas donde sirvan. Y si no, hace garitas nuevas para que se pueda refugiar la gente. (E15 - PRESTADOR)

Esta situación origina diferentes posturas sobre quién debería ser responsable de mantener, reparar y/o construir nuevos resguardos, ya sea el Municipio o la propia empresa de

transporte urbano. En esa misma línea, algunas voces postulan problemas en el planeamiento urbano, que obstaculiza el mantenimiento y la realización de nuevas obras de resguardo en la ciudad, y reconocen otras dificultades vinculadas a la circulación urbana.

No solamente estamos hablando del estado de las garitas que es precario en lugares como en la universidad, en los barrios periféricos no existen las garitas. (...) Creo que también tiene que ser una exigencia del Gobierno porque más allá de que está haciendo un contrato con una empresa, es un servicio público (E04 - USUARIO/A)

Hay como un mini vacío legal en que uno no sabe a quién reclamarle porque uno si le reclama al Municipio te van a decir, "no, bueno, pero la empresa no me ha solicitado", y si la empresa no solicita tampoco podés hacer nada. Así que siempre está en esa disyuntiva de ¿por qué no hay tantas garitas en Río Cuarto? La respuesta es esa desde la empresa, que eso tiene que hacerlo el Municipio. (E03 - USUARIO/A)

Iluminación, distancia al domicilio de los usuarios y seguridad urbana

Diversos puntos de vista coexisten sobre las condiciones de las paradas de colectivos del sistema de transporte urbano, especialmente sobre la iluminación, la distancia entre las paradas y los domicilios de los usuarios, así como la seguridad en estas áreas de circulación y permanencia urbana.

Respecto a la iluminación, hay un consenso generalizado entre los actores locales sobre que la misma es insuficiente y se la percibe como un factor que aumenta la inseguridad durante la espera del ómnibus. En este sentido, estas representaciones destacan que: a) la escasez de iluminación en muchos lugares, combinada con los tiempos de espera prolongados, incrementa la sensación de inseguridad de los pobladores; y b) el centro de trasbordo de Banda Norte carece de una iluminación adecuada y presenta riesgos para los pasajeros, ya que la garita se encuentra en medio de la playa de estacionamiento de un negocio donde entran vehículos de gran porte.

Con respecto a la iluminación, ninguna garita tiene iluminación, es la iluminación que da el alumbrado público con lo cual eso no es un problema solamente del transporte, sino que también es un problema social. Podemos decir que falta iluminación en montones de lugares y de barrios, si vos estás quieto y la espera cada vez es más tiempo, la inseguridad va a crecer. Porque no es lo mismo que te tomes el colectivo sabiendo que en dos minutos o cinco pasa y subís a que a veces tenés que estar 15 o 20 minutos esperándolo sin garitas y con poca luz no es nada agradable con la inseguridad que ha crecido. (E05 - USUARIO/A)

Las distancias entre las paradas y los domicilios de los usuarios son motivo de distintas representaciones por los actores que advierten sobre el incumplimiento del criterio de una distancia máxima de cinco cuadras entre ambos puntos en diversos sectores de la ciudad. Un ejemplo significativo es el caso de los residentes del barrio Universidad, quienes deben

caminar hasta la rotonda universitaria porque ninguna línea de servicio ingresa al barrio durante los fines de semana.

En Río Cuarto hay sectores que no llega el servicio y hay otros que el colectivo no llega a las cuatro cuadras como dice el pliego que, "toda la población va a tener un transporte a cuatro cuadras de su casa", hay sectores que no. Yo tengo más de cuatro cuadras y estoy en el macrocentro. En los barrios periféricos son muchas más las cuadras que tienen que transitar las personas a la parada. (E19 - ESPECIALISTA)

Yo vivo en Las Residencias Universitarias los días sábado o domingo tengo que caminar hasta la rotonda de la Universidad a cualquier hora porque, por ejemplo, el día sábado no pasa el L pasa el I. Entonces tengo por lo menos unas seis cuadras. (E01 - USUARIO/A)

Otras percepciones que emergen, tematizan la cuestión de la seguridad en las paradas fundamentando que: a) la inseguridad requiere ser analizada desde una óptica más amplia y no acotada a la del servicio de transporte urbano; y b) los robos a menudo no ocurren en las paradas de colectivo en virtud de la frecuente presencia de más de una persona en situación de espera.

Desde el punto de vista del transporte es difícil de analizar la inseguridad porque inevitablemente la gente que está en la calle está expuesta a cualquier tipo de situación, y más en los tiempos que corren. No creo que sea un vector que toque al transporte solamente sino a toda la sociedad. (E15 - PRESTADOR))

No se ha manifestado al menos en los últimos tiempos que las paradas sean inseguras más allá de que alguien que tiene que tomar un colectivo de madrugada corre riesgo. Pero la situación de los motochorros y los arrebatos no se han dado en las paradas porque no siempre hay una sola persona, sino que se puede concentrar más. (E14 - ESPECIALISTA)

7.4.2. Informando al usuario: la dinámica comunicativa del sistema de transporte

El actual sistema de transporte urbano, según la información disponible para los usuarios, es objeto de diversos razonamientos por parte de los actores locales. En este sentido, surgen distintas percepciones, algunas equivalentes entre sí y otras contrapuestas, que hacen referencia a las modalidades de comunicación empleadas por la empresa y el Municipio. Éstas comprenden la información digital a través del sitio web y la aplicación para teléfonos celulares inteligentes, la señalética desplegada en las paradas y vehículos y la información en medios de comunicación tradicionales como la radio, la prensa y la televisión.

En las representaciones sobre la comunicación digital, un número significativo de entrevistados perciben positivamente el funcionamiento del sitio web y la aplicación para celulares implementada por la empresa prestadora SATCRC (Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto). Sin embargo, señalan que estas plataformas digitales

resultan insuficientes debido a que, por un lado, no todos los usuarios del servicio saben o entienden cómo utilizarlas, y, por otro lado, el acceso a la información requiere conexión a internet, un recurso no siempre disponible para todos los ciudadanos en cualquier momento.

Frente a esta postura, emergen en menor medida otras concepciones negativas de actores locales que reconocen diversas dificultades en el funcionamiento de la aplicación implementada por la empresa prestadora para informar a los usuarios del servicio.

Creo que la aplicación debería ser más dinámica, más rápida e intuitiva porque no es clara (...) Yo miro la aplicación y no la entiendo, sí entiendo cual colectivo debería tomar, pero no por la información directa de la app. Cuando la abrí por primera vez no entendía nada, y bueno, ese es el problema que tiene la gente. (E15 - PRESTADOR)

Con este recambio que hubo en el sistema crearon una aplicación, pero a veces funciona bastante mal porque no te da el horario, por ahí se cae el servicio, se cae la aplicación. También habían puesto ellos una emulación de Uber donde en teoría se iba a poder ver el colectivo por donde venía entonces uno decía, "está más cerca, salgo ahora", pero la verdad es que eso no estaría funcionando bien. (E03 - USUARIO/A)

Sobre la información del sistema de transporte transmitida a través de la señalización, tanto para indicar la ubicación de las paradas como para comunicar horarios y recorridos de cada línea, existe un acuerdo generalizado entre los entrevistados de que esta comunicación es insuficiente para los usuarios del servicio. Entre los aspectos destacados se encuentran: a) la escasez de carteles en las paradas que proporcionen información sobre las líneas y horarios; b) la necesidad de reactivar las pantallas digitales ubicadas en la plaza central con información para los usuarios; c) la ausencia de carteles informativos y señalización en diversos barrios de la ciudad; y d) la confusión generada por el cambio en la identificación de las líneas, de números a letras.

En las garitas falta bastante cartelería respecto a las líneas que pasan. Por ahí estaría bueno que estén en las paradas los horarios, por lo menos de las líneas de colectivos que pasan por ahí, así como también, por ejemplo, las pantallas que están en la plaza, que desde que se colocaron solo funcionaron dos meses. Me parece que es súper importante para personas mayores que no tengan acceso al teléfono o no sepa utilizarlo como para poder descargar la aplicación o entrar a la página de la SAT por ejemplo, me parece que esas herramientas son complementarias a esto y serían de mucha ayuda. (E08 - USUARIO/A)

En cuanto a la información sobre el transporte público en los medios de comunicación tradicionales, como la radio, la televisión y la prensa local, los usuarios perciben que: a) la empresa utiliza estos medios para publicidad, pero no para informar a los usuarios sobre cambios en horarios o suspensiones del servicio; y b) las noticias sobre el transporte local tienden a destacar más los problemas o aspectos negativos que las soluciones para los diferentes grupos de usuarios.

7.4.3. La accesibilidad del servicio

La accesibilidad del sistema de transporte urbano para personas con discapacidad⁹ y/o con movilidad reducida, es objeto de diversas representaciones sociales por los actores locales. Las mismas focalizan la cantidad y características de los vehículos adaptados. Además, surgen distintas opiniones sobre otras dimensiones de la accesibilidad del sistema de transporte local, como la adecuación del entorno urbano para facilitar la movilidad de personas en sillas de ruedas o con movilidad reducida, así como la accesibilidad en términos de comunicación para proporcionar información sobre el funcionamiento del sistema de transporte a usuarios con discapacidad visual y auditiva.

En cuanto a la cantidad de unidades adaptadas de la empresa prestadora local, Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC), la mayoría de los actores considera que son insuficientes para satisfacer las necesidades de los habitantes del Gran Río Cuarto (GRC) con discapacidad o movilidad reducida. En este punto observamos que entre los actores predomina el consenso en el sistema o núcleo central de la representación (Abric, 1994), en tanto que interpretan un aspecto en particular –las unidades adaptadas- de manera semejante (Rateau y Lo Monaco, 2013).

Hay algunas líneas que van a los barrios que no tienen coches adaptados, entonces, ¿cómo haces para traer una persona -supongamos en silla de ruedas de la zona de las 400- para que llegue a la Universidad si tenés un único coche que va y no tiene para subir en silla de rueda? La persona tendría que andar en silla de ruedas hasta el centro para poder tomarse un coche adaptado, y no debería ser así. (E15 - PRESTADOR)

En la misma línea, algunos entrevistados perciben que las butacas o lugares específicos de los vehículos accesibles son limitados y significan la capacidad de transporte de un número reducido de pasajeros. Esta condición, combinada con las frecuencias largas de estos colectivos adaptados, aumentar los tiempos de espera para los usuarios con necesidades específicas de movilidad.

Yo la verdad que he visto muy pocos colectivos que sean adaptados para personas que utilizan, por ejemplo, silla de ruedas. Aparte es un colectivo que está pensado para que vayan solamente dos personas con silla de ruedas y si tenés cuatro o tres ya no van a poder subirse y no van a poder usar un servicio de transporte público. (E04 - USUARIO/A)

Las líneas C y D, tienen de esos coches con el sistema que baja la rampa para que suban los que tienen alguna discapacidad, pero no pasan siempre, pasan cada tanto (...) Entonces ¿cómo sabe el usuario a qué hora va a pasar el coche que él necesita? o sea, no es que pasa siempre a las 8 de la mañana un coche así, que además sería una locura, tendrían que ser todos los coches así porque vos no podés poner un solo horario para personas discapacitadas. La persona puede ir al

⁹Conforme a lo dispuesto por la Ley Nacional 22.431, todas las líneas de colectivos están obligadas a tener unidades accesibles para personas con discapacidad. Para ver más en: Ley simple: Transporte público accesible | Argentina.gob.ar y La Ley Nacional N° 24.314

médico y no tiene un solo horario para, por ejemplo, ir al médico. (E16 - USUARIO/A)

En contraste con la postura anterior, algunos actores locales valoran positivamente la cantidad de vehículos adaptados para personas con discapacidad o movilidad reducida en la flota del sistema de transporte urbano. Argumentan que la demanda de estos servicios no es elevada y que la empresa prestadora del servicio actualmente cumple con el número de unidades exigido por el pliego de licitación.

Debo decir que, si hoy gente con discapacidad suben cinco o seis en el día en todas las unidades de la ciudad de Río Cuarto, es mucho, no tenemos gran caudal de gente que suba para utilizar el servicio con rampa (...) Hoy hay 11 unidades en toda la flota de la empresa que están distribuidas en diferentes ramales y troncales para que puedan tener accesibilidad. Si yo me bajo de un lado, tomo del otro, o espero el otro para que el que tenga accesibilidad. (E12 - PRESTADOR)

Por licitación está que sea esa cantidad, de seis a ocho colectivos. Si fueran todos los colectivos con rampa baja yo sería feliz. El pliego dice que son seis unidades de colectivo que tienen que tener la rampa baja, y están cumpliendo. (E11 - GESTOR/A)

Por otra parte, emergen distintas posiciones sobre la accesibilidad según la adecuación del entorno físico para lograr, en efecto, que personas con discapacidad o movilidad reducida tengan la posibilidad de viajar en colectivo. Allí se destaca que: a) falta mejorar la infraestructura de las garitas para hacerlas accesibles; b) falta conciencia en la ciudad respecto a la necesidad de instalar rampas en las veredas y paradas, facilitando así la movilidad tanto de personas con discapacidad o afecciones motrices como de madres que llevan a sus bebés en cochecitos; c) los comercios deberían dejar de poner carteles en las veredas que obstaculizan el paso de una persona no vidente o en sillas de ruedas; y d) las calles de tierra sin un mantenimiento adecuado dificultan la circulación y pueden causar daños a los vehículos adaptados, que suelen ser más bajos que los convencionales.

Hay una falta de conciencia de hacerla más accesible a la ciudad en distintos aspectos como rampas en las veredas y también considerar otras cosas que le permitan a la persona vidente circular. A veces hasta para las mismas madres con el cochecito es complicado usar el transporte: el cochecito, el bolso en una mano, en la otra el bebé, al final termina usando otra cosa. Estas nuevas denominaciones de las ciudades accesibles tienen que ver con las rampas que se han puesto en el centro (...) Si los comercios ponen carteles, que está bien tienen que vender, pero obstaculiza a una persona no vidente o en silla de ruedas. Va todo un poco de la mano y de políticas que deben ser integrales e inclusivas. (E09 - ESPECIALISTA)

Otra cosa es que los pisos bajos de estos coches, en ciertos lugares de la ciudad no pueden pasar, porque si yo pongo un coche de piso bajo en el Alberdi donde hay una hondonada de una calle de tierra, y lamentablemente voy a dejar el colectivo ahí. Entonces tenemos que preparar la ciudad y después poner la empresa en condiciones para que esté para personas con discapacidad. Ese es un punto también de falencia. (E12 - PRESTADOR)

También es motivo de diversos razonamientos el acceso a información sobre horarios, recorridos y frecuencias del transporte adaptado de cada línea para las personas con discapacidad visual y/o auditiva. En este punto se destaca que: a) el sistema de transporte debe adaptar su comunicación utilizando el sistema braille para personas ciegas; y b) es necesaria la incorporación de sonido a la aplicación móvil del sistema de transporte, permitiendo así que los habitantes con discapacidad visual o hipoacusia puedan acceder a la información necesaria para utilizar el servicio público de transporte.

Estaríamos fallando en lo que es inclusivo porque, por ejemplo, para una persona que es ciega y que intenta movilizarse con normalidad en la ciudad, no hay información concreta que vos puedas utilizar como hay en otros lados que tenés sistema braille con los cuadernitos estos en donde te dan los horarios. (E07 - GESTOR/A)

En el caso de la aplicación, por ejemplo, ¿tiene sonido? no. Y eso también es hacer inclusivo al servicio. ¿Dónde puede informarse una persona hipoacúsica en la parada? Entonces ampliamos la mirada también de personas con discapacidad. No solamente la estructura tiene que tener una rampa, hay un montón de otras situaciones y de barreras. (E10 - GESTOR/A)

7.5. Recapitulando: representaciones sobre el sistema actual de transporte urbano del GRC

¿Cuáles son las representaciones de los actores locales sobre el estado actual del servicio público de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC)? Orientados por este interrogante, en el presente capítulo abordamos las concepciones y experiencias de los usuarios, prestadores y gestores sobre la dimensión estructural y el desempeño del actual servicio de transporte colectivo.

Así, indagamos de manera específica y desde la perspectiva de los actores territoriales: a) el desempeño del sistema de transporte urbano del GRC en relación con las necesidades de la población, la gestión privada del servicio y el precio del boleto urbano; b) la dimensión estructural del nuevo sistema de transporte urbano implementado desde diciembre de 2022, con especial atención al diseño y la organización de líneas, recorridos y transbordos; c) el funcionamiento cotidiano del sistema de transporte, considerando aspectos como las frecuencias, los esquemas diarios y los tiempos de los trayectos; y d) la percepción de los actores locales sobre la espera del transporte, la infraestructura de las paradas, la información sobre el sistema y la accesibilidad del servicio. El siguiente cuadro sistematiza, a modo de consideraciones finales del presente capítulo, las representaciones sociales emergentes sobre cada una de estas cuatro macro-dimensiones del sistema actual de transporte urbano del GRC.

