



**XVII CONGRESO NACIONAL y VII LATINOAMERICANO DE  
SOCIOLOGÍA JURÍDICA  
Tucumán, Argentina – 5, 6 y 7 de octubre de 2016**

**“EL ARTE DE TRANSITAR LO INTRANSITABLE. UNA PROPUESTA  
JURÍDICA PARA UN PROBLEMÁTICA SOCIAL EN AUGE”**

**Autoras:**

- Andrea Viviana Abate. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Tucumán. E-mail: abate\_andrea@hotmail.com
- Eleonora Claudia Méndez. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Tucumán. E-mail: claumensaav29@hotmail.com

**Comisión de Trabajo N° 8:** Estado, políticas públicas y derecho.

**INTRODUCCIÓN:**

El acelerado e ininterrumpido crecimiento poblacional implica un gran desafío para las autoridades públicas y acentúa la necesidad de diseñar políticas públicas eficaces que permitan afrontar de manera simultánea problemáticas disímiles, pero vinculadas entre sí, tales como la urbanización, la contaminación, el transporte público, la provisión de agua potable, etc.

La continua ampliación demográfica - tanto en extensión territorial como en densidad poblacional - y el desarrollo de nuevos centros urbanos originan mayores demandas en la prestación de servicios públicos. En este sentido, el transporte es sin lugar a dudas un servicio fundamental en el desarrollo de la humanidad.

Como consecuencia de ello, los gobiernos se han visto obligados a destinar mayores fondos para la expansión de las redes de distribución de agua potable, de energía eléctrica, de servicios telefónicos, etc., para dar respuesta a las demandas de la población en la atención de ciertos requerimientos en el área de la salud, educación, vivienda, transporte, recreación, etc.

La temática relacionada con el transporte de personas y mercaderías tiene directa incidencia en las economías de las ciudades, en el desarrollo y ordenamiento territorial de las mismas, en el ambiente y en la mejor o peor calidad de vida de las personas, jugando un papel clave en cuanto a generación de mayores oportunidades laborales y superación de la pobreza se refiere.

En efecto, la problemática analizada resulta a todas luces transversal y multidisciplinaria, ya que abarca asuntos relacionados con la urbanización, el transporte eficiente, económicamente rentable y ambientalmente amigable, la adecuada inversión en

infraestructura, el derecho de los usuarios de servicios públicos, la planificación, estructuración y diagramación de políticas públicas, el compromiso de las universidades, de las empresas privadas y de las instituciones públicas en el abordaje, discusión y tratamiento de la problemática que representa el transporte de pasajeros, entre otras.

En los últimos años se han presentado en nuestra provincia diversos proyectos que focalizaron su atención en la necesidad de planificar, regular y controlar el transporte, pero no avanzaron en la posibilidad de crear un sistema único e integrado de transporte de pasajeros que una los municipios de San Miguel de Tucumán, La Banda del Río Salí y Yerba Buena.

Así, advertimos que la materia abordada presente aristas tan disímiles que dificulta la búsqueda de posibles soluciones que engloben todos los intereses en juego.

Por ello, el diseño de un sistema único, integrado, sustentable y autofinanciable traerá diversas ventajas de gran importancia, como la reducción de los costos de prestación del servicio, la optimización de los estándares de eficiencia y calidad en la provisión del mismo, contribuyendo entre otras cuestiones a garantizar el derecho de todo habitante a transitar y circular libremente por el territorio de nuestra Nación (art. 14 de la Constitución Nacional).

### **DESARROLLO:**

El transporte genéricamente es entendido como el traslado de bienes o personas de un sitio a otro. Traslado que ocurre entre dos puntos, uno de origen y otro de destino, en los cuales se realiza la carga, trasbordo o descarga de mercancías y donde empieza o termina el viaje de los pasajeros.

Se caracteriza por poseer un importante papel en la organización del espacio urbano y ser una variable fundamental de análisis en la dinámica del mismo<sup>1</sup>.

El sector del transporte es complejo, ya que comprende el traslado de pasajeros y el movimiento de carga a nivel internacional, regional, nacional (entre ciudades y entre zonas rurales y urbanas) y local, por vía acuática, aérea, terrestre (carretero y ferroviario) o una combinación de ellas<sup>2</sup>.

Para llevar a cabo la acción de transporte se requieren varios elementos interactuando entre sí: una infraestructura, en la cual se lleva físicamente la actividad, por ejemplo las vías para el transporte carretero, el vehículo, instrumento que permite el traslado rápido de personas o cosas, un operador de transporte, que hace referencia a la persona que conduce o guía el vehículo y los servicios de transporte que permiten que la actividad se lleve a cabo de forma segura, como los semáforos.

En este sentido, el Sistema de Transporte es el conjunto conformado por la

---

<sup>1</sup> Estado de situación del transporte en el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA), documento elaborado por AG Rubén UCAR (Coordinador), AG Raúl GARCIA, y AG Oscar MARTINEZ, integrantes del Observatorio de Políticas Públicas del Cuerpo de Administradores Gubernamentales de la Secretaría de Gabinete y Coordinación Administrativa de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación en el año 2012.

<sup>2</sup> El Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe: Tendencias, Avances y desafíos en materia de consumo y producción sostenibles, minería, transporte, productos químicos y gestión de residuos. Informe para la decimoctava sesión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

infraestructura de redes y estaciones, los medios de transporte y las interrelaciones que guardan entre ellos<sup>3</sup>.

La importancia de los servicios de transportes ha sido advertida en diversas oportunidades. Así, se ha señalado que “el sector del transporte es uno de los más grandes de la economía global en términos tanto financieros como de generación de empleo y uso de recursos. (...) Existe asimismo una relación positiva entre la provisión de infraestructura de transporte y el crecimiento económico. Es por esto que una adecuada infraestructura y servicios de transporte eficientes y efectivos son elementos centrales para la productividad y la competitividad de una región y, por lo tanto, factores clave de su crecimiento económico”<sup>4</sup>.

Actualmente de cada seis seres humanos que habitan el planeta, tres viven en ciudades y dos de ellos pertenecen a países en desarrollo: la población urbana total se estima en 3.100 millones (1.000 millones en 1960 y 2.000 millones en 1985)<sup>5</sup>.

Ello, sumado al continuo crecimiento en la venta de automóviles, ha puesto de resalto la necesidad de contar con una infraestructura adecuada y un sistema eficiente de transporte que permita canalizar las necesidades de traslado de las personas de un lugar a otro, y que garantice un adecuado movimiento de personas y cosas en el ámbito de las ciudades o entre una ciudad y las poblaciones aledañas.

La relación entre densidad y movilidad ha sido descrita extensamente en la literatura especializada. Al respecto se ha planteado que mientras las formas urbanas dispersas y poco densas de las ciudades norteamericanas (y también de muchas latinoamericanas, en los últimos tiempos) fomentan el incremento de la movilidad y la dependencia del automóvil debido a la extensión de las distancias, en las metrópolis europeas, japonesas o chinas, las formas más densas propician los desplazamientos a distancias más cortas, lo que permite que entre el 30% y el 60% de los traslados de sus residentes se realicen a pie o en bicicleta<sup>6</sup>.

