

PATRONES MODALES Y DESARROLLO URBANO NO PLANIFICADO EN LA CIUDAD DE LA PLATA.

Dra. Arq. Laura Cristina Aón, Dra. Arq. María Luciana Giglio, Dr. Arq. Cristian Agustín Cola

Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido.

Observatorio de Movilidad urbana del Gran La Plata PID 11/U173

laura.aon@gmail.com, luciana.giglio@gmail.com, cristianagustin.lp@gmail.com

TEMA 4

El modelo de desarrollo de las ciudades argentinas, se caracteriza por la expansión urbana de baja densidad, recientemente combinada con políticas de densificación de áreas centrales que, lejos de revertir el proceso expansivo, producen expulsión de los hogares de más cantidad de integrantes hacia periferias monofuncionales. Ambos procesos incrementaron la demanda de viajes provocando insustentabilidad en materia social y ambiental. Este trabajo tiene por objetivo discutir la forma que están tomando los patrones modales de movilidad del Gran La Plata (GLP), en relación al paradigma de la sustentabilidad, como resultado del actual modelo desregulado de desarrollo urbano de expansión periférica y densificación central. Entendiendo la movilidad como resultado de las formas de planificación urbana normativa de los últimos años y de la ausencia histórica de políticas y regulaciones sobre el mercado de suelo, se pretende construir una mirada comparativa de los patrones modales del GLP en relación con su propia historia y la de otras ciudades grandes y medias de la Argentina que sufren estas formas de planificación y de movilidad urbana, las cuales deterioran progresivamente el ambiente y la calidad de vida cotidiana de la población.

El trabajo analiza, para el caso de La Plata, las prácticas de movilidad de los hogares y el consumo energético y emisiones contaminantes involucradas, en relación a la forma del desarrollo urbano. El análisis diferencia la expansión residencial en cinco áreas y relaciona sus prácticas de viaje predominantes con el tamaño de los hogares, el consumo energético y la contaminación involucrados. Los análisis realizados y sus resultados permiten profundizar la problematización del modelo de desarrollo expansivo y no planificado de las ciudades argentinas, así como también visualizar los límites en los resultados de densificación habitacional y poblacional que se llevaron adelante en la ciudad de La Plata desde 2003 a la actualidad.

La ciudad expansiva que localiza a los hogares más grandes en las periferias más alejadas, no ha bajado sus tasas de generación de viajes diarios por el aumento en la distancia de dichos viajes y una mayoría de estos viajes convergen en el centro de la ciudad, donde se unen a la movilidad de los residentes propios del casco urbano. Esta convergencia se ve también en los modos de transporte, donde autos y colectivos circulan por las mismas vías, contribuyendo a una congestión diaria creciente.

Los resultados de los análisis cuantitativos de esta situación, indican que los niveles de eficiencia en el consumo de combustible y en la producción de emisiones contaminantes, no responde tanto a los patrones modales de la población, como sí al modelo de desarrollo urbano disperso. Este resultado implica que, en este modelo de desarrollo disperso y no planificado, la promoción del sistema de transporte público masivo, no tiene por sí sola, posibilidades reales de mejorar sustancialmente la eficiencia energética y ambiental de la ciudad. En este comportamiento, aparecen dos causas estructurales que son resultado de dicho modelo de desarrollo urbano: la gran demanda de viajes al centro y la enorme distancia de estos viajes, como claves para la formulación de pautas de planificación integral del desarrollo urbano y la movilidad.

La gran demanda de viajes en general se asocia a altos niveles de actividad propios de cierta bonanza económica, sin embargo, la gran demanda de viajes al centro con estas distancias de viaje, se traducen en cantidad de kilómetros recorridos diariamente por una población creciente en cantidad y distancia, que debe acceder al centro para la realización de su vida urbana cotidiana. Estas causas de la ineficiencia energética y ambiental del partido, están acentuadas y maximizadas por el tamaño de los hogares residentes en las áreas más alejadas, por efecto de las tasas de motorización y de las tasas de generación de viajes totales de los hogares de gran tamaño (5 o más integrantes). En

consecuencia, podemos afirmar que la configuración local del modelo de desarrollo urbano y los patrones de movilidad tienden a la insustentabilidad ambiental y social.