Cuadro 6. Representaciones de los actores locales sobre el sistema actual de transporte urbano del GRC.

DIMENSIONES	REPRESENTACIONES DE LOS ACTORES LOCALES
<p>a) El sistema de transporte urbano: necesidades de la población y gestión privada del servicio</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Algunos actores locales, principalmente prestadores y un sector de los gestores, consideran eficiente el sistema de transporte, destacando la mayor frecuencia y cobertura en comparación con años anteriores. - Otros actores, en cambio, perciben ineficiencias en el sistema, especialmente en la cobertura de zonas periféricas, la falta de infraestructura como garitas de resguardo y la ineficiencia de los transbordos. Se critica el aumento del tiempo de viaje y el costo del servicio, especialmente en comparación con otras ciudades. - En cuanto a la gestión administrativa del servicio, hay debates entre los actores locales sobre mantener una empresa privada o municipalizarlo. Algunos proponen tener múltiples empresas para fomentar la competencia y mejorar el servicio, mientras que otros dudan de la viabilidad de esta opción dada la dimensión de la ciudad. - Existe consenso entre los actores locales sobre el alto precio del boleto, que dificulta el acceso al servicio para varios grupos de la población. Se critica la falta de regulación municipal sobre los aumentos de tarifas y se compara con otras ciudades, resaltando la percepción de inequidad en los precios.
<p>b) La estructura del nuevo sistema de transporte urbano: líneas, trasbordos y trayectos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Existen valoraciones disímiles sobre el nuevo esquema de líneas troncales y ramales. Algunos actores lo consideran como una mejora en la eficiencia del servicio, mientras otros lo critican por no adaptarse adecuadamente a las necesidades locales de la población. - Se identifican controversias en torno a los transbordos, con críticas por problemas de sincronización, cobro de pasajes y falta de infraestructura, que contrastan con la percepción de eficiencia para algunos usuarios. - Los recorridos enfrentan críticas por la falta de cobertura en zonas periféricas y las dificultades para combinar líneas, aunque satisfacen necesidades de movilidad para distancias cortas. - La conectividad interurbana con Santa Catalina y Las Higueras es cuestionada: críticas por la falta de cobertura en períodos de alta demanda contrastan con las opiniones sobre la adecuación de servicio. - La cantidad de vehículos es motivo de debate, con críticas por insuficiencia en ciertos momentos y áreas, que contrastan con la percepción de adecuación para la demanda fluctuante de pasajeros.
<p>c) El funcionamiento cotidiano del sistema urbano de transporte: frecuencia, esquemas diarios y tiempos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La frecuencia del servicio muestra mejoras según algunos actores locales, con mayor puntualidad y frecuencia en líneas troncales. No obstante, hay críticas por tiempos de espera prolongados, especialmente en líneas ramales y horarios pico, que afectan la circulación diaria de los usuarios, como los estudiantes. - La duración del viaje genera percepciones variadas: hay usuarios que notan mejoras en los tiempos hacia el centro de transbordo, pero otros señalan aumentos en los tiempos de espera y transbordos, afectando

	<p>negativamente a los trayectos largos y variando según la ubicación geográfica y condiciones de las calles.</p> <p>- En días laborables, la cobertura es adecuada, aunque hay reducciones en los fines de semana adaptadas a la demanda. Sin embargo, las críticas destacan la escasez de servicio durante los fines de semana, con largos tiempos de espera y limitaciones en horarios extendidos para grupos como estudiantes con horarios nocturnos.</p>
d) Otros aspectos: paradas, información y accesibilidad	<p>- La espera del transporte y las condiciones de las paradas y garitas de refugio preocupan a los actores locales por su insuficiencia y falta de mantenimiento. Existe debate sobre quién debe responsabilizarse por construir y mantener las garitas. También preocupa la iluminación deficiente, la amplia distancia entre paradas y domicilios, y la seguridad durante la espera.</p> <p>- La comunicación sobre el servicio contempla valoraciones múltiples: se reconocen avances en la información digital a través de la web y la aplicación móvil, pero emergen críticas por la falta de señalética en paradas y vehículos. Además, se considera que los medios de comunicación tradicionales no se usan efectivamente para informar sobre el servicio.</p> <p>- La accesibilidad del servicio es cuestionada por la falta de vehículos adaptados y la necesidad de mejoras en la infraestructura urbana, como rampas en paradas y veredas. Se sugiere mejorar la accesibilidad comunicacional con braille y sonido en la app móvil del transporte.</p>

Fuente: elaboración propia en base a datos propios.

Estas configuraciones simbólicas sobre la situación actual del sistema de transporte urbano colectivo, junto a los sentidos construidos sobre la configuración histórica abordada en el capítulo anterior, devienen una fuente de significados pertinentes para proyectar el futuro de un servicio clave para la conectividad urbana y la movilidad de la población. Sobre esta dimensión futura, focalizamos en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO 8

LOS ACTORES LOCALES DEL TRANSPORTE URBANO DEL GRC Y SUS IDEAS SOBRE EL FUTURO DEL SISTEMA

Introducción

Un óptimo desempeño del servicio público de transporte de pasajeros en el Gran Río Cuarto (GRC) representa, entre otros aspectos, un requerimiento indispensable de cualquier espacio urbano que se pretenda *proactivo, inclusivo, sustentable y resiliente* (Carniglia, 2023). Así, el adecuado servicio de transporte urbano colectivo es una de las dimensiones de la conectividad entre sus sectores territoriales y la movilidad de la población en sus diversas actividades laborales, educativas y socioculturales, entre otras. Desde la perspectiva asumida, el funcionamiento de un servicio público de transporte urbano colectivo es una dimensión del derecho a la ciudad, entendido como la facultad de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar las ciudades, los pueblos y otros asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna (ONU-Habitat, 2022).

En ese marco, luego de reconocer las representaciones y experiencias de los actores territoriales sobre la configuración y el estado presente del sistema de transporte urbano colectivo, deviene relevante identificar la imaginación colectiva sobre el futuro de la estructura, la dinámica y las funciones del transporte urbano local. Ello, bajo la premisa de que el conocimiento socialmente distribuido sobre el sistema de transporte urbano del GRC deviene una condición de posibilidad para la idea, el diseño, el funcionamiento y el mantenimiento futuro de este indispensable servicio público como condición del desarrollo de los territorios urbanos.

Desde esta perspectiva, nuestra investigación asumió el objetivo de relevar, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC). En ese marco, el presente capítulo avanza de manera específica en el reconocimiento de los sentidos construidos por los actores locales sobre el desarrollo y la proyección futura del servicio público de transporte urbano del GRC.

Así, el presente capítulo se estructura en cuatro apartados. En primer lugar, abordamos la mirada de los actores territoriales sobre la necesidad de introducir mejoras en diversas dimensiones del actual sistema de transporte urbano colectivo. Seguidamente, nos

introducimos en las proyecciones futuras de los actores sobre el transporte local focalizando en las alternativas de gestión y financiamiento del sistema como así en la posible articulación con otros servicios, y en la adecuación a las necesidades de los diversos actores y sus respectivas actividades. Luego, abordamos la mirada abierta de los actores locales sobre la reconocida necesidad de la acción política y la participación social para la planificación, diseño, el funcionamiento y la gestión conjunta del sistema de transporte urbano. La sección final presenta los principales emergentes del análisis realizado.

8.1. La mejora del servicio público de transporte urbano: una demanda plural de los actores locales

Desde la comunicación para el desarrollo urbano como un específico campo de teoría y práctica sobre la realidad con dimensiones simbólicas, relacionales, materiales y contextuales (Carniglia, 2022), entendemos al desarrollo como todo cambio intencional orientado a alcanzar un -mejor- estado de, entre otros, los asuntos económicos, políticos, sociales, culturales, psíquicos y ambientales (Fernández y Schramm, 1989). Bajo esta perspectiva, resulta interesante analizar la pluralidad de representaciones sociales sobre los cambios que proponen los actores locales como mejoras en el sistema de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto.

En ese sentido, la mirada futura y prospectiva de los actores sobre distintas dimensiones del transporte urbano colectivo contemplan desde su aspecto estructural -organización del sistema en líneas troncales y ramales, trasbordos, recorridos y cantidad de vehículos- y su funcionamiento -frecuencias, horarios de circulación-; hasta otras características, tales como la infraestructura -de los centros de trasbordo y garitas-; la accesibilidad para personas con discapacidad y la información disponible para los usuarios. Asimismo, dicha mirada imaginativa comprende diversas ideas contenidas en tres proyectos elaborados para la implementación de cambios superadores en el actual sistema de transporte local.

Los actores locales consideran que, para lograr mejoras tanto en la estructura como en el funcionamiento del servicio de transporte de ómnibus actual, es esencial abordar una serie de aspectos interrelacionados. En lugar de tratarlos de manera independiente, reconocen la importancia de enfocarse en:

- Ampliar los recorridos del transporte urbano para establecer conexiones directas entre los barrios y la universidad. Sugieren además reforzar la frecuencia de los vehículos durante los horarios pico de ingreso a la institución académica y extender el horario de funcionamiento para atender a los alumnos que cursan en horarios nocturnos.

Me parece que lo que le falta al nuevo sistema sería como una mezcla entre el sistema anterior y el actual, que haya líneas que vayan por lo menos de los barrios principales o que pasen por los barrios principales y que vengyan directamente a la universidad. Es importante porque la mayoría de los usuarios del transporte público somos estudiantes universitarios (...) Habría que acomodar las frecuencias para que en los horarios pico haya suficiente cantidad de coches disponibles como lo son a

las ocho de la mañana que es como el turno principal de actividad en la universidad y a las dos de la tarde, que sería para el turno tarde. Me parece que se puede aumentar el rango de frecuencias para que los usuarios que utilicen el colectivo a la noche o que salgan de la universidad a la noche, puedan tomarse un colectivo para volver a su casa. (E08 - USUARIO/A)

- Sumar más unidades, ampliar la cobertura de recorridos en sectores más alejados de la ciudad, aumentar la frecuencia de las líneas y mejorar la limpieza de los vehículos;

Y los aspectos para mejorar son responder las demandas transmitidas por los usuarios en cuanto a sumar más cantidad de unidades -y mantenerlos limpios- para incluir las áreas que están excluidas en algunos recorridos y disminuir el tiempo de espera de los pasajeros con más frecuencia (E09 - ESPECIALISTA)

- Aumentar el rango horario de funcionamiento de la línea que conecta con Santa Catalina y no interrumpir durante el receso escolar la circulación de los colectivos de refuerzos que conectan dicha localidad con la ciudad de Río Cuarto.

Se podría mejorar ampliando la franja horaria del servicio para que los fines de semana funcione como los días de semana, y también incluyendo una línea más hasta Holmberg para que la gente tenga más frecuencia. Y además lo de no sacar los refuerzos cuando se corta la etapa escolar, porque yo los otros días fui a esperar el colectivo a las 14:10 hs. y no pasó nunca porque ya no estaban más los chicos en clase. (E13 - USUARIO/A)

Por otro lado, algunos actores locales adoptan una postura más radical, sugiriendo la revisión y reestructuración del sistema de transporte urbano actual, el cual está compuesto por líneas troncales y ramales, junto con el uso del trasbordo para la combinación entre ellas. Abogan en tanto, por retornar al sistema de líneas directas que estaba en vigor antes de la implementación del esquema actual, en diciembre del año 2022. No obstante, reconocen que si esta reforma no es factible, podrían aplicarse cambios alternativos, que incluyen: a) incorporar más unidades; b) expandir los recorridos para abarcar áreas periféricas de la ciudad que actualmente carecen de servicio; c) aumentar la frecuencia del servicio en los barrios; d) agregar líneas directas que conecten sectores claves de la ciudad; e) construir más garitas y reforzar la seguridad en los refugios; f) aumentar la frecuencia los fines de semana y durante el verano; g) mejorar la comunicación dirigida a grupos específicos de la población -adultos mayores, personas con discapacidad visual o auditiva-; y h) disponer de más vehículos adaptados para personas con discapacidad.

Si se insiste en dejar este tendrían que mejorar las frecuencias. Lo que se tiene que hacer es que la frecuencia en los recorridos de los ramales sea menor, o sea, que pasen más seguido los colectivos, modificar algunos ramales porque esa es la queja que hay de los usuarios y que los troncales tengan la capacidad de transporte por toda la cantidad de gente que necesita transportar. O sea, tienen que ser más colectivos y más frecuentes. Y los recorridos, porque también he sentido quejas en los ramales habría que estar modificando algunos para que lleguen más a los barrios. (E05 - USUARIO/A)

Volvería al sistema anterior, ajustaría algunas cuestiones como te digo de los medios electrónicos, tendría una visión a una ciudad más inclusiva e innovadora, obviamente el estado de las garitas. Yo creo que no debería quedar una parada sin una garita, no debería quedar una parada sin una señalización. Mucho hincapié en esto de la información, digo el noticiero, lo ven todas las personas jubiladas, por ejemplo. Mucho ponerse a disposición de la gente de, "che te explicamos cómo funciona" en el caso de que no se volviese a un sistema anterior. (E04 - USUARIO/A)

Si van a seguir con el trasbordo, que haya algo más que vaya directo desde Banda Norte como para el Golf o esos lugares que la gente no tiene y que se le complica mucho del norte al oeste (...) Y el otro tema es el de las frecuencias, en verano es malísima y los fines de semana se sufre horrores el colectivo. No solamente para trabajar sino también para la gente que sale porque no todo el mundo tiene vehículo para salir y hacer actividades de recreación. (E16 - USUARIO/A)

Una mirada más compleja e integrada de la transformación del actual servicio de transporte urbano emerge de parte de actores involucrados en distintos proyectos de reconversión y/o mejoramiento del sistema de transporte urbano del Gran Río Cuarto. Estos proyectos involucran diferentes aspectos y dimensiones del servicio público, consistentes en:

- Aplicar un sistema de transporte metropolitano que recorra todo el anillo de circunvalación para mejorar la conectividad entre Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina (Holmberg);

En el gremio tenemos un proyecto de un sistema de transporte para el GRC que, con la construcción de la nueva autovía y el anillo de circunvalación, queremos hacer el metropolitano. Nosotros desde el gremio, impulsamos un servicio metropolitano que sea un sistema interurbano que cubra todo el anillo de circunvalación con varias frecuencias y recorridos, toque Las Higueras, Holmberg y entre a Río Cuarto. Y que en Río Cuarto haya un lugar donde la gente baje como un centro de trasbordo, y de ahí salgan los sistemas urbanos hacia la ciudad. Ese es un proyecto que nosotros hemos presentado, tenemos que ir a hablar con el intendente de Santa Catalina y el de Las Higueras para presentarles la propuesta, así en conjunto podemos venir y plantearlo en la ciudad de Río Cuarto. (E14 - ESPECIALISTA)

- Mejorar la infraestructura del sistema de transporte urbano mediante la construcción de un nuevo centro de trasbordo en el centro-sur de la ciudad y la reutilización de las garitas -emplazadas actualmente en ambos centros de trasbordo- para otras paradas de la ciudad;

(...) Lo que presentamos consiste en hacer un centro de trasbordo donde la gente se subía en la Av. Sabatini al 2300 y se bajaba en el IPV Banda Norte sin mojarse un día de lluvia porque se bajaba en la plaza. En la plaza tenía el centro de trasbordo todo techado y todo comunicado por túneles, se tomaba el colectivo en el otro lado y recién se bajaba si seguía lloviendo en el IPV de Banda Norte. Sería una infraestructura donde no se tocaba ni siquiera un árbol de la plaza. Era todo aéreo donde la gente se trasladaba desde el sector de la Buenos Aires a la San Martín en

forma aérea -con tipo pasarelas techadas- para refugiarse. La gente vería la catedral, el banco, una cosa muy linda que en su momento creo que se podría haber hecho. Pero el proyecto existe, fue presentado y diseñado por la empresa con un equipo de arquitectos e ingenieros y se le pidió no tocar nada de lo histórico de la plaza, ni siquiera un árbol se tocó en el diseño. Lo importante es que el proyecto está materializado para implementarse cuando existan los recursos. (E12 - PRESTADOR)

- Contemplar una visión integral tanto sobre el transporte urbano de pasajeros como el de carga y descarga de mercaderías, explorando nuevas alternativas sustentables de movilidad urbana para regular el tráfico en el micro como en el macrocentro de la ciudad, articulado a la recuperación de la línea férrea de Río Cuarto con el objetivo de conectar los tres ejidos urbanos del Gran Río Cuarto.