En este orden de ideas, resulta cada día más notable la demanda por parte de la población de mayores y mejores servicios públicos. Ello se advierte en los constantes reclamos por parte de los ciudadanos para contar con medios de transportes adecuados, seguros y limpios que conecten las grandes urbes con poblaciones aledañas a las mismas. Dichos reclamos se exteriorizan diariamente de diversas maneras: protestas públicas, reclamos ante los medios masivos de comunicación, presentaciones realizadas ante los organismos de Defensa al Consumidor, demandas ante los Tribunales, huelgas, etc.

Otra nota que demarca la particularidad de la temática la podemos advertir en la circunstancia de que el Código Civil y Comercial Argentino consagra una excepción al principio de que los bienes del deudor son prenda común de los acreedores. Así, el artículo

---

<sup>3</sup> Estado de situación del transporte en el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA)..., ob. cit.

<sup>4</sup> El Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe: Tendencias, Avances y desafíos..., ob.cit.

<sup>5</sup> Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte, Jorge A. Lupano, Consultor, y Ricardo J. Sánchez, Oficial de Asuntos Económicos, ambos de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), de la Organización de las Naciones Unidas, en el marco de las actividades del proyecto CEPAL/ Gobierno de Francia:” Movilidad Urbana y Servicios de Infraestructura de Transporte Urbano” (FRA/07/002).

<sup>6</sup> RODRIGUE, 2006, citado en García Palomares, Juan Carlos (2008), “Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante”, *Revista Latinoamericana de estudios urbanos regionales (EURE)*, vol. 34, N° 101, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC).

243 del Código Civil y Comercial señala que “si se trata de los bienes de los particulares afectados directamente a la prestación de un servicio público, el poder de agresión de los acreedores no puede perjudicar la prestación del servicio”, es decir, el “...parámetro tenido en cuenta a dichos fines es la afectación directa a un servicio público y la razón que dio nacimiento al texto en análisis- por cierto ausente en el Código de Vélez Sarsfield- radica en priorizar el interés general por sobre el particular...No se trata de una protección especial brindada a los bienes de los particulares, sino que lo es en función de su afectación a la prestación de servicios necesarios para la sociedad, aludiendo al supuesto de los servicios públicos privatizados. Es claro que el principio protectorio del artículo en análisis es conteste con el que impone el art. 42 de la Constitución y las específicas pautas que emanan de la Ley de defensa del Consumidor”<sup>7</sup>.

En resumidas cuentas, el transporte desempeña un papel clave en el desarrollo económico y social de los países. Por ello, lo importante es emplear al sistema de transporte de pasajeros como una herramienta que permita integrar los mencionados centros demográficos, contribuyendo directamente en el crecimiento de los mismos, desterrando los estilos fragmentarios de gestión y planificación de tal servicio, que encarecen los costos del mismo y dificultan su prestación de manera eficiente entre los municipios.

Dado que es cada vez mayor el número de personas que se trasladan diariamente de una ciudad a otra. Así, se vuelve indispensable la adopción de medidas coordinadas entre dichas esferas de gobierno.

La falta de coordinación entre las esferas de gobierno nacional, provincial y municipal con competencia en la temática repercute negativamente en la vida diaria de las personas, ya que se torna en un valladar que dificulta el acceso a los centros educativos y de salud, especialmente en situaciones de emergencia.

Asimismo, la falta de medios de movilidad adecuados disminuye en muchas oportunidades las chances para obtener y mantener un trabajo, y se convierte en muchos casos en un factor determinante en cuanto a presentismo se refiere.

Así, la menor o mayor accesibilidad de las personas al transporte público de pasajeros contribuye además en acentuar problemas tales como la pobreza y marginalidad.

En este sentido el Tribunal Constitucional de Colombia ha indicado que “los transportes, y los avances tecnológicos que diariamente los transforman, han posibilitado el progreso social y el crecimiento económico. La organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia” (Sentencia T-595/02).

Es imprescindible generar espacios que permitan facilitar canales de comunicación y debates que generen un cambio en la conducta humana, principalmente en cuanto al uso de medios de transporte particulares se refiere. En resumidas cuentas “primero, debe existir una política pública, generalmente plasmada en un plan. Segundo, el plan debe estar

---

<sup>7</sup> ALTERINI JORGE H. Director General-FERRER Francisco A.M., SANTARELLI Fulvio G., SOTO Alfredo M. Directores del Tomo, CODIGO CIVIL Y COMERCIAL COMENTADO TRATADO EXEGETICO, TOMO II, págs.70/71, 1º Ed., Ed. La Ley, año 2.015.

encaminado a garantizar el goce efectivo del derecho. Tercero, el plan debe ser sensible a la participación ciudadana cuando así lo ordene la Constitución o la ley” (Sentencia T-595/02 del Tribunal Constitucional de Colombia).

Además, es preciso tratar la temática desde diversas ópticas, principalmente tendientes a generar conciencia sobre los problemas ambientales que traen aparejados ciertos medios de movilidad y como podrían reducirse los niveles de polución de emplearse medios masivos de transporte.

En efecto, nadie puede negar que la concentración demográfica y el empleo masivo del automóvil incrementen notablemente la contaminación, tanto acústica como atmosférica, e impacta negativamente sobre la salud de la población, incrementando el gasto público en lo que a enfermedades relacionadas especialmente con el tracto respiratorio se refiere.

Para evitar ello es preciso incrementar la oferta de transporte público y garantizar la seguridad, confiabilidad, economía, puntualidad y comodidad del mismo, en aras que dicho medio de transporte no sea la última opción, sino la primera que elijan las personas.

A tales efectos son distintas las medidas que pueden tomarse para ello, como por ejemplo priorizar el transporte público sobre automóvil particular, ya sea asignándole vías únicas, incrementándose los recorridos, implementar un boleto único que permita a las personas trasladarse en diversos medios de transportes por un precio módico, etc.

A título de ejemplo, “la puesta en marcha del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), dispuesto por la Secretaría de Transporte de la Nación y el Banco de la Nación Argentina, permite abonar con una sola tarjeta viajes en autobús, subterráneo y tren superficial de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), lo que brindará la posibilidad de modificar el esquema actual de subsidios a la oferta vigente, por un sistema de subsidios a la demanda, que a futuro permitirá crear una tarifa integrada con pago por viaje completo y no por tramo”<sup>8</sup>.

En este sentido, Horacio Blot entiende que las propuestas actuales en materia de movilidad sustentable incluyen nuevos conceptos de movilidad, de personas y bienes, orientados al crecimiento racional de las ciudades en forma compatible con la equidad social y la calidad ambiental. La movilidad sustentable debe facilitar el desarrollo económico, la calidad de vida y la protección del medio ambiente, para lo que debe integrarse el planeamiento urbano con la movilidad, satisfaciendo esta última con un sistema de transporte público eficiente que desaliente el uso del automóvil particular y permita ciudades más ecológicas, a partir de vehículos no contaminantes, con circulación fluida y un sistema de transporte urbano accesible, seguro y protegido<sup>9</sup>.

