

# Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

## A Challenge for Land-Use Planning: Sustainable Management of Cargo Mobility in Productive Oasis Circuits

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero*

[marianagaldeano@conicet.gov.ar](mailto:marianagaldeano@conicet.gov.ar), [mirta\\_r06@yahoo.com.ar](mailto:mirta_r06@yahoo.com.ar)

Instituto Regional de Planeamiento y Hábitat – Facultad d Arquitectura Urbanismo y Diseño – UNSJ

### Resumen

Ante el fuerte crecimiento poblacional actual, procesos de urbanización y exigencias de mercado no podemos considerar que las consecuencias que se derivan de sistemas de transporte mal planificados y desregularizados sean sólo económicas. El impacto del sistema de transporte colapsado actual refuerza el consumo energético, el impacto ambiental, las exclusiones socio espaciales, deteriora la calidad de vida, incrementa la accidentalidad, las pérdidas de espacio para los peatones y el deterioro del espacio público.

Las políticas de suelo y las políticas de transporte son una clave para desarrollo territorial. No son suficientes diagnósticos y estudios sobre gestión de la demanda de movilidad, ya que es el Estado el que debiera definir el perfil territorial, energético, económico y social de dichos modelos de transporte y determinar el impacto de la expansión económica y el desarrollo productivo en los circuitos de distribución y consumo, para la promoción y priorización de los medios de transporte más adecuados en cada caso.

El trabajo presenta un análisis crítico y una reflexión ante la crisis de los sistemas de transporte, a través de la identificación de organismos estatales con jurisdicción en el sector y los programas vigentes en materia de planificación. Se parte de la consideración de la complejidad sistémica del transporte de bienes y personas, que pone en evidencia la necesidad de un enfoque integral que considere todos los actores del sistema territorial y permanezca atento a las dinámicas de la comunidad, del territorio, del mercado y de los sistemas productivos. La ausencia de políticas y la planificación a corto plazo continúan incrementando exponencialmente las necesidades de desplazamiento de personas y bienes, los costos logísticos en los circuitos de consumo y el impacto ambiental por el consumo de combustibles fósiles.

Como resultado se identifican aspectos que se consideran fundamentales a revisar por las instituciones a cargo de la planificación, gestión, administración y regulación de los sistemas de transporte.

**Palabras Claves:** movilidad, circuitos productivos, desarrollo, dinámicas territoriales, políticas

### Abstract

Given the current strong population growth, urbanization processes, and market demands, it cannot be considered that the consequences derived from poorly planned and deregulated transport systems are only economic. The impact of the current collapsed transport system reinforces energy consumption, environmental impact, socio-spatial exclusions, deteriorates the quality of life, increases the accident rate, the loss of space for pedestrians, and the deterioration of public space.

Soil and transport policies are a key to territorial development. There are not enough diagnoses and studies on mobility demand management, since it is the State that should define the territorial, energy, economic, and social profile of these transport models, and determine the impact of economic expansion and productive development on distribution and consumption circuits for the promotion and prioritization of the most appropriate means of transport in each case.

This work presents a critical analysis and consideration on the crisis of transport systems through the identification of state agencies with jurisdiction over the sector, and current programs in planning. We begin with the consideration of the systemic complexity of the transport of goods and people, which highlights the need for an integral approach that considers all the actors of the territorial system and remains attentive to the dynamics of the community, territory, market, and of the productive systems. The absence of policies and short-term planning continue to exponentially increase the needs for the displacement of people and goods, the logistics costs in consumer circuits, and the environmental impact of fossil fuel consumption.

As a result, aspects that are considered fundamental to be reviewed by the institutions in charge of planning, management, administration, and regulation of transport systems are identified.

**Key words:** mobility, productive circuits, development, territorial dynamics, policies

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

La rápida urbanización en América Latina y el fenómeno de globalización no sólo provocaron el crecimiento demográfico concentrado en grandes zonas urbanas, sino también generaron procesos económicos, sociales y culturales que modificaron y definieron los sistemas territoriales, su dinámica, organización y políticas. De este modo la ciudad-mundo entra a regir las pautas de organización espacial del territorio en razón de su capacidad para generar dinámicas cada vez más competitivas y condescendientes con las leyes de mercado (Yori, 2007). Actualmente a nivel mundial son criterios de oportunidad, costos y externalidades de transporte y especialización territorial los que empiezan a determinar la localización de las actividades económicas.

Los flujos de mercancías y exigencias de consumo, las opciones multimodales y las conectividades entre los centros de producción y consumo exigen las infraestructuras de transporte en todas las escalas: local, nacional e internacional. El transporte no es un fin en sí mismo, sino una actividad que permite la efectiva realización de otras, y su demanda es percibida como derivada de las necesidades de la sociedad, producción, industria y economía. Tanto a nivel mundial como nacional la matriz modal del transporte muestra el predominio del transporte terrestre, tanto a nivel urbano (automóvil) como en el sector productivo (camión-flete), lo cual impacta directamente en la matriz energética del sector, dominada por el consumo de combustibles fósiles y su consecuente impacto ambiental en emisiones GEI. El sistema vial argentino, en particular, transporta más del 90 % de las cargas del país y prácticamente el 95 % del tráfico de pasajeros (Creceda, 2010).

Es importante conocer la evolución de los procesos que determinan la sinergia entre transporte, población, territorio y economía. Atentos a esto, es imposible no tomar en consideración el marco económico capitalista en donde están inmersas las poblaciones y los territorios y la fuerza movilizadora de capitales en cuanto a recursos, bienes y poblaciones se trata. Las distintas movilizaciones que componen al capitalismo se materializan a través de infraestructuras y medios de transporte muy particulares y concretos (Calonge Reillo, 2014).