Nosotros presentamos un proyecto hace dos años que tenía que ver con una mirada integral donde estaba el transporte público de pasajeros, el transporte semipúblico de taxis y remises, todo lo que tiene que ver con medios sustentables como son las bicicletas y nuevos medios sustentables como el monopatín eléctrico etc, más lo que es el ordenamiento de la movilidad de carga y logística de la ciudad -que en el micro y macrocentro es un desastre- para lograr el ordenamiento del tránsito en el micro y macrocentro. Bueno, todo eso tiene que estar coordinado e integrado y ahí es donde a nosotros creemos que el modelo tiene que pasar de ver la ciudad con un problema de transporte público exclusivamente, a una cosa más integral donde incluso podamos dar respuesta a lugares en donde el colectivo no es eficiente, no llega, no es rentable o no se puede sostener, y generar otras alternativas de movilidad. Eso incluye, por ejemplo, rescatar el viejo proyecto -que cada tanto da vueltas- de recuperación de la línea férrea de Río Cuarto, pensando en esto de la cuestión metropolitana del Gran Río Cuarto y demás. (E06 - GESTOR/A)

8.2. El transporte en perspectiva: escenarios locales imaginados

Una amplia gama de perspectivas emerge entre los actores locales sobre lo que constituye, desde una mirada prospectiva, un servicio público de transporte urbano colectivo óptimo y sustentable para la movilidad y la conectividad urbana del Gran Río Cuarto (GRC). Dicha diversidad de representaciones, en su carácter de construcción social, se diferencian según el grupo o agregado social de la producción de sentidos creadas por otro (Emler y otros, 2003, en Carniglia, 2009), y, al mismo tiempo, la construcción simbólica de la realidad de cada persona individualmente es condicionada por el grupo al que pertenece ese actor social (Ibañez, 1988).

En ese sentido, aparecen lineamientos generales con enfoques distintos entre cada una de las perspectivas de los entrevistados -algunos de los cuales se abordarán específicamente en los siguientes apartados- que refieren a dimensiones y aspectos tales como la conectividad urbana y la infraestructura de los centros de trasbordo; la gestión del servicio; el diseño y organización del sistema; la participación y relación de los actores involucrados en el sistema de transporte; y distintas características del funcionamiento.

En la postura que pondera a la conectividad entre las tres localidades del GRC, emerge la necesidad de una mayor articulación entre los servicios urbanos e interurbanos, que aumenten la eficiencia del transporte público entre las aglomeradas localidades de Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina.

En Córdoba nosotros queremos poner centros de trasbordos y que todos los coches interurbanos lleguen a los centros de transbordos hasta circunvalación y de ahí los usuarios se bajan y se toman los colectivos urbanos (...) Con un sistema así los interurbanos de la famosa metropolización de Río Cuarto, se articularían mejor con el urbano que es el que trabaja dentro de la ciudad. Estamos hablando de que Río Cuarto es mucho más chico que Córdoba y Buenos Aires, pero esa es una idea, un proyecto para darle más dinámica a lo que es el servicio público. (E14 - ESPECIALISTA)

Anclado al punto anterior, otras voces sostienen que para mejorar las experiencias de los usuarios que viajan de Río Cuarto a Las Higueras -en su mayoría conformado por los estudiantes universitarios- deben concretarse acuerdos conjuntos entre los ejecutivos municipales de ambas localidades, el Rectorado de la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC) y la empresa prestadora del servicio,

Hoy no existe que ambos intendentes de las localidades vecinas vengan y participen en el Consejo Deliberante de cuestiones como el transporte porque cada uno firma sobre su ejido, genera el contrato con quien le parece, no hay una sesión especial o algo por el estilo porque en el caso de ellos es interurbano, ni siquiera ellos tienen la potestad. Ellos no tienen transporte urbano, tienen interurbano, pero en Las Higueras está la UNRC que es territorio federal, eso es otra cosa. En todo caso tendrá que sentarse el Intendente con la Rectora, ahora vos me preguntas, ¿la Rectora podría tener 4 unidades de transporte, podría manejar una alternativa?, la Universidad tiene presupuesto propio, es territorio federal, jeso es lo que no se entiende! (...) Me parece que la Universidad es un actor fundamental, tiene que haber una instancia de diálogo entre el intendente de Río Cuarto, el rector de la universidad, el intendente de Las Higueras y la empresa. (E10 - GESTOR/A)

En cuanto al diseño y organización del sistema local de transporte, aparece como propuesta la recuperación del esquema de líneas directas que funcionaba anteriormente y la articulación con otros medios complementarios con beneficio múltiple para la movilidad y la conectividad urbana, el acceso de los usuarios y la sustentabilidad ambiental.

Imagino que debería ser un sistema que incluya medios alternativos, que sea un mixto o una hibridez con medios alternativos, un sistema que llegue a todos los puntos posibles de la ciudad, tal vez a puntos más alejados con, como decía, introduciendo algún sistema complementario. Precisamente si nosotros volvemos y repensamos el servicio original, estaremos en condiciones de tener un buen servicio y de a poco, paulatinamente y pensando algunos otros servicios más amigables en la ciudad con el medio ambiente, con el vecino. (E02 - USUARIO/A)

La gestión imaginada del servicio

Las representaciones de los actores locales sobre la gestión del servicio público de transporte urbano en el Gran Río Cuarto están marcadas por tres enfoques axiológicos. Según una perspectiva, la eficiencia del transporte de pasajeros se lograría mejor si el sector privado, ya sea una empresa o varias, organizara y dirigiera la prestación del servicio. Otros plantean que el servicio debería estar a cargo del Estado Municipal. Por otro lado, hay quienes proponen una gestión mixta que integre tanto al sector público como al privado para asegurar un servicio óptimo en el futuro. En esta visión, se destaca la importancia de la planificación estratégica que involucre la participación activa de los ciudadanos.

En la perspectiva de aquellos actores que abogan por la gestión privada del servicio, se destacan dos argumentos principales:

- Que la empresa debería administrar el servicio con sus propios recursos, sin depender de subsidios estatales. Esta postura implica una visión de eficiencia y autonomía financiera, donde la empresa se responsabiliza completamente de sus operaciones económicas.

El servicio debería gestionarse, por una empresa privada, pero con capital propio y no debería estar dependiendo de subsidios. Sería lo óptimo, que en algún momento funcionó así, tenía buen corte de boletos, tenía buenas unidades, pero la coyuntura nos llevó a que ocurra esto, que no se debe a una situación local sino nacional y mundial. (E11 - GESTORA)

- La gestión privada debería mantenerse, pero con la inclusión de otra empresa para que exista competencia. Esta idea busca fomentar, desde la perspectiva de los actores, un ambiente competitivo que incentive la mejora en la calidad del servicio y la eficiencia en la gestión, beneficiando así a los usuarios mediante una oferta más diversificada y potencialmente mejorada.

Me parece que lo principal, además de que siga siendo privada, lo que le falta es competencia. Creo que es lo que más mueve a las empresas privadas para poder mejorar su servicio. Puede seguir funcionando como está, pero la competencia mejoraría el servicio. (E13 - USUARIO/A)

En contraposición a la perspectiva anterior, otra perspectiva postula que, si el sistema de transporte local pasara a ser administrado por el Estado municipal, se podrían abordar las diversas dificultades que enfrenta el servicio bajo la gestión de una empresa prestadora. Esta posición sugiere que una intervención estatal directa podría ofrecer soluciones más efectivas a los problemas actuales del transporte urbano, posiblemente aliviando preocupaciones sobre la eficiencia, la equidad en el acceso y la calidad del servicio.

El sueño nuestro es que fuera de gestión pública, no privada. Si bien hay empresas que son privadas, están bien manejadas y le ofrecen una transparencia al gobierno (...) En este caso si el Estado le provee un subsidio, la empresa no debería tomarse el atrevimiento a lo mejor de exigir "dame esto porque si no mañana te hago un paro", ¿entendés? Entonces nuestro ideal de política es que todo fuera público o

abastecido por el Estado, pero si existiera una empresa privada como en este caso, que también respete las normas del Estado. Que no se considere dueño, amo y señor como está haciendo ahora la empresa. (E07 - GESTOR/A)

Considerando el estado de situación, no se si no hay que, de alguna manera, hacerse cargo como Estado de la prestación y donde las empresas, como están las condiciones dadas, probablemente no tengan posibilidades de seguir por lo menos algunas... bueno, no lo sé. Pero ¿hasta cuándo se puede sostener un servicio donde hay una empresa privada que pide subsidios y pide aumento del boleto? Todo eso va a contramano de lo que perciben los usuarios, el Estado sigue poniendo esa plata y el servicio no es de calidad. Bueno hay que rediscutir muchas cuestiones, por eso te digo que no sé si es tan simple. (E06 - GESTOR/A)

En tanto, una tercera posición se centra en la noción de que, para alcanzar un servicio óptimo en el futuro, sería necesario establecer una gestión compartida del sistema de transporte de ómnibus que involucre tanto a actores del ámbito público como del sector privado. Esta perspectiva sugiere la importancia de unir esfuerzos y recursos de ambas esferas para coordinar y optimizar el servicio, buscando una sinergia entre los intereses públicos y privados para mejorar la calidad, la eficiencia y la accesibilidad del transporte urbano.

Dentro de lo que se habla de gestión pública o privada, pienso que debe ser articulada. El intendente está para solucionar un problema, no está para manejar un colectivo. A ver si nos podemos sentar dos intendentes, tres intendentes, la región entera, la rectora de la universidad, ¿a dónde movilizamos más gente? ¿para dónde está creciendo la ciudad? ¿cómo tiene que crecer la ciudad? ¿cuáles son las calles que tengo que asfaltar?, pensémoslo todos juntos (...) Busquémosle la vuelta entre todos. Pero que al servicio lo preste un privado con los controles, que se le pueda exigir, porque el servicio es público y la responsabilidad es del Gobierno, de los gobiernos, pero en la articulación se pueden hacer grandes cosas. No por ser público es bueno ni malo. (E10 - GESTOR/A)

Muy anclada al razonamiento anterior, se destaca la necesidad de abrir espacios de participación que permitan a los usuarios del servicio expresar sus sugerencias y demandas, con el objetivo de mejorar la atención de sus necesidades. En este sentido, emergen las siguientes significaciones:

- Que, mediante la planificación estratégica, el Estado puede generar espacios que permitan conocer propuestas de todos los actores sociales para mejorar el sistema de transporte;

La gestión debe partir desde el Estado y en forma interdisciplinaria y participativa donde también intervengan los usuarios para poder ver esto, las necesidades que tienen. La base de la planificación estratégica es de abajo hacia arriba, por ende, la gestión debe ser esa, de abajo hacia arriba y tenerse en cuenta porque acá se hizo una audiencia pública, pero después nada de eso se vio plasmado en la licitación. Entonces ya que estamos con el presupuesto participativo, la planificación estratégica, con los planes estratégicos, esto es un servicio público entonces tiene que gestionarse participativamente. (E09 - ESPECIALISTA)

- Que el servicio a futuro debería gestionarse en conjunto con las vecinales que nuclean a los vecinos y sus necesidades;

Un servicio a futuro tendría que ser equitativo, inclusivo, participativo, donde todas las personas sean escuchadas. Hoy por hoy los talleres participativos están de moda. Entonces bueno gestionar la ciudad creo que significa eso, que la tenemos que hacer entre todos. Reflotar acá el rol de las vecinales sería también un proceso de gestión muy importante para que cada vecinal que atiende esas 50 manzanas pueda ir llevando la voz de lo que cada barrio y sector de la ciudad piensa y puede aportar. (E19 - ESPECIALISTA)

Esta perspectiva resalta la importancia de involucrar activamente a la comunidad en la toma de decisiones relacionadas con el transporte local, reconociendo que la colaboración entre usuarios y autoridades puede contribuir significativamente a la mejora continua del servicio.

Un servicio para los usuarios y sus actividades

Las representaciones sobre el servicio de transporte urbano colectivo, según los entrevistados locales, comprenden una serie de características esenciales, tanto en la estructura como en el funcionamiento del sistema, que consideran cruciales para el futuro. Entre estas, se destaca la necesidad de un esquema de recorridos que cubra todas las áreas del Gran Río Cuarto, junto con una flota adecuada de vehículos sustentables y accesibles para todos los usuarios. Además, se resalta la importancia del diseño del sistema con líneas directas, frecuencias adecuadas, una comunicación eficiente y un seguimiento cercano de las necesidades y demandas de los usuarios, entre otros aspectos.

Dentro de la perspectiva que aborda la diagramación de recorridos, la accesibilidad y la sustentabilidad de los vehículos, los actores enfatizan que:

- El servicio de transporte óptimo sería aquel con recorridos hacia todos los puntos de la ciudad, así como también hacia las localidades vecinas de Santa Catalina y Las Higueras, sin que la cantidad de pasajeros en cada línea sea un factor limitante.

El servicio óptimo sería teniendo en cuenta lo que manifiesta la población. Que llegue a los lugares que no llega, que vean los troncales y ramales, que no se mida tanto en cantidad sino en calidad. Si es un servicio público, así lo utilicen cinco personas, tiene sentido que el ómnibus siga transitando porque es un servicio público, no lo mido en cantidad de pasajeros, sino en esto de punto de origen y de llegada. En la cantidad de gente que pueda ir así sean dos. Porque si vamos a ampliar solamente un ejido urbano para poder crear un barrio cerrado o semi-cerrado y llevarle todos los servicios y bueno, también tengo que pensar de la misma manera con la cuestión del transporte. (E09 - ESPECIALISTA)

- Un servicio eficiente sería aquel que garantice la movilidad de personas con discapacidad, así como también que las unidades del transporte dispongan de mayores comodidades y funcionen con combustibles más sostenibles.

Un servicio óptimo sería aquel que cuente con más colectivos de piso bajo para que puedan acceder más personas con discapacidad o algún tipo de discapacidad, que tengan aire acondicionado en los colectivos, y vaya hacia la movilidad verde, con colectivos eléctricos (...) Y también más unidades que sean nuevas para los vecinos en general y sumar más ramales que cubran todos los barrios. (E11 - GESTOR/A)

En línea con lo mencionado, otras proyecciones futuras acerca del diseño de los recorridos se centran en la idea de un servicio de transporte cuyos trayectos eviten transitar por el microcentro de la ciudad para reducir la congestión vehicular y mejorar la movilidad peatonal de los ciudadanos.

Necesitaríamos otros recorridos de la ciudad para que no se haga un caos en pleno centro, para que la gente pueda circular tranquila y no ocasione más problemas de los que hay. En realidad, debería hacerse todo con un trayecto urbanístico totalmente distinto porque nuestro centro es chico, las calles son angostas, y eso tendría que ser todo peatonal. Y si eso se logra y pasa a ser todo peatonal, ahí te cambiaría todo el sistema de paradas que tendría el colectivo. (E07 - GESTOR/A)

Además, otras características que los actores locales consideran que también harían eficiente al sistema de transporte urbano en el futuro, indican que:

- El servicio de transporte local sería óptimo si retomara el sistema anterior de líneas directas, con una mayor frecuencia y una cobertura extendida en todos los sectores de la ciudad;

Como el sistema anterior sería lo óptimo, viendo que si se inaugura un barrio allá tenés que darle servicio. Si vos te pudieras abstraer, yo necesitaría un sistema como el de Buenos Aires, pero me abstraigo del costo. O sea, si tenes cada 5 segundos un bondi de la línea que va para acá y para allá, estaría fantástico. (E15 - PRESTADOR)

- La integración de más actores en la gestión del sistema y una comunicación más inclusiva para todos los usuarios constituyen factores significativos para un servicio de transporte óptimo;

Yo creo que hay que cambiar la anteojera, borrar los límites territoriales y articular. ¿Dónde va la gente? ¿dónde necesita el transporte? ¿qué transporte necesita? ¿cómo?. O sea, no puede ser que pensemos en la inclusión solamente en personas que estén en sillas de ruedas, y no en una ciega o sorda. No podemos pensar solamente en los chicos de la Universidad, ¿y la gente del fondo don Alberdi? ¿por qué no tienen agrupación juvenil para venir a tocar el bombo y no se pueden quejar? Salgamos nosotros, digo, no podemos tener una aplicación que funcione como está funcionando. Comuniquémonos, usemos el tik tok, instagram, facebook, el whatsapp, si es necesario, pero no me hagas una publicidad en la televisión en Canal 13 que sale una fortuna y te gastes la plata en eso y jesto (la aplicación para el celular) tarda 5 min en entrar! (E10 - GESTOR/A)

- El sistema local de transporte sería óptimo si contara con suficientes recursos para la renovación de las unidades, asegurando así un servicio eficiente y modernizado;

Considero que, en caso de existir recursos, los ómnibus más viejos deberían tener máximo 5 años de antigüedad, entonces, no es lo mismo tener un coche modelo 2010 a tener un coche modelo 2019. Las unidades serían completamente diferentes, sería completamente diferente todo. Pero bueno, para llegar a eso deberíamos contar con los recursos que tiene hoy Capital Federal, donde los coches más viejos tienen 3 años, ¿pero por qué? porque reciben el 85% de subsidios y el interior del país recibe el 15%. Entonces son esos los recursos que permiten diseñar y planificar otro sistema de transporte. (E12 - PRESTADOR)

- El servicio óptimo sería aquel basado en datos de demanda de movilidad y respaldado por una inversión adecuada por parte del municipio, ya que el transporte es fundamental para el desarrollo y constituye un derecho para todos los ciudadanos.