Si bien la tendencia en un primer momento fue la abordar el tema desde un enfoque basado en el medio de transporte, en los últimos tiempos la visión se centró en el concepto de movilidad o locomoción, como una manera de acentuar la manera en que el servicio de transporte incide en el desplazamiento de las personas y las cosas o bienes de un lugar a

---

<sup>8</sup> Estado de situación del transporte en el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA)..., ob. Cit.

<sup>9</sup> Blot, Horacio (2011). La infraestructura Vial en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Informe Preliminar). Buenos Aires.

otro.

Ello se evidencia a todas luces en la opinión del Tribunal Constitución de Colombia, que señala que “en el contexto urbano el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción. “El fenómeno de la ciudad —su tamaño y distribución— hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc., en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio (Sentencia T-595/02 del Tribunal Constitucional de Colombia).

Otra problemática en la que se debe trabajar es intentar disminuir los tiempos de espera y transbordo, porque en muchas ocasiones las personas insumen más tiempo esperando a los medios de transporte que el que les lleva el viaje en sí.

El desafío en este contexto es limitar la expansión urbana y promover la creación y consolidación de barrios y centros urbanos diversificados en cuanto a usos y ocupación, con relativa independencia del centro tradicional y de dimensiones que permitan la circulación a pie o en bicicleta, cuando sea posible, además de contar con un transporte público atractivo, eficiente y sostenible<sup>10</sup>.

También se podría prever, como acontece en otros países, la elaboración de playas de estacionamiento en las afueras de las ciudades por las cuales se llegue mediante las autopistas y que permitan dejar los automóviles estacionados allí y emplear el transporte público para trasladarse dentro de la ciudad. Pero para ello es necesaria la conjunción de ciertos factores, entre los cuales cabe destacar que el transporte sea rápido, seguro y económico, para que así las ventajas de su empleo desalienten el traslado en medios particulares.

Ello permitiría descongestionar el microcentro en horas pico, contribuyendo a la fluidez del tránsito y mejores condiciones ambientales en nuestra ciudad, aparte de que disminuiría los costos de traslados de las personas, ya que ahorrarían en combustibles y en posibles reparaciones en caso de inconvenientes técnicos con el auto o accidentes.

También se advierte un cambio de paradigma en lo que al rol del estado hace referencia. En este sentido se ha señalado que “...derechos fundamentales llamados de libertad, como el de locomoción, pueden tener una faceta positiva y de orden prestacional. Como se dijo, en las ciudades contemporáneas la libertad de locomoción depende en gran medida del servicio público de transporte. Sin éste difícilmente es posible desplazarse a lo largo de una urbe, incluso para las personas que no tienen una limitación física. El carácter prestacional de las libertades surge de la dimensión positiva de éstas. En la sociedades modernas, donde el uso de la libertad individual depende de acciones y prestaciones públicas – servicio público de transporte, de telecomunicaciones, de salud, etc. – y donde la seguridad personal cuesta, no es posible sostener la tesis del carácter negativo de las libertades básicas” (Sentencia T-595/02 del Tribunal Constitucional de Colombia).

---

<sup>10</sup> El Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe: Tendencias, Avances y desafíos..., ob. Cit.

La cuestión institucional es muy compleja, ya que en Estados Federales como el nuestro coexisten distintas jurisdicciones y niveles del estado que requieren de gran habilidad en cuanto a la articulación y coordinación de los mismos se refiere.

Así “la complejidad del tema de las diferentes autoridades reside no solo en la multiplicidad de jurisdicciones sino en la forma de intervención de las mismas, en tanto algunos modos de transporte, tal el caso del ferrocarril, dependen de un solo estado mientras otros, como los colectivos, dependen del Estado Nacional, de la Provincia y de los municipios al tomarse en cuenta los distintos aspectos que regulan su funcionamiento e inciden sobre la calidad del servicio que prestan”<sup>11</sup>.

Los municipios regulan y controlan las líneas de transporte de pasajeros con recorridos que comienzan y terminan en su jurisdicción, vinculando distintos barrios entre sí y, en su gran mayoría, con el microcentro. También se les asigna competencias en lo que a la organización del tránsito se refiere, la habilitación y prestación del servicio de taxis y remises (ej.:SUTRAPPA) y, en menor medida, a la conservación de infraestructura de calles, caminos y puentes.

La actuación complementaria e interrelacionada de las distintas esferas de gobierno permitiría la priorización de los proyectos que resulten más abarcativos y más útiles, la delineación de acciones en conjunto y la posibilidad de financiamiento compartido.

Es fundamental conciliar los diversos intereses y encarar proyectos novedosos y que repercutan positivamente sobre un mayor número de habitantes, independientemente de su lugar de residencia. Para ello, es más sencillo si se concibe el sistema de transporte globalmente, como si fuera un único sistema. Además, la visión totalizadora permitirá establecer prioridades en cuanto a las inversiones necesarias y disminuir gastos superfluos.

A su vez, la actuación conjunta y coordinada de los distintos órdenes de gobierno (nación, provincia y municipios) permite brindar uniformidad a la normativa imperante en las distintas jurisdicciones. Ello presenta grandes ventajas para los habitantes y para los prestadores del servicio público, ya que permite igualar los requisitos exigidos para la prestación de los servicios de transporte, asegura condiciones mínimas en cuanto a las modalidades, frecuencias y calidad de los servicios brindados, entre otros.

“La coordinación interjurisdiccional debe centrarse en garantizar la movilidad urbana, en términos de cobertura, calidad de servicio y equidad tarifaria, debiendo tenerse en cuenta que cualquier sistema de transporte eficiente y eficaz en el mundo se basa en la integración tarifaria, física y de gestión del transporte público, por lo que la coordinación interjurisdiccional tiene que planificar políticas, regularlas y controlarlas mirando este norte, más allá de a cuales jurisdicciones les toque ejercer el poder de policía de acuerdo a la escala que se esté abordando”<sup>12</sup>.

En las estadísticas elaboradas sobre el Transporte de Pasajeros por Líneas Regulares de Servicio Público Urbano e Interurbano Enero- Diciembre 2011 se menciona que la recaudación media nominal por boletos tiene una tendencia creciente significativa de \$7.869

---

<sup>11</sup> Estado de situación del transporte en el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA)..., ob. Cit.

<sup>12</sup> Ídem.

por mes. Además, se señala que por empresa la venta de boletos representa en promedio el 87% de los ingresos totales.