En relación a los patrones modales se verifica para todo el Partido de La Plata la predominancia de viajes en modos motorizados no masivos (41%) mientras que estos patrones se configuran según cada área acorde a tres tendencias: a) prevalencia de modos no motorizados en el casco fundacional, b) dependencia de los modos motorizados no masivos en las áreas Norte, Este y Sur y c) dependencia de los modos motorizados masivos en el área Oeste. Estas tendencias se explican por tres factores principales: 1- la distancia o proximidad de los hogares a sus actividades cotidianas, 2- el tamaño del hogar y 3- la tasa de motorización de los hogares.

En relación a la distancia o proximidad de los hogares a sus actividades cotidianas hemos demostrado que la promoción de modos masivos no garantiza la mejora ambiental ni en la calidad de vida de los habitantes en el caso de estudio. En tanto que las distancias recorridas diarias por la población, constituye uno de los factores críticos de este problema, directamente relacionado con la concentración de actividades atractoras de viaje en el centro de la ciudad y con la monofuncionalidad de las periferias no planificadas, resulta evidente que el despliegue de nuevas centralidades y/o el impulso a procesos planificados de descentralización administrativa, educativa, de salud y comercial, constituye una medida con alto potencial para revertir el problema.

En relación al tamaño de hogar, hemos demostrado que la localización predominante y creciente de hogares grandes en las periferias, tracciona al alza la demanda de viajes totales, por la complejidad que suma la distancia a los hogares de hasta cinco integrantes (H5). Este dato debiera ser tomando en cuenta para procesos de planificación del parque habitacional y políticas estratégicas de densificación de áreas urbanas y periurbanas. Por otro lado, hemos observado cómo, en este modelo de desarrollo, las categorías de hogar con mayor eficiencia energética en su comportamiento de movilidad son la H1 y H6+, cuyo patrón modal predominante son los modos masivos de transporte (34,3% y 51,1% respectivamente) en todas las áreas. Este comportamiento tiene relación, por un lado, con la capacidad de adaptación en la movilidad de los hogares de 1 integrante, que no precisan coordinar sus viajes con otros integrantes y, en el caso de los hogares de 6 o más integrantes, con la necesidad de cierto grado de independencia; ya que coordinar el itinerario de un número tan grande de personas resulta inviable y por eso deben optar por desplazamientos independientes de los demás miembros del hogar. Este dato también debiera ser computado para la planificación de los procesos de crecimiento y desarrollo, normativas y determinación de indicadores de densidad de población y de espacio construido.

En relación a las tasas de motorización, si bien los hogares con auto producen más viajes, con trayectos más largos y destinos intermedios, es preciso resaltar que las menores tasas de motorización en el Gran La Plata corresponden a las categorías de hogar H1 y H6+ mientras que las mayores tasas de motorización corresponden a los H2, H3-4 y H5, para todas las áreas. Esta particularidad debiera también sumar a los datos para políticas de suelo y densificación de todo el partido. Por otro lado, hemos demostrado que existe en el Gran La Plata, una relación directamente proporcional de las tasas de motorización con la eficiencia del consumo y de las emisiones, y que áreas con alta participación modal a favor de los modos masivos o áreas de bajo nivel de ingreso, son cuantitativamente mucho menos eficientes en términos energéticos y ambientales que áreas como la "Norte" que concentra las mayores tasas de motorización y los mayores niveles de ingreso de la población. La tasa de motorización está en parte sujeta al nivel socio económico de los hogares, sin embargo, tiende a crecer también con la ausencia de alternativas de transporte público, situación bastante frecuente en la región por efecto de las bajas densidades poblacionales de las nuevas periferias. Es decir que, la calidad de la oferta de transporte público y la densidad de las áreas, también son explicativas de los patrones modales de movilidad registrados. En este sentido hemos observado que una buena oferta de transportes masivos en áreas con alta tasa de motorización, e incluso con alto nivel de ingreso, incide en la mejora de la eficiencia energética y ambiental. Y esta oferta mejora con el progreso de la consolidación de áreas urbanas, en términos de densidad poblacional y diversidad de usos y actividades.

El desarrollo urbano debe ser planificado e imbricado estructuralmente a la planificación de la movilidad. Para lograr una planificación integrada es preciso desarrollar los instrumentos necesarios,

cuantitativos y cualitativos, formulados o reformulados en la observación empírica del comportamiento de la ciudad y la movilidad y de los actores clave que impulsan o traccionan los procesos que configuran el desarrollo urbano. Las observaciones y demostraciones aquí presentadas, pretenden aportar elementos para la formulación de estos necesarios instrumentos de planificación del crecimiento urbano y de la movilidad de la ciudad de La Plata.

Palabras Clave: Patrones modales de movilidad, Desarrollo urbano no regulado. Insustentabilidad urbana.