Yo me imagino un transporte público integrado con otros medios de movilidad pensado de manera inteligente, basado en datos de demanda de movilidad que hoy no los tenemos (...) Lo imagino con un municipio que invierte mucho, porque no solo es un mecanismo de movilidad de posibilidad de acceso a la gente a un montón de lugares sino también es una herramienta de desarrollo, es decir, la posibilidad de que si vos tenés una ciudad integrada con un transporte público de calidad eso puede traer desarrollo económico, puede fomentar otro tipo de centros de producción en el actividad económica en la ciudad, no necesariamente el micro y macro centro que hoy conocemos. Hay un montón de aspectos por incorporar y por eso tiene que haber un gobierno que entienda que ahí hay un tema y una oportunidad y también hay derechos que no se están garantizando. (E06 - GESTOR/A)

Articulación entre el servicio de transporte urbano colectivo y otros sistemas de transporte

Existen distintos servicios que, desde la perspectiva de los actores locales entrevistados, podrían emplearse en el Gran Río Cuarto para complementar al sistema de transporte urbano de ómnibus. Basándonos en sus proyecciones futuras, podemos identificar dos enfoques respecto a las posibles mejoras en el servicio de transporte. En uno de ellos, se promueve la movilidad sostenible mediante el uso de medios de transporte alimentados con energías renovables, lo cual contribuye al cuidado del medio ambiente. Por otro lado, se plantea la posibilidad de implementar acciones como la refuncionalización del ferrocarril de pasajeros y la incorporación de otra empresa de colectivos para complementar el sistema existente.

Entre los actores locales que sugieren la complementación del sistema de transporte de ómnibus con medios sustentable, se proyecta:

- La implementación de sistemas de transporte eléctricos que sean amigables con el medio ambiente y económicamente accesibles para los residentes del GRC.

Yo me lo imagino con medios de transportes eléctricos tanto sea en colectivos u ómnibus, motos, bicicletas, monopatinés, todo lo que haga a una ciudad limpia para que cuidemos el medio ambiente, y nos protejamos; además imagino que los costos también sean totalmente diferentes a los que hoy hay para que todo el mundo pueda elegir y logre moverse de otra manera. (E06 - GESTOR/A)

- La creación de un sistema de bicicletas comunes y/o eléctricas proporcionadas por el Municipio.

Podés complementar con esas bicicletas que vos sacas y decís, "me tomo un colectivo desde la periferia al centro", pero en vez de hacer un trasbordo porque vas a siete u ocho cuadras del centro, pondría esas bicicletas que sacás de un bicicletero público. Lo podés complementar de esa forma viéndolo desde un sistema integral de transporte que no implica solamente el colectivo. Hay mucha gente que si está lloviendo no la usaría, pero lo podés tener como alternativa. En lugar de tomar otro colectivo, si la municipalidad pone esto, le da al usuario una bicicleta -que puede ser eléctrica- para moverse unas cuadras. (E14 - ESPECIALISTA)

En tanto, los actores que consideran la refuncionalización del tren de pasajeros y la incorporación de una o más empresas de colectivos, como opciones de servicios factibles para articular con el sistema de transporte actual, argumentan que:

- El restablecimiento del servicio del tren de pasajeros siguiendo el modelo de otras ciudades del país permitiría conectar las localidades del GRC y generar diversos beneficios para la movilidad urbana;

Siempre estuvo en nuestra cabeza que hubiese una conexión entre Las Higueras, Río Cuarto y Santa Catalina (Holmberg), en donde se usara un tipo de transporte como el tren, porque achicaría el precio del boleto, se acortarían los tiempos y habría menos contaminación (...) Ahora se volvió a aplicar en Córdoba y se puede viajar en tren creo que hasta Buenos Aires; han cambiado todos los sistemas de trenes, son más modernos, más cómodos y más baratos. Y yo acá volvería a habilitar todo lo que son las vías, y que sea el tren otra posibilidad de transporte. Sería lo ideal porque podrías manejarlo en un sistema de transporte quizás menos peligroso. (E07 - GESTOR/A)

- La inclusión de otra empresa de transporte de ómnibus podría fomentar la competencia y ofrecer al usuario más opciones para trasladarse, además la articulación con el servicio actual.

Consideramos que debe complementarse con otras empresas. Nos parece que lo más sano es que la gente pueda elegir "a, b," o "c". Que haya más de una. La mejor complementariedad es que no sea un monopolio, sino que esté abierto y que pueda ingresar otro servicio (E09 - ESPECIALISTA)

Lo que tendrían que haber hecho siempre es haber dejado entrar a otra empresa, a lo mejor no con coches tan grandes como los de acá, pero sí una de transporte de pasajeros con vehículos más chicos, tipo minibús para trayectos más cortos. (E16 - USUARIO/A)

El financiamiento futuro del servicio público de transporte urbano

La financiación del servicio público de transporte urbano es objeto de diversas representaciones sobre su futuro por los actores locales. Un grupo considerable coincide en que el Estado, en sus diferentes niveles, debe ser el responsable de sostener económicamente el servicio a través de subsidios dirigidos tanto a la oferta como a la demanda. Otro enfoque sugiere que, en lugar de financiar a una empresa privada para brindar el servicio, el propio gobierno municipal podría encargarse de su prestación. Por otro lado, hay una perspectiva que aboga para que, en el futuro, el servicio se autofinancie con las ganancias generadas por la empresa prestadora.

Dentro del grupo de actores que abogan por la intervención del Estado en la financiación del sistema de transporte urbano en el Gran Río Cuarto, se presentan distintos matices:

- Por un lado, algunos sugieren que la distribución de los fondos por parte del gobierno nacional debería ser equitativa para todas las empresas de transporte a nivel nacional, y que estas, al recibir subsidios, deben estar sujetas a un control por parte del Estado.

Si hay subsidio, si los hay tienen que ser equitativos en todo el territorio nacional y tienen que ser transparentes las empresas. Y eso te lo da un marco de legalidad como es una licitación para ejercer el control necesario sobre la empresa que preste el servicio (...) (E10 - GESTOR/A)

El tema de poner plata para sostener el precio para los usuarios debería ser nacional, con fondos de la Nación porque si todas las provincias le dan todo a la Nación, como son los impuestos provinciales -hay provinciales que son para siempre-, y toda la ganancia de la producción agrícola ganadera se los lleva la nación y por lo general se los queda Buenos Aires y se mal distribuye. Si hubiera una buena distribución que no fuera discrecional no sería un problema tampoco. (E13 - USUARIO/A)

- Por otro lado, se plantea la idea de que los subsidios se dirijan directamente a la demanda del servicio, con una regulación estatal que ajuste el porcentaje del beneficio según los ingresos económicos de los usuarios.

Hay que replantearse hasta dónde tiene que garantizar el Estado plata de los contribuyentes para sostener una empresa que no se hace cargo prácticamente de nada, es decir, necesita de los subsidios, necesita del aumento del boleto, necesita de subsidios nacionales, provinciales, locales, pero no hace ningún aporte en términos de ver cómo mejorar la rentabilidad (...) Con lo cual preferiría que el Estado estuviera invirtiendo con un subsidio a la demanda, a los sectores que menos tienen (...) Digo esta empresa como pueden ser otras, pero en Río Cuarto pasa eso. (E06 - GESTOR/A)

En mi caso no tengo subsidio de que el boleto salga menos por trabajar como los jubilados y estudiantes -algunos con un poder adquisitivo muy grande y que están

subsidiados- pero la gente común no tiene subsidio, o sea, es como desigual también esa parte. Tendría que evaluarse a quién se le da subsidios y que también a la empresa se evalúe cuánto subsidio se le da porque si no cada cosa que pide se le va dando y se le está dando de la plata nuestra, de la que aportamos con nuestros impuestos. (E16 - USUARIO/A)

Otra visión prospectiva sugiere que el Municipio asuma la responsabilidad de proporcionar el servicio público de transporte colectivo en la ciudad de Río Cuarto. Esta propuesta se fundamenta en la idea de que sería más rentable para la administración pública en comparación con la financiación actual que el Estado brinda a la empresa local SATCRC (Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto).

Si fuera pública, municipal -que es el sueño que tenemos todos que sea una empresa municipal- en ese marco vos tenés mucho ahorro en lo que es talleres (...) Podrías cobrar el boleto de acuerdo al gasto que tuvieras en combustible, porque ahora en estos precios estás cubriendo todo lo que implica mantener una empresa privada: salarios, mantener los empleados en blanco (...) Entonces hacemos un staff, por ejemplo, de choferes que sepan manejar, de mecánicos y que sean empleados de la municipalidad. (E07 - GESTOR/A)

Frente a las perspectivas anteriores, una tercera postura sugiere que, si en el futuro una empresa privada se encarga del servicio de transporte urbano en el GRC, debería financiar la prestación utilizando sus propios ingresos.

La financiación debería ser privada con superávit de la empresa y que se pueda sostener con capital propio. Que cada vecino pague su boleto y que la empresa sea sostenible en el tiempo a nivel financiero y económico y no dependa de subsidios, como cualquier otra empresa de la ciudad, del país o del mundo. (E11 - GESTOR/A)

8.3. Otras ideas emergentes sobre el futuro del transporte local: acción política y participación social

Bajo la mirada de los actores locales, el servicio público de transporte urbano colectivo abarca proyecciones adicionales que complementan las analizadas previamente. Estas perspectivas se centran, por un lado, en el papel del Estado municipal, tanto como administrador y regulador del servicio, como en su potencial intervención económica para mejorar las experiencias de movilidad de los diversos grupos poblacionales del Gran Río Cuarto. Por otro lado, se destacan ideas enfocadas en la creación de espacios facilitadores de la participación de actores sociales de diversos sectores y la ciudadanía en general en la planificación de los sistemas de movilidad urbana.

Entre las representaciones referidas al comportamiento del Municipio, en tanto actor social con responsabilidad de gestión y a la vez aporte económico al servicio local de transporte público, los actores locales sugieren:

- La inversión del Municipio en unidades nuevas para el sistema de transporte urbano;

Creo que el Estado debería tener más control sobre las unidades y debería buscar la forma de financiar, si bien es una empresa privada la que presta el servicio, pero debería financiar la compra de los coches. Creo que debería ser responsable de buscar un crédito a través de organismos internacionales para poder cambiar unidades y esa empresa en cierta forma dé un mejor servicio. (E14 - ESPECIALISTA)

- Un mayor seguimiento y supervisión por parte de las autoridades municipales sobre la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

La gente que trabaja se merece tener un transporte que sea digno y que lo pagues, pero que sea bueno de acuerdo a lo que vos necesitas, que no te lleven fuerte y con poco espacio, todos llenos, cruzan la vía como viene y a veces viene el tren fuertísimo y nadie controla nada, nadie controla la velocidad, la cantidad de chicos, o sea, van a esperar a que termine pasando algo (...) Y si ellos ven que los colectivos van tan llenos ¿qué tienen que hacer?, es simple también, pedir que pongan más líneas. en los horarios pico tenés que poner refuerzos. Y que se multe a la empresa cuando no cumple, porque tampoco están haciendo eso o las multas son muy chicas por eso a la empresa le da lo mismo. (E16 - USUARIO/A)

En esa misma línea, otras ideas emergentes resaltan la necesidad futura de: a) realizar más licitaciones para seleccionar entre distintas empresas de transporte que permitan optimizar el servicio; b) otorgar permisos a múltiples empresas de transporte para operar en la ciudad de Río Cuarto y evitar la configuración monopólica del sector; y c) incrementar la inversión del Estado municipal en infraestructura para el sistema de transporte colectivo y otras estrategias de movilidad como la construcción de bicisendas y ciclovías.

Una línea argumentativa significativa entre los actores locales remarca la necesidad de ampliar la participación cívica y social para enriquecer la planificación conjunta de un mejor transporte urbano futuro, adaptado a las características del Gran Río Cuarto y a las necesidades de la población. En esta perspectiva, los actores sugieren:

- Retomar las ideas expuestas en la audiencia pública sobre el sistema de transporte realizado a mediados del año 2022.

Ojalá escuchasen a la gente y ojalá que todo ese material que se juntó en audiencia pública con respecto al transporte se guarde en algún lugar para poder acceder y ver si se puede incorporar algún cambio que la gente está indicándote que se puede generar un cambio que sea positivo. La audiencia fue a mediados del 2022 y las presentaciones de todos fueron excelentes, la justificación de por qué no este sistema fue excelente, muchos detalles. (E07 - GESTOR/A)

- Generar espacios para compartir ideas entre los referentes locales y los usuarios sobre propuestas de movilidad urbana con proyección de sostenibilidad.

Y hacia adelante insisto en aggiornarse a los cambios, a trabajar con datos, adherir a los objetivos de desarrollo sostenible y empezar a trabajar con la responsabilidad social empresarial en base a la sostenibilidad. Ahí bueno, sobre eso pondría en la mesa de trabajo a diversos actores de la ciudad y a los vecinos también. Se podrían rescatar ideas a través de ideatones -como se hacen en tecnología- para avanzar sobre propuestas a futuro y no cerrarse en que solamente son colectivos, el gasoil, las gomias, los repuestos. (E11 - GESTOR/A)

A ambos razonamientos subyace la noción de que la participación social en la planificación de la infraestructura y los servicios públicos es fundamental para asegurar que las decisiones reflejen las necesidades y aspiraciones de la comunidad. Aquí, se evidencia una doble tensión entre -por un lado- la necesidad de compartir significados y creencias comunes entre los miembros de una comunidad, y -por el otro- la posibilidad de que el diálogo cotidiano entre los actores sociales genere cambios en sus procesos de producción simbólicas sobre determinados aspectos de la realidad (Castorina y Kaplan, 2003, en Carniglia, 2009), por caso, en el sistema de transporte urbano colectivo como servicio público básico de la vida en la ciudad.

En este sentido, la colaboración activa de los ciudadanos, tanto en la identificación de problemas como en la búsqueda de soluciones, promueve la transparencia, la legitimidad y la efectividad de los proyectos. El diálogo y la participación de diferentes actores pueden imaginar soluciones más integrales y sostenibles que aborden las complejas demandas de la sociedad en términos, por caso, de la conectividad y la movilidad urbana.

8.4. Recapitulando: proyecciones futuras sobre el transporte local

¿Cuáles son los sentidos contruidos por los actores locales sobre el desarrollo y proyección futura del servicio público de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC)? Procurando respuestas a este interrogante, en el presente capítulo abordamos las representaciones de los usuarios, prestadores y gestores sobre el transporte futuro imaginado para el aglomerado urbano del GRC.

De esta manera, analizamos de manera específica: a) la perspectiva de los actores territoriales sobre la necesidad de introducir mejoras en diversas dimensiones del sistema de transporte urbano colectivo; b) las proyecciones futuras de los actores respecto al transporte local, enfocándonos en las alternativas de gestión y financiamiento del sistema, la posible integración con otros servicios y la adecuación a las necesidades de los diversos actores y sus actividades; y c) la visión abierta de los actores locales sobre la reconocida necesidad de la acción política y la participación social para la planificación y gestión conjunta del sistema de transporte urbano. El siguiente cuadro sistematiza, a modo de consideraciones finales del presente capítulo, las representaciones sociales emergentes sobre cada una de estas tres macro-dimensiones del desarrollo y la proyección futura del servicio de transporte urbano del GRC.

Cuadro 7. Representaciones de los actores locales sobre el futuro del sistema de transporte urbano del GRC.