En el caso de nuestra provincia, en el año 2011 la recaudación por venta boletos, pases o abonos, otros conceptos (por ejemplo: subsidio nacional otorgado) fue la siguiente<sup>13</sup>:

Mes	Boletos	Pases	Otro	Total (\$)
Enero	432.051	24.232	153.988	472.515
Febrero	442.934	33.313	250.969	495.053
Marzo	463.179	54.969	136.602	527.811
Abril	489.362	64.795	158.575	552.550
Mayo	494.164	62.452	185.415	569.514
Junio	489.423	64.758	273.049	581.739
Julio	480.248	40.182	215.086	543.503
Agosto	526.065	63.932	289.325	626.673
Septiembre	503.292	65.281	336.665	604.924
Octubre	534.350	81.835	184.139	617.971
Noviembre	521.258	206.488	317.172	625.525
Diciembre	513.086	54.772	302.659	577.980

Cuadro 10. Recaudación promedio por empresa por concepto y por mes

En cuanto a la planificación y ejecución de obras de infraestructura de transporte y sus actividades complementarias, es fundamental tener en cuenta la disponibilidad de fondos y las posibilidades de obtener financiamiento.

En relación con dicha temática, se ha advertido el diseño de políticas contradictorias entre sí, puesto que “la ampliación de las capacidades de avenidas y autopistas, potencian la congestión futura, a la vez que se intenta aventajar al transporte masivo. Una y otra se entorpecen mutuamente. Este fenómeno de convergencia y divergencia, podría indicar una cierta falta de uniformidad de las políticas públicas de movilidad urbana, pero también refleja las presiones a que están sometidas las autoridades encargadas de tomar decisiones, siendo dichas presiones contradictorias: más transporte masivo es pretendido, y a la vez más transporte individual se impulsa como respuesta a la congestión urbana que da lugar a la expansión de la capacidad”<sup>14</sup>.

Nadie duda que ofrecer un transporte público seguro, confiable y limpio es un incentivo de gran importancia para que las personas opten por su empleo a la hora de trasladarse. No obstante ello, se ha señalado que no basta con la disponibilidad de un transporte público eficiente, seguro y limpio para desalentar el uso del automóvil.

Así, “al igual que en la mayor parte del mundo, en la región el automóvil no es solo un medio de transporte, sino también un símbolo de estatus. Como se señaló en la reunión citada, la publicidad siempre ha vendido la idea de que es mejor tener un auto propio que utilizar el transporte público. Por consiguiente, a medida que aumentan los ingresos de los ciudadanos, crece el interés en adquirir un vehículo particular. En este plano, el diseño de las políticas encaminadas a desincentivar el uso del automóvil deben considerar cuatro elementos complementarios: i) un transporte público de calidad que resulte atractivo no solo para la población de menores recursos; ii) instrumentos económicos destinados a hacer

<sup>13</sup> Estadísticas obtenidas de la página web de la Dirección de Estadísticas de la Provincia. Pueden consultarse en <http://estadistica.tucuman.gov.ar/archivos/15Transporte/EneroDiciembre2011.pdf>

<sup>14</sup> Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte, Jorge A. Lupano, Consultor, y Ricardo J. Sánchez, ob. Cit.



más costoso el uso de los vehículos particulares (tarificación vial, pago por ingreso al centro de la ciudad, otros); iii) infraestructura adecuada para favorecer el transporte no motorizado (a pie o en bicicleta, por ejemplo), y iv) educación y sensibilización sobre la incidencia del transporte en la contaminación del aire y el cambio climático, así como sobre las ventajas asociadas a las diferentes opciones modales (por ejemplo, los beneficios de caminar o andar en bicicleta para la salud)”<sup>15</sup>.

Con relación al financiamiento del sistema de transporte y de la infraestructura necesaria para prestarlo cabe señalar que en los años 90 diversos países latinoamericanos optaron por la desregulación del servicio público de transporte, por la privatización de las empresas prestatarias del mismo y por el otorgamiento de las concesiones de autopistas como método para la financiación de la infraestructura necesaria.

Además, se destaca que “en determinadas situaciones se verificó además un marcado abandono de las responsabilidades públicas de planeamiento de mediano plazo, incluyendo el desmantelamiento humano y presupuestario de instituciones y organismos de gran importancia. Algunos de estos casos han llevado a una revisión no siempre clara y ordenada de las políticas ejecutadas, lo que provoca nuevos síntomas de inestabilidad institucional y normativa. La magnitud y complejidad de las inversiones requeridas, especialmente en el ámbito de la movilidad urbana, continúan aconsejando el concurso del sector privado en aspectos tanto financieros como tecnológicos, y resulta necesario fortalecer esquemas y reglas que aseguren una sana y estable cooperación con el sector público”<sup>16</sup>.

Ahora bien, la desregulación, privatización y concesión de obras públicas no resultaron siempre positivas, especialmente en lo que a descongestionar y facilitar el tránsito y traslado de personas y cosas se refiere.

Así, el incumplimiento de las obligaciones de los concesionarios de servicios públicos relacionados con el transporte automotor de pasajeros dio lugar a diversos planteos judiciales. A título de ejemplo, en un caso la Sala I de la Cámara en lo Contencioso Administrativo de Tucumán tuvo la oportunidad de señalar que “...si bien el incumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario puede determinar la caducidad de la concesión, cabe advertir que no todo incumplimiento sea imputable al concesionario... el incumplimiento debe revestir cierta gravedad y guardar relación directa con el funcionamiento del servicio público a que se refiera la concesión, es decir debe referirse a obligaciones esenciales, al extremo de impedir u obstaculizar el normal funcionamiento del servicio (Cámara en lo Contencioso Administrativo de Tucumán, Sala 1, Sentencia n° 477 del 30/11/2001, “Balart de Vallejo, Erica Florentina Vs. Provincia de Tucumán S/Nulidad de acto administrativo y daños y perjuicios”).

Cabe destacar que el transporte público de pasajeros no se encuentra enumerado entre los servicios esenciales en sentido estricto, que abarca a: a) Los servicios sanitarios y hospitalarios; b) La producción y distribución de agua potable y energía eléctrica; c) Los servicios telefónicos; y d) El control de tráfico aéreo (art. 2 del Decreto 843/2000).

---

<sup>15</sup> El Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe: Tendencias, Avances y desafíos..., ob. Cit.

<sup>16</sup> Ídem.

### El servicio público de transporte en la provincia de Tucumán.

La provincia de Tucumán se ubica entre los paralelos 26° y 28° de latitud sur y los meridianos 64° y 68° de longitud sur, su superficie es de 22.524 km<sup>2</sup>.

En los últimos 20 años la población de la provincia de Tucumán aumentó un 26.80%, lo que significó un paso de 1.142.105 habitantes en 1991 a 1.448.200 habitantes en 2010.

El siguiente gráfico muestra el incremento poblacional de nuestra provincia desde el año 1980 al año 2011, de acuerdo a los últimos censos.