DIMENSIONES	REPRESENTACIONES DE LOS ACTORES LOCALES
<p>a) La mejora del servicio público de transporte urbano: una demanda plural de los actores locales</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Los diversos actores locales solicitan mejoras estructurales, operativas, infraestructurales, de accesibilidad, comunicación y sostenibilidad ambiental del transporte urbano, reconociendo la interrelación crítica entre estos aspectos para mejorar un servicio público clave de la conectividad urbana y la movilidad de la población. - Existe una significativa demanda local por ampliar los recorridos para abarcar más sectores de la ciudad, especialmente en barrios periféricos, además de mejorar la frecuencia en horarios pico y nocturnos para satisfacer necesidades específicas como las de estudiantes universitarios y trabajadores nocturnos. - Hay consenso en la necesidad de una supervisión más rigurosa por parte de las autoridades municipales para asegurar el cumplimiento de normativas en cobertura, calidad, seguridad y confort del transporte de pasajeros.
<p>b) Proyecciones futuras de los actores respecto al transporte local</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Emerge la idea de implementar un sistema metropolitano que conecte Río Cuarto con Las Higueras y Santa Catalina, incluyendo centros de trasbordo adicionales y una mayor diversidad de recorridos para mejorar la movilidad interurbana del GRC. - Emergen propuestas alternativas de gestión y financiamiento del transporte urbano, incluyendo gestión privada con o sin subsidios, municipalización del servicio público y modelos mixtos público-privados. - Los actores locales demandan una visión integral que incluya transporte de pasajeros y carga, opciones sostenibles como bicicletas y monopatines eléctricos, y regulación del tráfico en el centro urbano y áreas circundantes, considerando también la recuperación de la línea férrea para mejorar la conectividad metropolitana.
<p>c) Otras ideas emergentes sobre el futuro del transporte local: acción política y participación social</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se destaca la necesidad de acuerdos interinstitucionales y multinivel para mejorar la conectividad urbana e interurbana involucrando a las autoridades municipales, la empresa de transporte y actores diversos de la sociedad civil. - Se enfatiza la importancia de la participación ciudadana en la planificación de infraestructuras y servicios de movilidad urbana, sugiriendo la adopción de ideas surgidas en audiencias públicas y la creación de espacios de diálogo como "ideatones" para generar propuestas innovadoras y sostenibles.

Fuente: elaboración propia en base a datos propios.

Estas significaciones sobre la proyección futura del sistema de transporte urbano colectivo, en diálogo con las configuraciones discursivas construidas sobre la configuración histórica y el estado actual del servicio público abordadas en los capítulos anteriores, evidencian una

rica matriz de conocimiento socialmente distribuido pertinente para la idea, el diseño, la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de las infraestructuras y los servicios del desarrollo de los territorios urbanos. Sistematizamos dicha matriz de conocimiento socialmente distribuido sobre el sistema de transporte urbano local en el siguiente y último capítulo utilizando siempre los materiales empíricos de la presente investigación.

CAPÍTULO 9. CONSIDERACIONES FINALES

UN SIGNIFICATIVO CONOCIMIENTO SOCIALMENTE DISTRIBUIDO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DEL GRC: INTEGRACIÓN, CLAVES DE LECTURA Y SUGERENCIAS PARA LA ACCIÓN

Introducción

Una premisa básica de nuestra investigación, reiterada a lo largo del presente informe final, postula la existencia de un conocimiento socialmente distribuido (Pugliese y Muiña, 2016; Carniglia y otros, 2023) entre los habitantes de un espacio urbano determinado, como una condición de posibilidad para la idea, el diseño, la construcción y mantenimiento de infraestructuras y servicios públicos como condiciones del desarrollo, en general, y de los diversos territorios urbanos, en particular.

En esa clave, nuestro estudio releva comparativamente, desde una perspectiva de comunicación para el desarrollo urbano, las representaciones de los actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC). Así, en una primera parte de nuestra investigación presentamos, conceptualizamos y fundamentamos nuestro problema de estudio (Capítulo 1); desarrollamos nuestra perspectiva teórica a partir del diálogo entre comunicación, representaciones sociales y desarrollo urbano (Capítulo 2); situamos nuestro estudio en la amplia y heterogénea trayectoria local y latinoamericana de la investigación sobre comunicación y ciudad (Capítulo 3); conceptualizamos el Gran Río Cuarto, con sus trayectorias históricas y tendencias futuras, como el escenario de nuestra investigación (Capítulo 4); y caracterizamos, desde la descripción y la conceptualización documental, al sistema de transporte urbano del GRC como una significativa dimensión de la conectividad y la movilidad urbana (Capítulo 5).

A continuación, los Capítulos 6, 7 y 8 presentaron los muy diversos materiales empíricos de nuestro trabajo de campo desarrollado con entrevistas cualitativas semi-estructuradas a un amplio abanico de actores locales vinculados al servicio de transporte urbano colectivo: usuarios, prestadores y gestores (Ver apartado metodológico en Capítulo 1). En el Capítulo 6, particularmente, abordamos la configuración histórica del sistema de transporte urbano

del GRC según dichos actores básicos del sistema. En el Capítulo 7, por su parte, identificamos el estado actual del sistema de transporte urbano del GRC desde las representaciones de los actores locales. Finalmente, en el Capítulo 8 focalizamos el desarrollo y la proyección futura del sistema de transporte urbano del GRC, siempre desde la mirada específica de los diversos actores del territorio local.

En ese marco, corresponde al presente y último capítulo de este TFL: a) la puesta en común del significativo y diverso conocimiento socialmente distribuido sobre la configuración histórica, el estado actual y la proyección futura del sistema de transporte urbano del GRC; b) la proposición de una clave de lectura de los resultados emergentes desde la teoría del núcleo de las representaciones sociales como un puente entre el conocimiento social y la acción; y c) la proposición de sugerencias para la continuidad de la investigación y para la acción del desarrollo urbano. Estas tres claves de las consideraciones finales postulan al presente estudio como un aporte, modesto pero sincero, para la construcción de más y mejores condiciones de conectividad y movilidad urbana, del derecho a la ciudad y del desarrollo de la vida en el Gran Río Cuarto.

9.1. Puesta en común: un significativo y diverso conocimiento socialmente distribuido

En una clave de comunicación para el desarrollo urbano, el relevamiento y sistematización del conocimiento socialmente distribuido sobre el transporte público -su configuración histórica, la situación actual y las proyecciones futuras- resulta pertinente para la idea, el proyecto, la planificación, la prestación y la gestión de un servicio público clave para la movilidad y el desarrollo de las poblaciones y de la ciudad. En esa clave, *¿Cuáles son las representaciones de los diversos actores locales sobre el servicio público de transporte del Gran Río Cuarto (GRC)?* El presente apartado sistematiza, a modo de puesta en común de los capítulos previos, las diversas representaciones de los actores locales sobre el sistema de transporte urbano de pasajeros como una condición del desarrollo urbano.

9.1.1. Representaciones sobre la configuración histórica del sistema de transporte urbano

¿Cuáles son los sentidos asociados a la configuración histórica sobre el servicio público de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC)?

La configuración histórica del sistema de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC) revela, en la mirada de los diversos actores locales, un significativo y diverso conocimiento socialmente distribuido sobre aspectos múltiples tales como los orígenes del servicio en la ciudad, su desarrollo histórico en función de las necesidades de la población, el comportamiento de los diversos actores -la empresa prestadora, el Estado y los usuarios-, y la calidad del servicio y su evolución.

- *Un conocimiento heterogéneo sobre los orígenes del servicio de transporte.* Emerge entre los actores locales una diversidad de perspectivas sobre el surgimiento del transporte urbano con un conocimiento arraigado en la experiencia individual de los usuarios, prestadores y gestores. En dichas miradas, los orígenes del servicio se remontan a iniciativas privadas, como la creación de cooperativas de transporte, impulsadas por grupos de accionistas provenientes del entorno rural de la ciudad. Este inicio rudimentario muestra, en la mirada de los actores locales, cómo las necesidades de movilidad fueron el motor para el desarrollo del sistema de transporte urbano en Río Cuarto. Asimismo, a medida que la ciudad se desarrollaba, el servicio se expandía para abarcar nuevos sectores y adaptarse a la evolución del entorno urbano. Este crecimiento implicó la necesidad de establecer conexiones entre diferentes áreas de la ciudad, lo que impulsó cambios en la organización y gestión del sistema de transporte.
- *La presencia de una única empresa prestadora del servicio como síntoma de cierta estabilidad del sistema al mismo tiempo que de falta de competencia y diversificación.* La presencia continua de una única empresa durante aproximadamente setenta años destaca, en la mirada de los actores locales, la consolidación del transporte urbano como un servicio público fundamental en la vida de la ciudad. Esto sugiere una estabilidad en la prestación del servicio a lo largo del tiempo, aunque plantea también debates en torno a la falta de competencia y a la diversificación en el servicio del transporte.
- *Una mejor diagramación de recorridos, horarios y frecuencias del anterior servicio de transporte.* La evaluación de la eficacia histórica de la diagramación de los recorridos del servicio de transporte urbano revela una variedad de opiniones entre los usuarios, quienes reconocen ventajas en el sistema anterior, como una mejor conectividad y cobertura, en comparación con el esquema actual. Asimismo, la disponibilidad de horarios y frecuencias adecuadas en el pasado se destaca positivamente pues los usuarios recuerdan tiempos de espera más cortos y una mayor cantidad de líneas disponibles, aspectos que permitían una movilidad más fluida dentro de la ciudad.
- *Un boleto cada vez más caro que limita el acceso al servicio.* En cuanto al precio del boleto, los actores locales perciben que históricamente fue más accesible para los usuarios. En tal sentido, se señala un incremento del pasaje en la actualidad como límite al acceso al servicio de transporte. En esa línea, no obstante, se reconocen modificaciones causadas por las reiteradas crisis económico-sociales de Argentina, así como la intervención del Estado a través de subsidios al transporte y la implementación de políticas específicas como el boleto estudiantil, obrero y social.
- *Cambios en el caudal histórico de pasajeros, sistemas de pago e imagen pública de la empresa prestadora.* Otros aspectos relevantes que emergen incluyen las modificaciones en el caudal de pasajeros a lo largo del tiempo, la implementación de sistemas de pago más convenientes, como las tarjetas, y la percepción fluctuante sobre la imagen y el prestigio de la empresa prestadora del servicio.

- *Diferencias en el papel histórico del Estado.* Emergen percepciones divergentes sobre el rol del Estado en la regulación del sistema de transporte. Unos actores consideran que históricamente el Estado ha tenido un control más efectivo sobre la empresa prestadora, mientras que otros consideran que ha sido insuficiente para satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios. En sentido complementario, se reconoce la importancia de los subsidios estatales para mantener el servicio, a la vez que se cuestiona la distribución desigual de estos fondos entre las regiones, especialmente en comparación con la ciudad de Buenos Aires.
- *Declinación del comportamiento histórico de la empresa prestadora.* Aunque se reconoce un desempeño óptimo en el pasado, se critica la creciente dependencia de los subsidios estatales por parte de la única empresa prestadora local para mantener el servicio público en funcionamiento. En sentido complementario, se cuestiona también la transparencia de la empresa prestadora en la solicitud de aumentos en las tarifas y/o boletos.
- *Diferentes actitudes y comportamientos de los usuarios.* Desde una mirada histórica del servicio, se observan diferencias entre quienes están satisfechos con el desempeño del sistema y aquellos que lo critican. Se señala que recientemente algunos usuarios optaron por medios de transporte alternativos debido a su insatisfacción con el actual sistema de transporte público, por ejemplo, en virtud del precio del boleto. También se destaca aquí, la importancia de los reclamos de los usuarios para impulsar cambios.
- *Ventajas de la calidad del servicio.* La evolución histórica del servicio de transporte urbano en el Gran Río Cuarto revela, en la mirada de los actores locales, una serie de ventajas entre las que se destacan la mejora en la calidad de los vehículos, la implementación de sistemas de pago digital, la ampliación de la cobertura de los recorridos, la inclusión de vehículos adaptados para personas con discapacidad y el uso de medios de comunicación digitales para informar a los usuarios.
- *Desventajas de la calidad del servicio en su evolución histórica.* Sin embargo, las mejoras antes señaladas coexisten con desafíos persistentes como la insuficiencia de vehículos en horarios pico, las frecuencias inadecuadas en ciertas zonas y la falta de competencia en el sistema local. Además, los altos precios del boleto y la falta de planificación adecuada contribuyeron a limitar la accesibilidad y la eficiencia del servicio.

9.1.2. Representaciones sobre el sistema actual de transporte urbano

¿Cuáles son las percepciones, sentidos y valoraciones de los actores locales sobre el actual servicio de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC)?

Las representaciones sobre el actual sistema de transporte urbano del Gran Río Cuarto reflejan una significativa diversidad de percepciones, sentidos y valoraciones de los actores

locales que atañen a múltiples aspectos tales como la adaptación del servicio a las necesidades de la población, la configuración estructural del nuevo sistema de transporte urbano, el funcionamiento cotidiano del sistema urbano de transporte y otros aspectos complementarios, aunque no por eso menos importantes para los usuarios, como las paradas, los refugios, la información y la accesibilidad.

El nuevo sistema y las necesidades de la población: alcances, limitaciones, gestión y acceso

- *Valoraciones positivas y adaptación a las necesidades de la población.* Algunos actores locales, principalmente los prestadores y un grupo de los gestores, consideran eficiente el sistema de transporte, destacando la mayor frecuencia y cobertura en comparación con años anteriores. Se menciona la adaptación de los usuarios a los transbordos y la mejora percibida gracias a una nueva aplicación digital y a la obligación de ajustar el servicio al pliego de la licitación.
- *Críticas a las limitaciones del sistema actual.* Otros actores, en cambio, perciben ineficiencias en el sistema, especialmente en la cobertura de zonas periféricas, la falta de infraestructura como garitas de resguardo y la ineficiencia de los transbordos. Se critica el aumento del tiempo de viaje y el costo del servicio, especialmente en comparación con otras ciudades.
- *Alternativas de gestión administrativa del servicio.* Entre los actores locales se debaten distintas opciones para la gestión del servicio, desde mantener una empresa privada hasta municipalizarlo. Algunos entrevistados sugieren contar con más de una empresa para fomentar la competencia y mejorar el servicio, mientras que otros consideran que esto no sería viable dadas las dimensiones de la ciudad.
- *Elevado precio del boleto y acceso al servicio.* Hay consenso entre los actores locales sobre el precio elevado del boleto que afecta negativamente el acceso al servicio, especialmente para ciertos grupos poblacionales. Se critica la falta de regulación del Estado municipal sobre los aumentos de tarifa y se comparan los precios con otras ciudades, destacando la inequidad percibida.

Estructura, líneas, trasbordos y trayectos

- *Alternativas para la organización del sistema.* Se observa una división en las percepciones sobre el nuevo esquema de líneas troncales y ramales. Mientras algunos actores lo consideran una mejora en la eficiencia del servicio, otros lo critican por no adaptarse adecuadamente a las necesidades de movilidad local y por problemas de coordinación entre los trasbordos.
- *Divergencias sobre el funcionamiento de los trasbordos.* Existen representaciones divididas respecto de su funcionamiento: mientras algunos señalan que hacen más eficiente el servicio, otros los critican por problemas de sincronización, cobro del pasaje y falta de infraestructura adecuada.

- *Diferente satisfacción con recorridos y trayectos.* Los posicionamientos varían respecto de si los recorridos satisfacen o no las necesidades de movilidad de la ciudad. Algunos consideran que son adecuados, especialmente para distancias cortas, mientras que otros los critican por falta de cobertura en zonas periféricas y dificultades para los usuarios que deben combinar líneas.
- *Evaluación diversa de la conectividad interurbana.* Se destacan diferentes percepciones sobre la eficacia de los recorridos en localidades vecinas como Santa Catalina y Las Higueras. Algunos consideran que son suficientes, mientras que otros critican la falta de cobertura en ciertos períodos, por ejemplo, cuando aumenta la demanda.
- *Cantidad (in)adecuada de vehículos.* Existe debate sobre si la cantidad de vehículos es suficiente para atender la demanda de la ciudad. Mientras algunos consideran que es insuficiente, especialmente en ciertos períodos del año y en zonas específicas, otros defienden su adecuación a la variación de la demanda.