Población de la Provincia de Tucumán censada en los años 1980, 1991 y 2001

Tucumán 1980: Población por sexo y edad

Edad	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
<b>Total</b>	<b>972.655</b>	<b>481.536</b>	<b>491.119</b>
0-4	138.157	69.263	68.894
5-9	110.379	55.416	54.963
10-14	97.115	49.044	48.071
15-19	89.246	43.225	46.021
20-24	86.565	41.675	44.890
25-29	79.979	39.823	40.156
30-34	65.580	32.947	32.633
35-39	52.747	26.240	26.507
40-44	46.423	22.868	23.555
45-49	45.655	22.493	23.162
50-54	42.334	20.953	21.381
55-59	35.506	17.840	17.666
60-64	25.788	12.763	13.025
65-69	21.850	10.760	11.090
70-74	16.226	7.771	8.455
75-79	10.535	4.971	5.564
80-84	5.343	2.301	3.042
85 y más	3.227	1.183	2.044

Tucumán 1991: Población por sexo y edad

Edad	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
<b>Total</b>	<b>1.142.105</b>	<b>561.101</b>	<b>581.004</b>
0-4	131.127	66.207	64.920
5-9	128.582	64.662	63.920
10-14	137.988	69.277	68.711
15-19	109.243	53.540	55.703
20-24	90.967	44.245	46.722
25-29	80.677	39.052	41.625
30-34	78.495	37.919	40.576
35-39	76.022	37.671	38.351
40-44	64.942	32.673	32.269
45-49	50.294	24.933	25.361
50-54	43.438	20.906	22.532
55-59	40.871	19.425	21.446
60-64	37.761	17.971	19.790
65-69	28.170	13.289	14.881
70-74	18.774	8.608	10.166
75-79	12.904	5.802	7.102
80-84	7.303	3.132	4.171
85-89	3.271	1.339	1.932
90-94	1.023	353	670
95 Y MAS	253	97	156

Tucumán 2001: Población por sexo y edad

Edad	Total	Sexo	
		Varones	Mujeres
<b>Total</b>	<b>1.338.523</b>	<b>657.542</b>	<b>680.981</b>
0-4	145.595	73.742	71.853
5-9	146.029	73.772	72.257
10-14	134.516	68.235	66.281
15-19	125.087	62.939	62.148
20-24	134.483	66.844	67.639
25-29	99.181	48.715	50.466
30-34	81.888	39.904	41.984
35-39	76.607	36.998	39.609
40-44	75.851	36.630	39.221
45-49	72.359	35.564	36.795
50-54	63.518	31.546	31.972
55-59	45.232	21.948	23.284
60-64	38.411	18.061	20.350
65-69	33.243	15.051	18.192
70-74	28.846	12.720	16.126
75-79	19.307	8.110	11.197
80-84	10.594	4.088	6.506
85-89	5.358	1.888	3.470
90-94	1.897	630	1.267
95-99	470	146	324
100 y más	51	11	40

Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población y Viviendas 1980 y 1991.

INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001.

Es importante destacar que este crecimiento no se hizo de manera homogénea en toda la provincia, sino que los mayores incrementos se registraron alrededor de la Capital, es decir, en las localidades y departamentos que limitan con el departamento de San Miguel de Tucumán.

A título de ejemplo, el departamento de Yerba Buena tuvo una variación poblacional del 70,19% convirtiéndose en la actualidad en la segunda ciudad más importante en la provincia y en la cual se destacan las actividades comerciales y residenciales.

Por otra parte, encontramos el departamento de Tafí Viejo, que se encuentra segundo en el ranking de crecimiento, siendo uno de los distritos más importantes. En él se han ubicado numerosos emprendimientos productivos como así también residenciales, entre los cuales podemos destacar la construcción del Barrio Lomas de Tafí que cuenta con aproximadamente 5000 viviendas.

Población por sexo y edad por departamento. Provincia de Tucumán 1980, 1991 y 2001.

Departamento	Población Censo 1980			Población Censo 1991			Población Censo 2001		
	Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
<b>Total</b>	<b>972.655</b>	<b>481.536</b>	<b>491.119</b>	<b>1.142.105</b>	<b>561.101</b>	<b>581.004</b>	<b>1.338.523</b>	<b>657.542</b>	<b>680.981</b>
Burruyacú	28.169	15.215	12.954	29.064	15.632	13.432	32.936	17.296	15.640
Cruz Alta	112.451	57.260	55.191	131.860	65.907	65.953	162.240	81.000	81.240
Chicligasta	56.147	28.366	27.791	63.553	31.661	31.892	75.133	37.233	37.900
Famaliá	25.164	13.134	12.030	26.641	13.636	13.005	30.951	15.584	15.367
Graneros	20.330	10.109	10.221	24.368	12.093	12.275	28.206	13.979	14.227
Juan B. Alberdi	11.796	6.327	5.469	14.614	7.762	6.852	17.683	9.186	8.497
La Cocha	46.705	24.207	22.498	47.311	24.536	22.775	51.090	26.111	24.979
Leales	37.776	19.322	18.454	44.698	22.389	22.309	57.235	28.605	28.630
Lules	49.921	25.362	24.559	51.863	25.938	25.925	58.442	29.124	29.318
Monteros	42.107	21.387	20.720	46.160	22.983	23.177	52.925	26.421	26.504
Río Chico	395.373	187.016	208.357	473.271	223.757	249.514	527.607	250.954	276.653
Capital	31.223	16.341	14.882	30.524	15.971	14.553	29.932	15.528	14.404
Simoca	7.909	4.031	3.878	11.449	5.992	5.457	13.883	7.250	6.633
Tafí del Valle	57.837	28.354	29.483	79.306	39.084	40.222	108.017	53.076	54.941
Tafí Viejo	11.270	5.908	5.362	11.977	6.323	5.654	15.473	8.075	7.398
Trancas	27.759	13.626	14.133	43.612	21.095	22.517	63.707	31.186	32.521
Yerba Buena									

Fuente: INDEC: Censos de Población y Vivienda 1980, 1991 y 2001

Por lo cual, podemos ver que la población de la provincia se incrementa de manera centralizada, lo que implica una permanente migración hacia el área metropolitana, porque en ella pueden encontrar mejores condiciones de vida u oportunidades laborales<sup>17</sup>.

La expansión de la urbanización de la capital hacia localidades vecinas, producida en los últimos cincuenta años, dio como resultado la conurbación de San Miguel de Tucumán con otros cinco municipios: Yerba Buena, Tafí Viejo, Alderetes, Banda del Río Salí y Las Talitas y —parcial o totalmente— con una docena de otras jurisdicciones menores constituidas en comunas rurales que, en conjunto, abarcan casi 1.200 km<sup>2</sup> (5,3% de la superficie provincial).

Ello dio origen a la denominada Área Metropolitana de San Miguel de Tucumán (AMeT), conglomerado de aproximadamente 870.000 habitantes (65% del total provincial) conformado por los municipios y comunas rurales aledaños (parte del mismo denominado Gran San Miguel de Tucumán (GSMT) por el INDEC en los censos nacionales) y del que la ciudad de San Miguel de Tucumán constituye el centro geográfico, histórico y funcional.

Desde el punto de vista geográfico el AMeT se encuentra en la zona de transición entre la montaña y la llanura, entre dos barreras naturales: al este el Río Salí y al oeste las Sierras de San Javier, pertenecientes a la cadena montañosa del Aconquija.

Se reconocen en su territorio distintas formaciones. Coexisten en este ámbito áreas urbanas donde las características del medio natural han sido muy modificadas, áreas rurales de uso agrícola intensivo con cultivos principalmente de caña de azúcar y citrus, además hortalizas y floricultura y espacios naturales de alto valor ecológico que representan el soporte natural del que depende el equilibrio de la aglomeración.

La Ciudad de San Miguel de Tucumán representa el 7,6 % del Área Metropolitana, pero en ella reside prácticamente el 61% de la población del conjunto, poniendo en evidencia que de los centros urbanos más importantes, el núcleo lo constituye el Municipio

<sup>17</sup> www.damiuec.gov.ar, Programa de Financiamiento Externo Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) Préstamo BID 2499 – OC / AR PEM Plan de Ejecución Metropolitana, Diciembre de 2012, pág. 5.

Capital que actúa como centro polifuncional con niveles de servicios de alta complejidad y especialización que conviene enfatizar.

La Banda del Río Salí, al este, y Yerba Buena, al oeste, constituyen los apéndices más importantes de la ciudad de San Miguel de Tucumán, conformando las prolongaciones físicas y funcionales principales, ya que hay otras de menor jerarquía como Las Talitas, Los Pocitos, El Manantial, etc.

Mientras que La Banda del Río Salí muestra una tendencia a confundirse con la Capital dado que al igual que ésta (aunque de inferior jerarquía y con rasgos propios) constituye un complejo industrial, residencial y comercial; Yerba Buena, por el contrario parece inclinarse a permanecer diferenciada ya que su carácter es predominantemente residencial con algunos usos compatibles con vivienda.

Tafí Viejo es el centro urbano de la AMeT que más cerca se encuentra del Gran San Miguel de Tucumán y tiene sus posibilidades de expansión condicionadas hacia el oeste, norte y este por las fuertes pendientes, quedando como única posibilidad el sudeste, que conduce a San Miguel de Tucumán.

Estas posibilidades de expansión y la inclinación de Tafí Viejo de mantener una estrecha relación con San Miguel de Tucumán permite suponer que en el futuro es previsible que ambas manchas urbanas se integren.

De lo expresado, surge claramente la importancia que detenta el Área que no sólo determina el rol que le cabe en el ámbito provincial sino que la hace aparecer como cabeza principal del contexto regional del NOA (Noroeste Argentino) y como el centro urbano más relevante del país desde Córdoba al norte.

La ciudad de San Miguel de Tucumán, ubicada a 431 msnm entre los paralelos 26 y 28 de latitud Sur y los meridianos 64 y 68 de longitud Oeste (26°49'60"S, 65°13'00"O), es la ciudad cabecera del aglomerado y la capital de la provincia de Tucumán.

El alto crecimiento poblacional de San Miguel de Tucumán y de las localidades vecinas, aparejado a la intensiva ocupación de las tierras al interior de los municipios y en sus bordes administrativos, transformó al asentamiento en una estructura conurbada de alto dinamismo funcional que se extiende más allá de los límites administrativos de cada municipio, afectando total o parcialmente a siete departamentos: Burruyacu, Capital, Cruz Alta, Leales, Lules, Tafí Viejo, y Yerba Buena y a una serie de jurisdicciones menores (comunas rurales). Los Departamentos de La Capital y Cruz Alta concentran más de la mitad de la población y de los hogares de la provincia.<sup>18</sup>

El total del área urbanizada muestra una estructura de relaciones fuertemente polarizadas, cuyo foco es el área central de San Miguel de Tucumán conformada por las avenidas: Alem, Mitre, Sarmiento, Avellaneda, Sáenz Peña, Roca, Néstor Kirchner y su periferia inmediata. Esto se debe a la gran concentración de actividades y servicios, que conforman la zona de mayor mercado de trabajo y donde la oferta de servicios es altísima.

De acuerdo a esta estructura los distintos núcleos o sectores que conforman el área tienen una tendencia a unirse y desarrollarse en dirección de las principales vías de

---

<sup>18</sup> www.damiuec.gov.ar, Programa de Financiamiento Externo Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) Préstamo BID 2499 – OC / AR PEM Plan de Ejecución Metropolitana, Diciembre de 2012, págs. 7/10/11.

comunicación y de los sectores que ofrecen menor resistencia.

Toda forma de relación o intercambio se realiza a través del foco dominante del área central acentuando aún más el esquema radial que ha sido denominador común en el desarrollo de nuestras ciudades. De tal manera los servicios generales de infraestructura responden en principio a ese esquema, dejando marcados bolsones en los que la densidad de servicios es mínima y condenando a esas zonas a un desarrollo más lento.

La demanda de transporte público en el Área Metropolitana de San Miguel de Tucumán y su zona de influencia se caracteriza por la concentración de flujos con origen o destino al Área Central de la ciudad, pues esta es origen o destino del 74% de los viajes que se producen en la mencionada región. El microcentro de la ciudad es del 22%<sup>19</sup>.

## **1- EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO**

En el transporte público colectivo que sirve al área de estudio se diferencian tres tipos de líneas:

- Líneas urbanas
- Líneas suburbanas
- Líneas interurbanas

Las líneas urbanas desarrollan la totalidad de su itinerario dentro del municipio y dependen de la municipalidad de San Miguel de Tucumán.

Las líneas suburbanas sirven a municipios y localidades de la periferia de San Miguel de Tucumán, si bien en su itinerario dentro del municipio capitalino realizan servicios urbanos, en competencia con las líneas urbanas y dependen del gobierno de la provincia.

Las líneas interurbanas conectan localidades situadas fuera de la periferia del Área Metropolitana con San Miguel de Tucumán. Disponen de una única parada en la terminal de autobuses, pudiendo atender algunas relaciones internas en los municipios. Dependen de la provincia.

• **Red de transporte público colectivo urbano:** La estructura de la red de transporte público urbano es básicamente radial, configurada por 12 líneas con recorridos diametrales que cruzan el microcentro, con la excepción de las líneas 18 y 19 que son circulares con recorridos por principalmente por avenidas y sirven marginalmente al microcentro desde Av. Avellaneda.

Ocho de las doce líneas diametrales se convierten en 26 ramales, los menos presentan itinerarios con ligeras variantes en su recorrido pero en la mayoría de los casos los itinerarios se presentan claramente diferentes, con algunos tramos comunes en la zona central, pues sirven a barrios periféricos diferentes y utilizan vías distintas en la zona central.

• **Red de transporte público colectivo suburbano:** En la red de transporte suburbano se integran las líneas que unen San Miguel de Tucumán con localidades y municipios de la periferia de San Miguel de Tucumán (Corona Metropolitana).