Frecuencias, tiempos y esquemas diarios

- *Frecuencia del servicio.* Algunos actores locales perciben una mejora en las frecuencias respecto al sistema anterior, destacando una mayor puntualidad y frecuencia de paso de los colectivos, especialmente en las líneas troncales. Sin embargo, también hay críticas sobre la ineficacia de las frecuencias con tiempos de espera prolongados que afectan la rutina diaria de los usuarios. Asimismo, se identifican problemas específicos, como la insuficiencia de unidades en ciertas líneas ramales y sectores, así como las frecuencias inadecuadas para estudiantes en horarios pico.
- *Duración del viaje.* Existen percepciones variadas sobre la eficacia en la duración de los recorridos pues algunos usuarios perciben una mejora especialmente en los viajes directos hacia el centro de trasbordo. Sin embargo, otros actores señalan que los tiempos de espera aumentaron con los transbordos, afectando negativamente la experiencia del usuario, especialmente en trayectos largos. Asimismo, se advierten diferencias significativas en los tiempos de viaje según la ubicación geográfica y las condiciones de las calles en diferentes sectores de la ciudad.
- *Días y horarios de circulación.* Se reconoce una cobertura adecuada durante los días laborables, aunque con limitaciones en los fines de semana, ajustadas a la demanda de movilidad. Sin embargo, se critica la escasez de servicio durante los fines de semana con usuarios que experimentan largos tiempos de espera y dificultades para movilizarse. También se señalan limitaciones en los horarios de funcionamiento del sistema, especialmente para los estudiantes nocturnos y otros grupos poblacionales con necesidades específicas de transporte en horarios extendidos.

Paradas, información y accesibilidad

- *Espera del transporte, paradas y garitas de refugio.* Los actores perciben insuficiencia y falta de mantenimiento en las garitas que generan incomodidad y riesgos para los usuarios. Se tematiza la responsabilidad individual o compartida de mantener y construir nuevas garitas entre el Municipio y la empresa de transporte. Emergen también la preocupación por la iluminación insuficiente, la distancia entre las paradas y los domicilios, y la seguridad urbana durante la espera.
- *Comunicación e información sobre el servicio.* Se alternan valoraciones positivas y críticas de la comunicación digital a través del sitio web y la aplicación móvil de la empresa prestadora. Se advierte la insuficiencia de señalética en paradas y vehículos para informar sobre horarios y recorridos. Los actores perciben que los medios de comunicación tradicionales no son utilizados adecuadamente para informar sobre cambios en el servicio y su funcionamiento.
- *Accesibilidad del servicio.* Emerge entre los usuarios y algunos gestores una percepción de insuficiencia en la cantidad de vehículos adaptados para personas con discapacidad y/o movilidad reducida. Se señala la necesidad de mejorar la infraestructura urbana para hacerla más accesible con, por ejemplo, la instalación de rampas en paradas y veredas. Se proponen mejoras de la accesibilidad comunicacional, como el uso del alfabeto braille y la incorporación del sonido en la aplicación móvil del transporte.

9.1.3. Representaciones sobre el desarrollo y proyección futura del sistema de transporte urbano

¿Qué sentidos emergen entre los actores locales sobre el desarrollo y la proyección futura de servicio de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC)?

La mirada de los actores locales subraya la necesidad de un enfoque integral y coordinado para introducir mejoras diversas para el desarrollo y proyección futura del sistema de transporte urbano en el Gran Río Cuarto. Estas mejoras comprenden desde demandas plurales sobre la estructura y el funcionamiento del sistema hasta las infraestructuras, la sostenibilidad, la participación y otras acciones complementarias. La pluralidad de razonamientos de los actores destaca:

- *Demandas diversas de un servicio integral.* Los actores locales demandan mejoras en múltiples dimensiones del sistema de transporte urbano incluyendo, entre otras condiciones, la organización estructural, el funcionamiento, la infraestructura, la accesibilidad, la comunicación y la sostenibilidad ambiental del servicio. En esa línea, se reconoce que, para mejorar el actual servicio, es crucial abordar estos aspectos de manera integral.

- *Conexiones, cobertura espacial y horaria, y frecuencias.* Emerge en los actores locales una fuerte demanda de ampliar los recorridos para una mayor cobertura de los diversos sectores de la ciudad, en especial la conectividad de barrios periféricos o más alejados del centro urbano. Asimismo, se sugiere reforzar la frecuencia de algunas líneas durante los horarios pico y nocturnos para atender las necesidades de grupos específicos, por caso, de estudiantes universitarios y trabajadores con actividad nocturna. Ambas demandas convergen también en lo que refiere a la movilidad interurbana, entre Río Cuarto y las vecinas localidades de Las Higueras y Santa Catalina.
- *Sistema de transporte metropolitano.* Los problemas antes abordados alcanzan también a la movilidad interurbana entre Río Cuarto y las vecinas localidades de Las Higueras y Santa Catalina. Las voces de algunos actores proponen la implementación de un sistema de transporte metropolitano que cubra todo el anillo de circunvalación mejorando la conectividad entre Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina. Este proyecto contempla, entre otros aspectos, la creación de centros de trasbordo complementarios a los actuales y una mayor frecuencia y diversidad de recorridos.
- *Acuerdos multinivel para la solución de situaciones específicas.* Se destaca la necesidad de acuerdos interinstitucionales y multinivel para la atención de situaciones específicas tales como la conectividad interurbana y, también, la universitaria. En este último sentido, los actores advierten la necesidad de acuerdos conjuntos entre las autoridades municipales, la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC) y la empresa de transporte para mejorar la experiencia de los usuarios, especialmente la de los estudiantes.
- *Supervisión y control de la prestación del servicio.* Existe un consenso sobre la necesidad de que las autoridades municipales implementen un seguimiento más riguroso de la prestación del servicio, asegurando que se respeten las normativas de cobertura, calidad, seguridad y confort del servicio de transporte de pasajeros.
- *La gestión y el financiamiento del servicio.* Emergen entre los actores locales al menos tres enfoques alternativos para la gestión y el financiamiento del servicio de transporte urbano: gestión privada -con o sin dependencia de subsidios-, gestión pública del servicio a partir de su municipalización; y gestión mixta que combine esfuerzos públicos y privados.
- *Visión integral de la movilidad urbana.* Emerge entre los actores locales la necesidad de una visión integral de la movilidad urbana que abarque tanto el transporte de pasajeros como el de carga y descarga de mercaderías, explorando alternativas sustentables como bicicletas y monopatines eléctricos, y regulando el tráfico en el micro y macrocentro de la ciudad. Además, algunas voces sugieren la recuperación de la línea férrea de Río Cuarto para mejorar la conectividad metropolitana.
- *Espacios de participación ciudadana.* Los actores locales advierten la necesidad de una mayor participación ciudadana en la definición de infraestructuras y servicios de

conectividad y movilidad urbana. En este sentido, por ejemplo, consideran la necesidad de retomar y valorar ideas significativas surgidas en audiencias públicas, como la realizada en 2022, incorporando las sugerencias y necesidades expresadas por la comunidad. De manera complementaria, se sugiere la creación de espacios de diálogo y colaboración, como "ideatones", que generen propuestas innovadoras y sostenibles con participación de diversos actores y la ciudadanía en general, procurando la participación ciudadana en la construcción de más y mejores condiciones de vida en común.

9.2. Claves de lectura desde la teoría del núcleo de las representaciones: pensando un puente entre el conocimiento y la acción

¿Cómo leer el rico y heterogéneo conocimiento socialmente distribuido en una clave que refleje los posicionamientos generales de cada grupo de actores locales -usuarios, prestadores y gestores- y habilite la profundización del debate público, así como el esbozo de estrategias y acciones para la construcción de más y mejores condiciones del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto (GRC)?

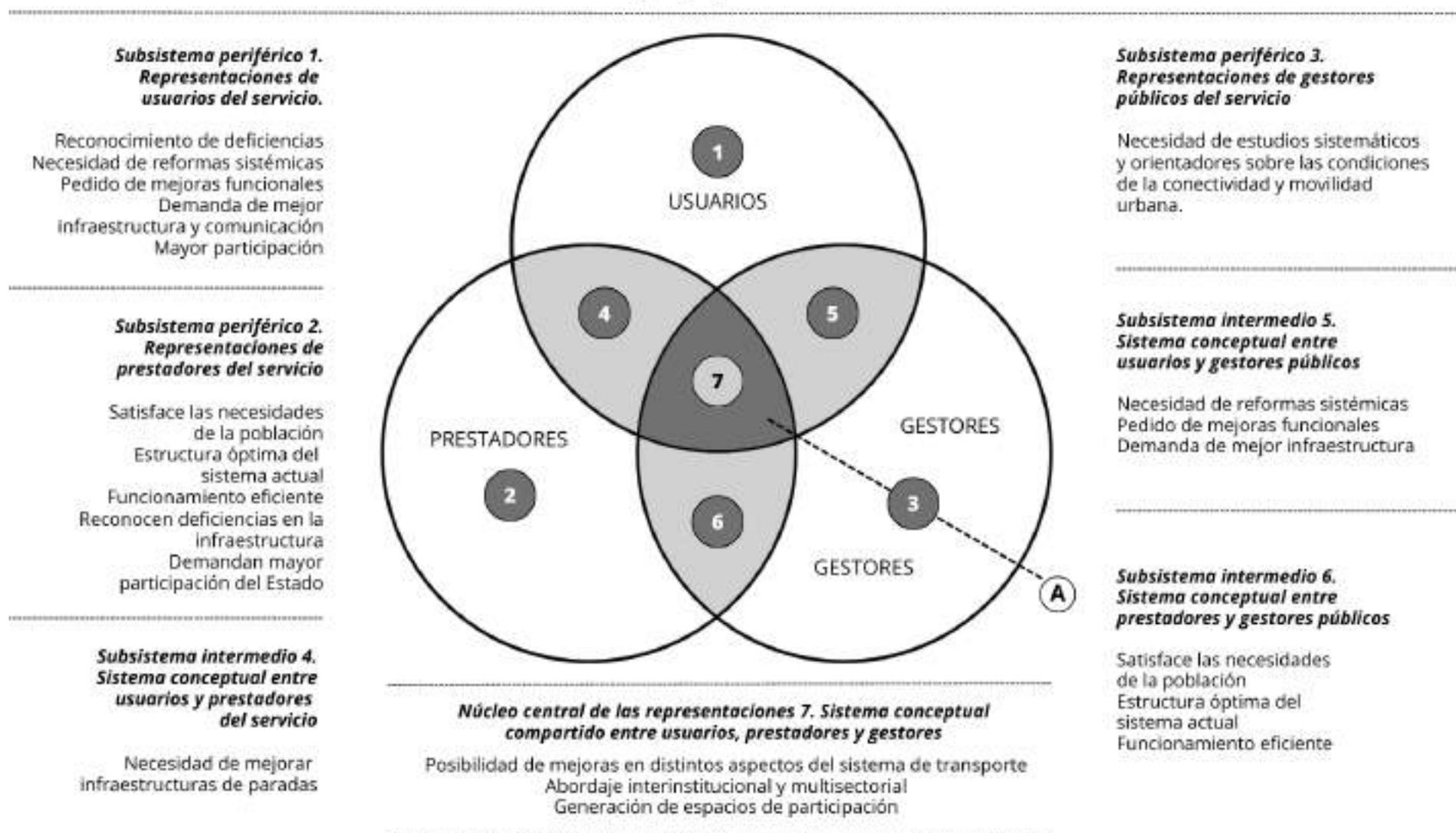
Una proactiva clave de lectura deviene de la perspectiva teórica del núcleo central de las representaciones (Abric, 1994) detallada en el Capítulo 2. Concibiendo a las representaciones sociales como complejos sistemas de pensamiento, percepción y acción, esta perspectiva plantea que toda representación está conformada por dos tipos de elementos: un núcleo central y sus elementos periféricos. El primero, también denominado sistema central, está conformado por pocos elementos cognitivos innegociables responsables de otorgar el principal significado de la representación, la estabilidad, rigidez y el carácter consensual (Carniglia, 2009). En nuestro caso, postulamos este sistema central como un espacio de confluencia de las posiciones comunes de los tres grupos de actores vinculados al sistema de transporte urbano: usuarios, prestadores y gestores. Tales elementos, habilitan un consenso entre los actores locales y una interpretación semejante de la realidad social, en este caso del servicio público de transporte urbano colectivo.

Por otra parte, el sistema periférico incluye todos los otros componentes de la representación responsables de la movilidad, la flexibilidad y las diferencias de significado entre los individuos. Sus funciones principales son posibilitar la adaptación a prácticas sociales concretas y diferenciar el contenido de la representación social. Asimismo, si bien protegen al sistema central de una modificación en un corto tiempo (Pugliese y Muiña, 2016), los elementos cognitivos periféricos de una representación, según el contexto, pueden dar lugar a posiciones diferentes interindividuales dentro de un grupo que a futuro generen cambios en una representación social (Rateau, y Lo Monaco, 2013). En nuestro caso, corresponden a este sistema periférico las representaciones particulares de cada grupo de actores con ideas específicas sobre el servicio público de transporte urbano según se trate usuarios, prestadores y gestores públicos.

Ahora bien, la comparación entre las representaciones sociales comunes y específicas de cada uno de los actores locales habilita un sistema intermedio organizado por sentidos comunes entre dos actores: a) usuarios y gestores; b) usuarios y prestadores; y c) prestadores y gestores. Así, se configura un universo de representaciones sociales sobre el sistema de transporte urbano que comprende tres grupos de actores y siete posicionamientos según correspondan al núcleo central, al sistema intermedio y al sistema periférico de las representaciones sociales.

La siguiente figura presenta dicho universo de representaciones únicas y compartidas como un puente entre el conocimiento socialmente distribuido y la acción social generado desde el análisis conjunto de las posiciones específicas de los actores locales entrevistados.

Figura 6. Representaciones sociales sobre el sistema de transporte urbano según grupos de actores



Fuente: elaboración propia

Subsistema periférico 1. Representaciones de usuarios del servicio. En la diversidad de representaciones, pertenencias institucionales y usos del servicio, se reconoce el consenso del grupo de usuarios en los siguientes cinco núcleos conceptuales: a) el sistema de transporte público urbano muestra diversas deficiencias que afectan la satisfacción de las necesidades de la población; b) es necesario mejorar aspectos como la estructura de las líneas, los transbordos y los trayectos; c) existen ineficiencias en el funcionamiento diario del sistema urbano de transporte, especialmente en la frecuencia, los tiempos y los esquemas de operación; d) el sistema de transporte presenta deficiencias en áreas como las paradas, la información y la accesibilidad; y e) es acotada la participación de los usuarios en la construcción participativa de un servicio de transporte que atienda sus necesidades y demandas.

Subsistema periférico 2. Representaciones de prestadores del servicio. En la posición opuesta a la asumida por los usuarios, los prestadores del servicio sostienen las características del actual sistema de transporte en los siguientes términos: a) el sistema de transporte público urbano satisface de manera óptima las necesidades de la población; b) es adecuada y óptima para los usuarios la estructura del nuevo sistema de transporte en términos de troncales y ramales, transbordos, recorridos y cantidad de vehículos; c) el sistema urbano de transporte funciona con eficiencia especialmente en la frecuencia, los tiempos y los esquemas de operación; d) hay deficiencias en otros aspectos del sistema de transporte, como las paradas -aspecto en el que demandan mayor participación del Estado-, pero son positivas la información y la accesibilidad; e) corresponde una mayor participación del Estado en sus múltiples niveles para el mejoramiento de la infraestructura y la adquisición de nuevas unidades vehiculares.

Subsistema periférico 3. Representaciones de gestores públicos del servicio. Emergen dos posiciones definidas, no exentas de tensiones, según sus roles socio-institucionales en el espacio político local. Mientras los gestores pertenecientes a las fuerzas políticas opositoras del cuerpo legislativo local expresan posiciones afines a las demandas de los usuarios del servicio (configurando el *Posicionamiento 5*), los actores pertenecientes al cuerpo legislativo oficialista y/o al poder ejecutivo local expresan ideas más cercanas a las de los prestadores (configurando el *Posicionamiento 6*). Por otra parte, un núcleo conceptual común a ambos subgrupos de los gestores públicos refiere a la necesidad de estudios sistemáticos, sobre las condiciones y demandas de la conectividad y movilidad urbana, aptos para orientar la gestión del Estado municipal como principal órgano político-institucional del servicio público de transporte urbano local.

Subsistema intermedio 4. Representaciones compartidas entre usuarios y prestadores. El rasgo característico de esta representación es la oposición de sentidos. Esto significa que, pese a la diversidad y pluralidad de ideas emergentes en cada uno de los grupos, el posicionamiento de los usuarios tiende a diverger -por oposición de significados- de las ideas de los prestadores, y viceversa; según se evidencia en la comparación entre los núcleos conceptuales de los *Subsistemas 1 y 2*, respectivamente. Por otra parte, acaso la demanda de mejoras en las infraestructuras urbanas del servicio - garitas y refugios, condiciones de las veredas y/o seguridad urbana- emergen como un único núcleo común para usuarios y prestadores, en una demanda ante a los gestores públicos como actores con responsabilidad e injerencia posible en tales aspectos.