---

<sup>19</sup> www.ptuma.gob.ar, “Análisis Socioeconómico y de Accesibilidad para la Remodelación Integral del Transporte Urbano de Pasajeros en San Miguel de Tucumán y su área Metropolitana Ptumat”, Subsecretaría de Tránsito y Transporte – Dirección de Planificación Urbanística Ambiental, Municipalidad de San Miguel de Tucumán, Octubre 2008.

Estas líneas, en su itinerario dentro de San Miguel de Tucumán, realizan servicios urbanos, es decir, transportan viajeros con origen y destino dentro del municipio, en competencia con líneas urbanas.

Dentro de las líneas de transporte suburbano cabe diferenciar:

- Líneas suburbanas de piso urbano
- Líneas suburbanas convencionales

Las líneas suburbanas de piso urbano se pueden considerar como prolongaciones de las líneas urbanas, con un amplio recorrido urbano y sin obligación de parada en la terminal de autobuses, si bien algunas líneas paran en la terminal de autobuses.

Las líneas suburbanas convencionales tienen un recorrido urbano más reducido que las líneas suburbanas de piso urbano, y tienen obligación de parada en la terminal de autobuses.

El recorrido urbano tiene sensiblemente mayor peso que el recorrido suburbano, y en su recorrido urbano funcionan como una línea urbana, cruzando el microcentro como las líneas urbanas, y todas pasan por la terminal de autobuses, excepto la línea 101.

Las líneas suburbanas de piso convencional conectan San Miguel de Tucumán con los municipios y localidades próximas integradas en el Gran Tucumán.

Si bien tiene obligación de tener parada en la terminal de autobús, tienen un recorrido urbano que se apoya en un anillo periférico al Microcentro, que sólo sirven de forma marginal desde Avda. Avellaneda.

En estas líneas, el recorrido fuera de San Miguel de Tucumán tiene en general mayor peso que el recorrido urbano, en el cual compiten con las líneas urbanas y suburbanas de piso urbano.<sup>20</sup>

## **2 - TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL NO COLECTIVO.**

• **Servicio público de taxis municipal:** Es un servicio público de transporte de personas en automóviles de alquiler con reloj taxímetro para los viajes dentro del ejido municipal de la Ciudad de San Miguel de Tucumán. Es más adecuado para viajes ocasionales que no tienen una frecuencia diaria, o sea no del carácter de domicilio – trabajo. Posee una tarifa determinada que se conforma sobre la base de: el precio por arranque del vehículo, más, por cada 100 (cien) metros de recorrido y/o por minutos de espera.

Cabe aclarar que actualmente se unificaron los anteriores servicios de taxis, taxis diferenciales y remises bajo una única modalidad llamada “Servicio Único de Transporte Público de Pasajeros en Automóvil” (SUTRAPPA) en el que todos los servicios funcionan como la modalidad taxis y se está finalizando todo el proceso de transición al nuevo sistema.

## **3 - TRANSPORTE PÚBLICO NO COLECTIVO DE OTRAS JURISDICCIONES**

• **Servicio público de taxis de otras jurisdicciones:** Es un servicio de similares características al municipal, para prestarlo en su propia jurisdicción, pero dada la gran

---

<sup>20</sup> www.ptuma.gob.ar, “Análisis Socioeconómico y de Accesibilidad para la Remodelación Integral del Transporte Urbano de Pasajeros en San Miguel de Tucumán y su área Metropolitana Ptumat”, ob. cit., págs.. 6/7.

concentración de actividades que presenta el centro de la ciudad Capital, casi la totalidad de sus viajes se dirigen al mismo e incluso prestan servicios dentro de la misma capital.

Los taxis de otras jurisdicciones pueden transitar y dejar los pasajeros que conduzcan desde el lugar de origen, pero no pueden prestar servicios dentro del Municipio, como desde éste hacia otros lugares, ni tener paradas.

- **Servicio de remis de otras jurisdicciones:** Presenta la misma problemática que los taxis de otras jurisdicciones, por lo que presta casi la totalidad de sus servicios en la ciudad capital.

- **Taxis rurales compartidos:** Es una nueva modalidad de servicio, de jurisdicción provincial, para trasladar pasajeros desde y hasta distintas localidades de la provincia, fundamentalmente hacia el centro de la ciudad.

Pueden levantar distintos pasajeros durante su trayectoria y tienen restringido su acceso al microcentro de la ciudad.<sup>21</sup>

### **Las condiciones de la movilidad en la Provincia.**

La estructuración del **sistema vial** troncal acusa el tipo de problemas que están en la génesis de los procesos de urbanización por derrame en muchas ciudades. Se trata de importantes ejes radiales, en este caso preponderantemente en sentido este-oeste en relación a los cuales se van originando nuevos espacios urbanizados. El dilema central en estos casos radica en seguir ampliando ese sistema o adoptar una política deliberada de vías transversales que contribuyan a la configuración en el tiempo de un tejido urbano más compacto.

En este sentido las propuestas de mejorar los ejes de conectividad el sector Norte al impulsar el corredor nexo Alderetes - Las Talitas - Tafí Viejo implica jerarquizar un sistema troncal alternativo. Sus efectos en términos de desarrollo urbano deberán ser adecuadamente manejados a través de los planes de ordenamiento territorial del sector.

De acuerdo a las Estadísticas de Transporte de Pasajeros por Líneas Regulares de Servicio Público Urbano e Interurbano Enero- Diciembre 2011 elaboradas por la Dirección de Estadística de la Provincia de Tucumán<sup>22</sup>, a partir de la información brindada por 48 de las 54 empresas prestatarias del servicio, en el año 2011 la relación pasajeros transportados y asientos disponibles fue la siguiente:

Mes	Pasajeros	Asientos
Enero	10.003.414	32.353
Febrero	10.318.622	32.058
Marzo	12.375.693	32.402
Abril	12.452.508	32.549
Mayo	12.474.097	32.621
Junio	12.113.782	32.845
Julio	11.501.098	32.052
Agosto	12.854.538	33.476
Septiembre	12.421.355	32.522
Octubre	13.256.919	33.004
Noviembre	12.764.849	33.975
Diciembre	12.455.878	33.704

**Cuadro 6. Totales estimados de pasajeros transportados y asientos disponibles**

<sup>21</sup> www.ptuma.gob.ar, “Análisis Socioeconómico y de Accesibilidad para la Remodelación Integral del Transporte Urbano de Pasajeros en San Miguel de Tucumán y su área Metropolitana Ptumat”, ob. cit., pág. 10.

<sup>22</sup> Estadísticas obtenidas de la página web de la Dirección de Estadísticas de la Provincia. Pueden consultarse en <http://estadistica.tucuman.gov.ar/archivos/15Transporte/EneroDiciembre2011.pdf>

El total de los pasajeros transportados presenta una tendencia creciente significativa, crece en promedio en 194.176 pasajeros en promedio por mes.

Por su parte el transporte también presenta el clásico incremento de la motorización individual en auto o ciclomotor a expensas del transporte público y otros medios no motorizados. La fuente más reciente a este respecto es la Encuesta Origen – Destino realizada en 2011 por el programa PTUMA del Ministerio de Planificación Federal.

Puede sostenerse que el sistema de transporte público en el AMET tiene una cobertura territorial con marcadas diferencias en cuanto a opciones de conectividad, es decir cantidad de recorridos que sirven al área de que se trate. El área mejor servida es el casco céntrico de San Miguel y áreas adyacentes, sobre todo hacia el oeste, reforzando el mencionado eje este-oeste. En el resto del municipio de San Miguel las condiciones de conectividad son regulares, y (según el informe Geo), en el resto del área urbanizada la conectividad es baja.

En síntesis, los problemas de gestión, cobertura, económicos, y de coordinación del transporte, obligan a realizar un abordaje integral metropolitano tal como se propone en este proyecto.

Bajo todas estas condiciones, puede sostenerse que el crecimiento urbano, cuyas condiciones materiales nacen de una determinada asociación entre patrones de expansión, y densificación, condiciones de la movilidad y sistema de provisión de servicios, no logra ser adecuadamente conducido y evoluciona según patrones de exclusión social.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> [www.damiuec.gov.ar](http://www.damiuec.gov.ar), Programa de Financiamiento Externo Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) Préstamo BID 2499 – OC / AR PEM Plan de Ejecución Metropolitana, Diciembre de 2012, págs. 22/23/24.



## **CONCLUSIONES:**

Un sistema eficiente de transporte de pasajeros incide directamente en la calidad de vida de las personas, contribuyendo a mejorar su bienestar y respetando el derecho a las personas de gozar de un servicio que les permita trasladarse en condiciones dignas.

El acelerado e ininterrumpido crecimiento poblacional implica un gran desafío para las autoridades públicas y acentúa la necesidad de diseñar políticas públicas conjuntas.

El sistema de transporte público en la AMET no ha podido avanzar suficientemente en acciones de racionalización de recorridos, intermodalidad, implementación de carriles exclusivos, integraciones tarifarias, sistemas de comunicación con el usuario, etc. La política general de movilidad no ha avanzado en la promoción de facilitar los modos no motorizados, ni suficientemente en aspectos relativos a la seguridad vial.

Si bien no existen objeciones a nivel legislativo para la creación de un corredor de tránsito y transporte de pasajeros que una los municipios de Yerba Buena, San Miguel de Tucumán como un servicio público único, integrado, sustentable y autofinanciable, ello requerirá indefectiblemente de la cooperación entre dichos órdenes de gobierno.

En efecto, los tres órdenes municipales deberán trabajar de manera conjunta en brindar un servicio eficaz, eficiente y que permita la prestación del servicio de un mayor número de personas, convirtiéndose de esta manera en una herramienta de inclusión social.

Dicho corredor contribuirá a brindar mayor fluidez en el tránsito y transporte colectivo de pasajeros, facilitando el acceso a servicios básicos como son la sanidad, la educación, la cultura, el turismo, y hasta el mero ocio a los habitantes de dichos municipios y de las zonas aledañas. Además, permitirá una mayor movilidad social, jugando un papel clave en cuanto a generación de nuevas oportunidades laborales, como un medio de superación de la pobreza.

El diseño de un sistema único, integrado, sustentable y autofinanciable traerá ventajas de gran importancia, como ser reducción de los costos de prestación del servicio, optimizar los estándares de eficiencia y calidad en la provisión del mismo, lo cual incidirá positivamente en otros derechos que gozan con jerarquía constitucional como ser el derecho y a gozar de un ambiente sano equilibrado y apto para el desarrollo humano (art. 41 de la Constitución Nacional) y el derecho de toda persona a trabajar (art. 14 bis), ya que facilitará el traslado de los trabajadores desde su vivienda al lugar de trabajo de manera más rápida y sencilla.

Los problemas de gestión, cobertura, económicos y de coordinación del transporte obligan a realizar un abordaje integral e interdisciplinario. Por ello, resulta importante la confección de equipos de trabajo interdisciplinarios que representen los distintos intereses

en juego y cuenten con conocimientos relacionadas con diversas temáticas, como ser urbanización adecuada de los municipios, obra pública y diseño de infraestructura necesaria, protección del medio ambiente, uso racional de los recursos económicos, humanos y materiales, etc.

## **BIBLIOGRAFÍA**

a) ALTERINI JORGE H. Director General-FERRER Francisco A.M., SANTARELLI Fulvio G., SOTO Alfredo M. Directores del Tomo, CODIGO CIVIL Y COMERCIAL COMENTADO TRATADO EXEGETICO, TOMO II, págs.70/71, 1º Ed., Ed. La Ley, año 2.015.

b) Estado de situación del transporte en el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA), documento elaborado por AG Rubén UCAR (Coordinador), AG Raúl GARCIA, y AG Oscar MARTINEZ, integrantes del Observatorio de Políticas Públicas del Cuerpo de Administradores Gubernamentales de la Secretaría de Gabinete y Coordinación Administrativa de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación en el año 2012.

c) El Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe: Tendencias, Avances y desafíos en materia de consumo y producción sostenibles, minería, transporte, productos químicos y gestión de residuos. Informe para la decimoctava sesión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

d) Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte, Jorge A. Lupano, Consultor, y Ricardo J. Sánchez, Oficial de Asuntos Económicos, ambos de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), de la Organización de las Naciones Unidas, en el marco de las actividades del proyecto CEPAL/ Gobierno de Francia:” Movilidad Urbana y Servicios de Infraestructura de Transporte Urbano” (FRA/07/002).

e) Rodrigue, 2006, citado en García Palomares, Juan Carlos (2008), “Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante”, *Revista Latinoamericana de estudios urbanos regionales (EURE)*, vol. 34, N° 101, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC).

f) Blot, Horacio (2011). La infraestructura Vial en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Informe Preliminar). Buenos Aires.

g) Información obtenida de las páginas web:

[www.amartya.org.ar](http://www.amartya.org.ar)

[www.damiuec.gov.ar](http://www.damiuec.gov.ar), Programa de Financiamiento Externo Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) Préstamo BID 2499 – OC / AR PEM Plan de Ejecución Metropolitana, Diciembre de 2012.

Página web de la Dirección de Estadísticas de la Provincia: <http://estadistica.tucuman.gov.ar/archivos/15Transporte/EneroDiciembre2011.pdf>

[www.ptuma.gov.ar](http://www.ptuma.gov.ar), “Análisis Socioeconómico y de Accesibilidad para la Remodelación Integral del Transporte Urbano de Pasajeros en San Miguel de Tucumán y su área Metropolitana Ptumat”, Subsecretaría de Tránsito y Transito y Transporte –

Dirección de Planificación Urbanística Ambiental, Municipalidad de San Miguel de Tucumán, Octubre 2008.