Subsistema intermedio 5. Representaciones compartidas entre usuarios y gestores públicos. Tal como señalamos en la caracterización del *Sistema periférico 3*, corresponden a esta posición los consensos entre las ideas del subgrupo de gestores públicos pertenecientes a las fracciones opositoras del cuerpo legislativo y las posiciones de los usuarios del servicio, ya enunciadas en el punto 1 de este análisis.

Subsistema intermedio 6. Representaciones compartidas entre prestadores y gestores públicos. Tal como señalamos en la caracterización del *Sistema periférico 3*, corresponde a esta posición los consensos relativos entre las ideas del subgrupo de gestores públicos pertenecientes a la fracción oficialista del cuerpo legislativo y/o pertenecientes al poder ejecutivo local y las y percepciones más cercanas, aunque no sin tensiones y demandas específicas, de los prestadores del servicio, ya enunciadas en el *Sistema periférico 2* de este análisis.

Núcleo central 7. Representaciones compartidas entre usuarios, prestadores y gestores. ¿Existen sentidos comunes a los tres grupos de actores -usuarios, prestadores y gestores- vinculados al servicio público de transporte urbano? Un núcleo de acuerdo común a los tres actores dice sobre tres significativos aspectos acaso muy relevantes para la gestión presente y futura del servicio público de transporte de pasajeros, referidos a: a) la incorporación de modificaciones y/o ajustes en distintos aspectos del servicio de transporte urbano para mejorar la conectividad y la movilidad urbana; b) el abordaje del servicio de transporte urbano de manera integrada e integral considerando la diversidad de modos y medios de transporte en una ciudad aglomerada de tamaño intermedio; y c) La generación de espacios e instancias para la construcción participativa de más y mejores condiciones de la movilidad urbana vía la participación de la diversidad de actores socio-institucionales relacionados al servicio de transporte.

De esta manera, la teoría del núcleo y los subsistemas de las representaciones sociales (Capítulo 2), una mirada integradora de las complejas ideas de los actores locales -como un sistema global con su *núcleo central*, sus *subsistemas periféricos* y sus híbridos *subsistemas intermedios* - habilita una productiva lectura del rico y heterogéneo conocimiento socialmente distribuido al mismo tiempo apta para el diálogo y la construcción de más y mejores condiciones para el servicio público de transporte urbano colectivo como una significativa condición del desarrollo urbano del Gran Río Cuarto.

Sobre dicho aspecto, avanzamos en el próximo y último apartado de este Trabajo Final de Licenciatura (TFL), con diversas sugerencias para la continuidad de la investigación y para la acción del desarrollo urbano y territorial.

9.3. Sugerencias para la investigación y la acción del desarrollo urbano

La puesta en común del amplio y heterogéneo conocimiento socialmente distribuido sobre el servicio de transporte urbano colectivo del GRC y su posterior relectura desde los siete posicionamientos emergentes en el cruce de representaciones entre los tres grupos de actores locales -usuarios, prestadores y gestores-, habilita un epílogo del presente TFL desde la mirada propositiva, siempre necesaria y relevante en toda investigación socialmente comprometida.

Sugerencias para la continuidad de la investigación:

1. Profundizar el conocimiento sobre las representaciones del sistema de transporte urbano e interurbano en otras agendas públicas y sociales, por ejemplo, los usuarios y los medios de comunicación.
2. Identificar las articulaciones reales y potenciales entre el sistema de transporte urbano colectivo y otras modalidades de conectividad y movilidad urbana en una ciudad aglomerada del interior del país.
3. Evaluar las relaciones entre el sistema de transporte urbano colectivo y otras infraestructuras y servicios del desarrollo urbano y territorial.

Sugerencias para la acción del desarrollo urbano:

4. Reconocer la amplitud, la riqueza y la diversidad del conocimiento socialmente distribuido sobre la configuración histórica, el estado actual y la proyección futura del sistema de transporte urbano del Gran Río Cuarto (GRC).
5. Implementar, desde la gestión y prestación del servicio público de transporte urbano, acciones específicas para la atención y satisfacción de las diversas necesidades de conectividad y movilidad urbana como una condición del derecho a la ciudad.
6. Fomentar mecanismos e instancias, por ejemplo, un Consejo Consultivo sobre el Transporte Urbano (CCTP), para los diálogos, acuerdos y acciones interinstitucionales, multisectoriales y multiniveles atentos a las demandas y necesidades de movilidad urbana e interurbana de la población.
7. Promover espacios para la participación de los diversos actores individuales e institucionales para la generación de diagnósticos participativos y la construcción participativa de políticas y acciones públicas vinculadas a la conectividad y la movilidad urbana.
8. Consolidar la comprensión del sistema público de transporte urbano colectivo como una dimensión clave, junto a otras infraestructuras y servicios públicos, del

desarrollo urbano con crecimiento económico, transformación productiva, equidad social, diversidad cultural y sostenibilidad ambiental.

En su conjunto, los resultados de este estudio aportan conocimientos, mediante el relevamiento y la comparación de las voces de los actores locales, para el debate sobre una trascendente problemática de larga data: el servicio público de transporte urbano en una aglomeración urbana del interior argentino. En este marco, considerando que una ciudad desarrollada no es tal sin un sistema de transporte urbano eficaz, efectivo y eficiente para sus habitantes, la comunicación social para el desarrollo urbano amplía el conocimiento sobre, entre otros aspectos, los significados, las percepciones y las valoraciones de un servicio público de vital importancia para la vida en sociedad. En esta clave, nuestra investigación es un recurso valioso para abordar de manera informada los debates y las acciones encaminados a solucionar una problemática clave de las necesidades sociales de los habitantes del Gran Río Cuarto.

Río Cuarto, Córdoba, Argentina. Invierno de 2024.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BADENES, D. (2007). Comunicación y Ciudad: Líneas de investigación y encuentros con la historia cultural urbana. *Revista Question*, 1 (14), pp. 1-11. Disponible en: <https://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/354>
- BETTERA, M. A. y F. HILDMANN (2024). *Sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto. Una mirada integral y participativa en el marco del ordenamiento territorial*. UniRío Editora. Disponible en: <https://www.unirioeditora.com.ar/producto/sistema-transporte-comunicaciones-del-gran-rio-cuarto/>
- BOSCO, M. (2018). Narrativas sobre lo local en ciclos informativos de la prensa gráfica. *Tesis de Maestría*. UNC-FCS-CEA. Disponible en: <https://rdu.unc.edu.ar/handle/11086/24406>
- BUSSO, G. y E. CARNIGLIA (2013). *Políticas de Desarrollo para los Municipios del Gran Río Cuarto. Diagnósticos, agendas y proyectos 2011-2020*. UniRío Editora.
- CARNIGLIA, Edgardo, (2009). De labradores y campos de papel. Recepción de prensa agraria por agricultores familiares cordobeses. *Tesis doctoral*. UNCuyo-FCPyS-DCS.
- CARNIGLIA, E. (2019). La mediatización de una agrociedad latinoamericana. Consumos de televisión dentro y fuera del hogar. *Revista Contratexto*, 31 (31), pp. 135-158. Disponible en: <https://doi.org/10.26439/contratexto2019.n031.3892>
- CARNIGLIA, E., BOSCO, M. y A. COLEFF (2022). Las Autovías en los imaginarios del territorio. Representaciones de vecinos y referentes locales. *Plan de Trabajo*. Río Cuarto, ISTE (UNRC-CONICET).
- CARNIGLIA, E., GRANATO, M. y V. MACCHIAROLA (Coords.) (2023). *Impactos locales de la pandemia. Economía, universidad y prensa en el Gran Río Cuarto*. UniRío Editora. Disponible en: <http://www.unirioeditora.com.ar/producto/impactos-locales-la-pandemia/>
- CEA D'ANCONA, M. (1999). *Metodología cuantitativa: Estrategias y técnicas de investigación social*. Editorial Síntesis S.A.
- CRAIG R. y MULLER H. (2007). *Teorizar la comunicación: lecturas a través de las tradiciones*. Editorial Sage Publishing.
- DENZIN, N. y Y.LINCOLN. *Handbook of Qualitative Research*. Editorial SageDutra.

- DEMARCHI, P. (2013). El devenir de las construcciones periodísticas sobre la ciudad y las emergencias sociales (siglo XX): prensa, orden urbano y clima de época. *Tesis doctoral*. UNR-FCPyRI-DCS. Disponible en: <https://rephip.unr.edu.ar/items/fe3ae80b-c0e9-4596-8342-9acd0ea7335d>
- FERNANDEZ, R. y W. SCHRAMM (1989). Development communication. 1. History and theories, *International Encyclopedia of Communications*. Oxford, Vol. 2, pp. 9-12.
- FLICK, U. (2007). *Introducción a la investigación cualitativa*. Editorial Morata.
- GEERTZ, C. (2000). *La interpretación de las culturas*. Editorial Gedisa.
- GILARDINI Y., LOZA, F., BETTERA, M. A. y M. F. HILDMANN (2022). Accesibilidad y conectividad en el Gran Río Cuarto. Diagnóstico en Las Higueras y Santa Catalina. En MONTERO, M., BOGINO, B., BETTERA, M. A. y M. F. HILDMANN (Comps.), *Territorialidad y perspectivas geográficas, Primeras jornadas de divulgación académica-científica del Departamento de Geografía*, pp. 43-47. UniRío Editora. Disponible en: <https://www.unirioeditora.com.ar/wp-content/uploads/2023/03/978-987-688-519-5.pdf>
- GIRALDA VELÁSQUEZ, S. y M. GONZÁLEZ ECHEVERRI (2019). Movilidad, Transporte Público, Comunicación y Cultura Ciudadana en el margen del SITP-MIO en Santiago de Cali. *Trabajo Final de Grado*. Universidad Autónoma de Occidente-FCyCS.
- GORELIK, A. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Editorial UNQ.
- GORELIK, A. (2021). *La Ciudad Latinoamericana. Una figura de la imaginación social del siglo XX*. Editorial Siglo XXI.
- GRANATTO F. y BUSSO, G. (2022). *Impactos sociales y económico-productivos de la pandemia COVID-19 en el Gran Río Cuarto. La vulnerabilidad socioeconómica en el período 2020-2021*. UniRío Editora. Disponible en: <http://www.unirioeditora.com.ar/producto/impactos-sociales-economico-productivos-la-pandemia-covid-19-gran-rio-cuarto/>
- HARDOY J. (1972). *Las ciudades en América Latina. Seis ensayos sobre la urbanización contemporánea*. Paidós.
- IBÁÑEZ, T. (1988). *Ideologías de la vida cotidiana*. Editorial Sendai.
- ISTE (2023). La comunidad universitaria y el servicio público de transporte urbano colectivo. Experiencias y percepciones de los usuarios sobre el nuevo sistema del Gran Río Cuarto. *Plan de trabajo*. ISTE (UNRC-CONICET), mimeo.
- ISAGUIRRE, O. (2024). Historia del transporte urbano en la ciudad de Río Cuarto. *Documento de aportes personales*. Archivo Histórico Municipal de Río Cuarto.

- JODELET, D. (1988). La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En S. Moscovici (Ed.), *Psicología social, II*, pp. 469-494. Editorial Paidós.
- KAPLÚN, G. (2013). Viejas y nuevas tradiciones en la comunicación latinoamericana. *Revista latinoamericana de ciencias de la comunicación*, 18, 2013, pp. 66-76
- KENBEL, C. (2012). Circuitos culturales y tensiones de sentido: la rurbanidad según las memorias sociales en la ciudad de Río Cuarto. *Tesis doctoral*. UNRC-FCPyRI-DCS. Disponible en: <https://rephip.unr.edu.ar/items/ee59c8b1-ef6d-40db-962d-68233c6a7a57>
- KORNBLIT, A. L. (Coord.) (2004). *Metodologías cualitativas en ciencias sociales*. Editorial Biblos.
- MOSCOVICI, S. (Ed.) (1988). *Psicología social II*. Editorial Paidós.
- ONU-HABITAT (2022). Informe Mundial de las ciudades 2022. *Artículo Web*. Disponible en: <https://unfccc.int/es/news/onu-habitat-lanza-el-informe-mundial-de-las-ciudades-2022>
- OLIVEIRA PAULINO, F., KAPLÚN, G., VICENTE MARIÑO, M. y L. CUSTODIO (eds.). (2020). *Tradiciones de investigación en diálogo: Estudios sobre comunicación en América Latina y Europa*. Media XXI.
- PÉREZ, V. y J. BERTRANOU (2023). *Políticas, mercados y empresas en el transporte metropolitano de Buenos Aires*. Teseo.
- PIÑA OSORIO J. y Y. CUEVAS CAJIGA (2004). La teoría de las representaciones sociales. Su uso en la investigación educativa en México. *Perfiles educativos*, 26 (106), pp. 102-124. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/132/13210605.pdf>
- PRIETO, O., TRESPIDI, M. A. y D. PRADO (Comp.) (2010). *Bicentenario, Memoria y proyecciones*. Editorial UNRC.
- LLOBELL M. y F. SUAREZ, (2019). La lucha por el transporte. Un derecho asociado a la educación. *Informe final, Cátedra de Planeamiento (6158)*. UNRC-FCH-DCC.
- MUÍÑA L. y PUGLIESE, V. (2016). Pasala y que no vuelva. Representaciones ciudadanas sobre los Residuos Sólidos Urbanos. *Trabajo Final de Licenciatura*. UNRC-FCH-DCC.
- RATEAU, P. y G. LO MONACO, G. (2013). La Teoría de las Representaciones Sociales: Orientaciones conceptuales, campos de aplicaciones y métodos. *CES Psicología*, 6 (1), pp. 22-42. Disponible en: <https://revistas.ces.edu.co/index.php/psicologia/article/view/2615>
- SCHLOSSBERG, L. (2021). *Río Cuarto tiene historia. Columnas para diario Puntal*. UniRío Editora.

STRAUSS, A. L. y CORBIN, J. (2002). *Bases de la investigación cualitativa: técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundada*. Editorial Universidad de Antioquia.

TAYLOR, S. y BOGDAN, R. (1986). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Paidós.

TYRELL, E. (2008). Historia de los inicios del transporte de ómnibus local en la Ciudad de Río Cuarto. *Artículo web, revista realidad*. Disponible en: https://letras-uruguay.espaciolatino.com/aaa/tyrell_eduardo/historia_de_los_inicios_d_el_transporte.htm

ANEXOS

ANEXO 1.

El sistema de transporte urbano en las plataformas electorales a intendente de Río Cuarto 2024.

CANDIDATO	ESPACIO POLÍTICO	PROPUESTA SOBRE EL TRANSPORTE URBANO
Guillermo De Rivas	Hacemos Unidos por Río Cuarto	«Vamos a terminar con el esquema actual de trasbordo de colectivos, y trabajar en un rediseño para mejorar la frecuencia y ampliar los recorridos a los barrios. El transporte le tiene que servir al que lo usa, no lo puede decidir un funcionario detrás de un escritorio. Tiene que ser cómodo y rápido, sino no sirve». Fuente: https://www.lv16.com.ar/sg/nota-190557/de-rivas-vamos-a-terminar-con-el-esquema-actual-de-trasbordo-de-colectivos
Gonzalo Parodi	Primero Río Cuarto	«El metrobús puede llegar a Río Cuarto. Hace años que a los Riocuartenses nos deben un sistema de transporte, moderno, rápido y seguro para poder viajar de nuestra casa al trabajo, a la escuela o a la universidad, sin tener que tardar una eternidad. Nos merecemos tener en nuestra ciudad sistemas eficientes. Por eso proponemos el metrobús como un primer paso para cambiar nuestra manera de movernos». Fuente: https://www.instagram.com/p/C7UG1qnsswX/
Adriana Nazario	La Fuerza del Imperio del Sur	«Los colectivos deben funcionar mejor, por lo menos como era antes. La gente tiene que llegar rápido y sin trasbordos». Fuente: https://www.lavoz.com.ar/politica/cara-a-cara-las-propuestas-mas-controvertidas-del-debate-de-candidatos-en-rio-cuarto/
Pablo Carrizo	Conciencia Desarrollista	«Competencia en el sistema de transporte urbano Tren de pasajeros en nuestras vías. Siempre he luchado para que nuestras vías tengan un tren de pasajeros, aunque sea empezar con una máquina. Tenemos vías desde la rural, Andino, UNRC, Parque Sarmiento. Ya tenemos el 70% hecho, siempre faltó voluntad». Fuente: https://www.facebook.com/pablocarrizo2021
Nicolás Forlani	Viva Río Cuarto	«Transporte público accesible: hay que cambiar el sistema de raíz. El actual servicio es caro, ineficiente y deja a miles de riocuartenses sin transporte. Proponemos una empresa Municipal de Transporte, con participación de los usuarios y los trabajadores. Para que los recorridos los decidan los usuarios y el boleto no sea un robo». Fuente: https://www.instagram.com/p/C6bqQN8OmeO/
Lorena Rojas	Frente de Izquierda y de Trabajadores Unidad	«No puede ser que se haya hecho una licitación a favor de una empresa de colectivos que afecta a los trabajadores con tiempos de espera y recorridos. Proponemos la municipalización del transporte y la creación de un boleto obrero». Fuente: https://cbahoy.com.ar/lorena-rojas-candidata-del-fitu-queremos-representar-a-los-trabajadores-y-trabajadoras/

Rolando Hurtado Dianderas	PRO	«El transporte de pasajeros es esencial, por eso no puede haber ningún ciudadano que se quede a pie con estos paros interminables. Vamos a hacer una nueva licitación con libre competencia de empresas para evitar monopolios públicos». Fuente: https://www.instagram.com/p/C8CNKoJONx0/
Mario Lamberghini	Partido Libertario	«Siempre la salida, nosotros los liberales libertarios, abrimos a la libre competencia: que ingresen más empresas, que presten mejores servicios a un menor precio para que ayuden a los vecinos a soportar esta miseria en que nos han metido estos monopolios del transporte». Fuente: https://www.puntal.com.ar/lamberghini-vamos-bajar-el-presupuesto-la-municipalidad-el-50-n217581
Gustavo Dovis	Partido Humanista	«El servicio de transporte urbano de pasajeros debe ser municipal. Me dicen que no se puede, pero sí se puede hacer». Fuente: https://www.lavoz.com.ar/politica/cara-a-cara-las-propuestas-mas-controvertidas-del-debate-de-candidatos-en-rio-cuarto/
Andrea Casero	Encuentro Vecinal Córdoba	«El transporte público es fundamental, tiene que ser ágil y accesible, especialmente para los trabajadores. Hay que descentralizar el transporte, que no se haga más el trasbordo en la plaza (Roca), determinar junto a las vecinales su recorrido. Y queremos que la empresa cumpla con lo pautado». Fuente: https://www.lavoz.com.ar/politica/cara-a-cara-las-propuestas-mas-controvertidas-del-debate-de-candidatos-en-rio-cuarto/

Fuente: elaboración propia.

ANEXO 2.

Entrevistas a actores locales vinculados al servicio de transporte urbano de GRC: tipo de actor, rol socio-institucional y datos de la entrevista

NRO	TIPO DE ACTOR	ROL SOCIO-INSTITUCIONAL	DATOS ENTREVISTA		
			FECHA	LUGAR	DURACIÓN
E01	USUARIO/A	Presidente del Centro de Estudiantes de la FAV-UNRC	27/11/23	Campus UNRC	01:02:01 [hh:mm:ss]
E02	USUARIO/A	Secretario General de Asociación Gremial Docente – UNRC	28/11/23	Campus UNRC	00:31:19
E03	USUARIO/A	Representante estudiantil SAL Espacio Independiente - FCH-UNRC	29/11/23	Biblioteca Moreno	00:47:28
E04	USUARIO/A	Presidenta del Centro de Estudiante de la FCH-UNRC	29/11/23	Shopping La Ribera	01:04:56
E05	USUARIO/A	Secretario General de Asociación de Trabajadores de la UNRC (ATURC)	30/11/23	Campus UNRC	01:24:20
E06	GESTOR/A	Concejal del Bloque Político Juntos por Río Cuarto (JpRC) - Comisión de transporte	04/12/23	Concejo Deliberante	01:17:15
E07	GESTOR/A	Concejal del Bloque Política Abierta para la Integridad Social (PAIS) - Comisión de transporte	04/12/23	Concejo Deliberante	01:51:44
E08	USUARIO/A	Presidente de la Federación Universitaria Río Cuarto	05/12/23	Campus UNRC	00:58:59
E09	ESPECIALISTA	Docente-investigadora del Departamento de Geografía de la FCH-UNRC	06/12/23	Campus UNRC	01:58:07
E10	GESTOR/A	Concejal Bloque político Hacemos por Córdoba (HpC) - Comisión de transporte	11/12/23	Concejo Deliberante	02:25:45
E11	GESTOR/A	Subsecretario de Transporte del Gobierno de Río Cuarto	19/12/23	Subsecretaría de transporte	01:59:00
E12	PRESTADOR	Directorio de Sociedad Anónima de Transporte Ciudad de Río Cuarto (SATCRC)	10/01/24	Oficina SATCRC	01:15:30
E13	USUARIO/A	Trabajador independiente (abogado) usuario del transporte urbano	15/01/24	Estudio Jurídico	01:59:54
E14	ESPECIALISTA	Historiador. Director del Archivo Histórico Municipal	17/01/24	Archivo Histórico Municipal	03:30:01
E15	PRESTADOR	Secretario General de la Asociación Obrera de la Industria del Transporte Automotor (AOITA)	20/12/23	Gremio AOITA	02:01:21
E16	USUARIO/A	Trabajadora en relación de dependencia (comercio) usuaria del	20/01/24	Domicilio particular	01:56:10

		servicio			
E17	USUARIO/A	Estudiante de la FAV-UNRC	27/11/23	Campus UNRC	01:02:01
E18	GESTOR/A	Concejal Bloque Político Juntos por Río Cuarto (JpRC)	04/12/23	Concejo Deliberante	01:17:15
E19	ESPECIALISTA	Docente-investigadora del Departamento de Geografía de la FCH-UNRC	06/12/23	Campus UNRC	01:58:07

Fuente: elaboración propia.

BANCO DIGITAL DE ENTREVISTAS

EN EL SIGUIENTE LINK SE PUEDE ACCEDER A LA TRANSCRIPCIÓN ANONIMIZADA, DETALLADA Y EN EXTENSO DE LAS ENTREVISTAS A ACTORES LOCALES:
<https://drive.google.com/drive/folders/16CEC7mpqZ2Bo3QuV05Of34Amv1VdBoGa>

ANEXO 3.

Guía o pauta para entrevistas semi-estructurada con actores locales vinculados al servicio de transporte urbano del GRC

UNIVERSIDAD NACIONAL DE RÍO CUARTO (UNRC)
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS (FCH)
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN (DCC)
LICENCIATURA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN (LCC)
TRABAJO FINAL DE LICENCIATURA (TFL)

ESTUDIANTE: FRANCO SUAREZ
DIRECTOR: EDGARDO CARNIGLIA

GUÍA O PAUTA PARA ENTREVISTAS SEMI-ESTRUCTURADA CON ACTORES
LOCALES VINCULADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DEL GRC

Estimada/o:

Esta entrevista integra un estudio sobre las condiciones históricas, actuales y futuras del servicio público de transporte urbano colectivo de Río Cuarto. Usted ha sido seleccionada/o para la participación voluntaria en la entrevista por su condición de persona relacionada con el funcionamiento del servicio. La información recogida en este diálogo se utilizará sin mencionar su nombre. Puede extenderse en sus respuestas tanto como considere necesario o abandonar la entrevista cuando considere oportuno. Ponemos a su disposición la base de datos, los informes y otros materiales de la investigación que utilicen la información por Usted proporcionada. Este estudio no supone riesgo alguno para su persona y sus resultados pueden contribuir a mejorar el funcionamiento de dicho servicio. Agradecemos sus aportes de información y el consentimiento informado para responder a nuestra entrevista.

EJE 1. TRAYECTORIA HISTÓRICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DEL GRAN RÍO CUARTO (GRC)

- ¿Cuáles han sido los **orígenes** del servicio público de transporte urbano colectivo de Río Cuarto?
- ¿Cómo percibe Usted las características de la **evolución histórica** del servicio en términos de precio del boleto, recorridos, horarios, estado de los vehículos y otros aspectos?
- ¿Qué **comportamientos percibe históricamente en los niveles del Estado** (nacional, provincial, municipal) con responsabilidad en el servicio?

- ¿Qué **comportamientos percibe históricamente en las empresas** a cargo del servicio? ¿Cómo se comportó al solicitar el aumento del precio de los pasajes?
- ¿Qué **comportamientos percibe históricamente en los usuarios** del servicio?
- ¿Cuáles han sido históricamente las **ventajas o aspectos positivos** de los distintos aspectos del servicio?
- ¿Cuáles han sido históricamente las **desventajas o aspectos negativos** del servicio?
- ¿Cómo evalúa la evolución histórica de la **calidad del servicio**?
- ¿Resultó difícil acordar las condiciones del servicio entre los tres actores del mismo (estado, prestadores y usuarios)?
- ¿Cómo percibe comparativamente el **nuevo sistema de prestación del servicio** (con 4 líneas troncales y 14 ramales) implementado desde diciembre de 2022?

EJE 2. SITUACIÓN ACTUAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DEL GRAN RÍO CUARTO (GRC)

- ¿Qué piensa acerca del actual sistema del servicio de transporte urbano colectivo?
¿Atiende a las necesidades de los pobladores del Gran Río Cuarto?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según el **tipo de empresa** (privada y única) a cargo del servicio?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la implementación de un **sistema con líneas troncales y ramales**?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la implementación de los **trasbordos**?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la implementación de los **recorridos**? ¿Son adecuados para las necesidades de movilidad de los habitantes de Río Cuarto? ¿Facilitan la movilidad de las personas de Santa Catalina y Las Higueras que viajan a la ciudad?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la **cantidad de vehículos** para los recorridos de cada línea?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la **frecuencia** de los ómnibus?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según los **días y horarios de circulación**?

- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según el **tiempo de duración** del viaje?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la cantidad y estado de las **garitas o resguardos**?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la **información** disponible para los usuarios?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la **accesibilidad** para personas con discapacidad?
- ¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según las condiciones de las **paradas de colectivos** (distancia al domicilio de los usuarios, iluminación, seguridad, etc.)?

EJE 3. DESARROLLO Y PROYECCIÓN FUTURA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DEL GRAN RÍO CUARTO (GRC)

- ¿Corresponde introducir mejoras al actual servicio local de transporte público en los distintos aspectos antes señalados (ver situación actual) y/o en otros pertinentes?
¿Cuáles?
- ¿Cómo imagina que debería ser el servicio público de transporte urbano?
 - ¿Cómo cree que debería gestionarse el servicio?
 - ¿Cómo sería óptimo el servicio de transporte local para su actividad (o actores que representa)?
 - ¿Con qué otro servicio se podría complementar el sistema de transporte de ómnibus?
 - ¿Cómo piensa que debería ser la financiación económica del servicio?

CIERRE DEL DIÁLOGO

- ¿Qué otras ideas puede expresar sobre el servicio público de transporte urbano colectivo?

RASGOS SOCIODEMOGRÁFICOS

- Edad:
- Sexo o género:
- Ocupación:
- Rol vinculado al servicio de transporte
- ¿Utiliza el servicio de transporte público colectivo?

¡MUCHAS GRACIAS!

ANEXO 5.

Índice-guión de redacción de informes parciales de la investigación.

UNRC-FCH-DCC-LICENCIATURA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN (LCC)

TRABAJO FINAL DE LICENCIATURA (TFL) - *El transporte en cuestión: representaciones sociales de los actores locales sobre el servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto (GRC)*. Estudiante: Franco Suárez. Director: Edgardo Carniglia

ESTRUCTURA PRELIMINAR INFORME FINAL SOBRE ENTREVISTAS A ACTORES LOCALES

Objetivo: identificar y recortar/pegar expresiones con los razonamientos predominantes (reiterados), emergentes (con acuerdo parcial entre algunos referentes) y residuales (exclusivos de algunos referentes)

Capítulo 6. La configuración histórica del sistema de transporte urbano del GRC según los actores del territorio: usuarios, prestadores y gestores

Introducción

6.1. Los orígenes del servicio público urbano en la mirada de prestadores, gestores y usuarios

¿Cuáles han sido los orígenes del servicio público de transporte urbano colectivo de Río Cuarto?

6.2. La evolución histórica del sistema de transporte: transformaciones multidimensionales

¿Cómo percibe Usted las características de la evolución histórica del servicio en términos de precio del boleto, recorridos, horarios, estado de los vehículos y otros aspectos?

6.3. Los actores locales en términos históricos: el comportamiento del Estado, las empresas y los usuarios

¿Qué comportamientos percibe históricamente en los niveles del Estado (nacional, provincial, municipal) con responsabilidad en el servicio?

¿Qué comportamientos percibe históricamente en las empresas a cargo del servicio? ¿Cómo se comportó al solicitar el aumento del precio de los pasajes?

¿Qué comportamientos percibe históricamente en los usuarios del servicio?

¿Resultó difícil acordar las condiciones del servicio entre los tres actores del mismo (estado, prestadores y usuarios)?

6.4. La calidad del servicio y su evolución: ventajas y desventajas históricas

¿Cómo evalúa la evolución histórica de la calidad del servicio?

¿Cuáles han sido históricamente las ventajas o aspectos positivos de los distintos aspectos del servicio?

¿Cuáles han sido históricamente las desventajas o aspectos negativos del servicio?

6.5. La configuración del nuevo sistema de transporte urbano: comparaciones situadas

¿Cómo percibe comparativamente el nuevo sistema de prestación del servicio (con 4 líneas troncales y 14 ramales) implementado desde diciembre de 2022?

6.6. Recapitulando: transformaciones, continuidades y tensiones

Capítulo 7. El sistema actual de transporte urbano del GRC en las representaciones de los actores locales

Introducción

7.1. El sistema de transporte urbano del GRC: necesidades de la población y gestión privada del servicio.

¿Qué piensa acerca del actual sistema del servicio de transporte urbano colectivo?

¿Atiende a las necesidades de los pobladores del Gran Río Cuarto?

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según el **tipo de empresa** (privada y única) a cargo del servicio?*

7.2. El nuevo sistema de transporte urbano: líneas, recorridos y trasbordos (ESTRUCTURA)

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la implementación de un **sistema con líneas troncales y ramales**?*

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la implementación de los **trasbordos**?*

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la implementación de los **recorridos**? ¿Son adecuados para las necesidades de movilidad de los habitantes de Río Cuarto? ¿Facilitan la movilidad de las personas de Santa Catalina y Las Higueras que viajan a la ciudad?*

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la **cantidad de vehículos** para los recorridos de cada línea?*

7.3. El funcionamiento cotidiano del sistema urbano de transporte: frecuencia, esquemas diarios y tiempos

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la **frecuencia** de los ómnibus?*

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según el **tiempo de duración** del viaje?*

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según los **días y horarios de circulación**?*

7.4. Otros aspectos: paradas, información y accesibilidad

7.4.1. La espera del transporte: la infraestructura de las garitas y paradas

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la cantidad y estado de las **garitas o resguardos**?*

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según las condiciones de las **paradas de colectivos** (distancia al domicilio de los usuarios, iluminación, seguridad, etc.)?*

7.4.2. Informando al usuario: la dinámica comunicativa del sistema de transporte

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la **información** disponible para los usuarios?*

7.4.3. La accesibilidad del servicio

*¿Cómo percibe al actual sistema de transporte según la **accesibilidad** para personas con discapacidad?*

7.5. Recapitulando: representaciones sobre el sistema actual de transporte urbano del GRC

Capítulo 8. Proyecciones futuras de los actores locales acerca del sistema de transporte urbano del GRC

Introducción

8.1. La mejora del servicio público de transporte urbano: una demanda plural de los actores locales

*¿Corresponde introducir mejoras al actual servicio local de transporte público en los distintos aspectos antes señalados (ver situación actual) y/o en otros pertinentes?
¿Cuáles?*

8.2. El transporte en perspectiva: escenarios del imaginario local

¿Cómo imagina que debería ser el servicio público de transporte urbano?

¿Cómo cree que debería gestionarse el servicio?

¿Cómo sería óptimo el servicio de transporte local para su actividad (o actores que representa)?

¿Con qué otro servicio se podría complementar el sistema de transporte de ómnibus?

¿Cómo piensa que debería ser la financiación económica del servicio?

8.3. Otras ideas emergentes sobre el futuro del transporte local

¿Qué otras ideas puede expresar sobre el servicio público de transporte urbano colectivo?

8.4. Recapitulando: proyecciones futuras sobre el transporte local

TRABAJO FINAL DE LICENCIATURA (6130)

**REPRESENTACIONES SOCIALES SOBRE
EL TRANSPORTE URBANO LOCAL**

ACUERDOS Y DISENSOS SOBRE EL SERVICIO
PÚBLICO DEL GRAN RÍO CUARTO (GRC)