Las nuevas formas de consumo y tercerización de la producción, han definido nuevas pautas de localización de las actividades productivas. La descentralización integrada de cadenas productivas gracias a la revolución tecnológica (TICs) y nuevas lógicas empresariales, han inducido un nuevo modelo territorial con sistemas y subsistemas urbanos diferentes a los de la Era Industrial. Si bien las infraestructuras de transporte son un factor de inversión y desarrollo económico para todos los territorios, si se

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

ponderan funciones centrales en la ciudad y grandes centros de consumo por la planificación y ejecución de obras sesgada por el interés económico y político, la periferia se condiciona y se reduce a la dependencia de los núcleos urbanos.

Todas estas transformaciones se traducen en una expansión fragmentada de la ciudad, con nuevas centralidades, multiplicación de viajes y relaciones espaciales a diferentes distancias que definen un modelo espacial y social disperso, poli céntrico y socialmente excluyente. En esta realidad el sistema de transporte y la movilidad de bienes y personas muestran muchas carencias de planificación a largo plazo y de intervención estatal por parte de los planes de OT. Estos debieran replantear el desarrollo urbano-rural de manera integral para garantizar transporte movilidad y acceso equitativo y sustentable. En la medida en que la ciudad crece, la necesidad de vincular las periferias con el centro requiere de condiciones que permitan dar interacciones a un sistema de acceso. A pesar de que ha sido considerada como urbana, en la actualidad la movilidad cotidiana y pendular no se realiza únicamente dentro de las áreas urbanizadas y dotadas de servicios (Ramírez Velázquez, 2009).

Las características del transporte y la movilidad en zonas rurales son una de las restricciones fundamentales para su desarrollo, pero los planes de OT hoy tienen la falencia de no abordar el territorio como un constructo íntegro urbano rural y en forma sistémica.

A finales del siglo XX y comienzos del XXI, los estudios de transporte emprenden un nuevo proceso de renovación teórica con la inclusión de las ciencias sociales, tecnologías de telecomunicaciones como reto social y además la presencia del territorio como un elemento fundamental para conceptualizar de nuevo los desplazamientos de la población ( Gutiérrez, 2010).

Una nueva forma de abordar los problemas de transporte desde un marco integral, hoy pugna por hacer equitativo el uso del sistema vial por los diferentes actores a través del concepto de movilidad. Este concepto, que fue objeto de debate central de la Sociología Urbana y de la Geografía Crítica de los años setenta comienza a dar luz a esta distinción entre transporte y movilidad que se evidencia en la literatura desde comienzos de la década pasada, aunque de una forma más bien semántica que conceptual. Incumbe el estudio del desplazamiento territorial como geografía de lugares de origen y destino de viaje (convencional del transporte), y como práctica social de desplazamiento (Guitierrez, 2012).

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

## Un desafío para el ordenamiento territorial

La crisis energética del petróleo replanteó las políticas de transporte y el desarrollo sostenible comenzó a tomar protagonismo en el sector. El desarrollo, en sus distintas figuras, social, humano, orientado al transporte, sustentable, sostenible, es un tema controversial y más aún en un sector en el que tradicionalmente se ha impuesto el aspecto económico como eje estructural. El desarrollo es una categoría política, que contiene y enlaza las diversas y complejas dimensiones de lo real, sea en el plano estructural, institucional, cultural, ambiental, humano, laboral, simbólico; y lo hace de modo político, es decir, abierto a la trama de relaciones de fuerzas sociales, a los condicionantes contextuales y a los proyectos de sociedades en tensión. (Madoery, 2016).

Hablar de desarrollo sustentable en la movilidad y transporte de bienes y personas implica compatibilizar intereses económicos, políticos, sociales y ambientales. El desarrollo sostenible y la preocupación por el medio ambiente impulsó directivas de reducción de emisiones de Gases Efecto Invernadero y mitigación del calentamiento global por parte de gobiernos nacionales en las grandes ciudades ante el uso masivo del automóvil, el cálculo de consumo energético y la huella de carbono en el transporte de carga, la identificación de oportunidades de reducción de costos logísticos, el nivel empresarial de responsabilidad medioambiental, etc. Pero la realidad es que el sector transporte continúa regido por un modelo de crecimiento económico y modernización a través de la inversión en infraestructura, como única estrategia que no integra factores socio territoriales, energéticos y ambientales en su planificación.

Los planes de OT actualmente tienen el desafío de estimular una visión más sistémica para las políticas a largo plazo, más contextuales e integradas en la gestión de redes, que incorporen en sus procesos las acciones necesarias para superar los problemas de jurisdicción y competencia nacional, provincial y municipal en planificación de obras para que dejen de ser sólo las empresas las que toman las decisiones en torno a cómo y por dónde se movilizan las mercancías, en el caso del sector productivo, por ejemplo. Los centros de consumo siguen concentrando recursos económicos, pero las economías regionales y de escala en la periferia urbana son las que ocasionan el crecimiento y desarrollo en estos espacios, promovidos o afectadas por la intervención del estado. Si bien las actividades económicas no sólo están presentes en las grandes ciudades, en América Latina la mitad de las microrregiones concentran

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

más del 95% del empleo y, a su vez, las diez microrregiones con mayor empleo reúnen el 88% de la ocupación (CEPAL, 2015).

CEPAL publicó en 2016 un documento sobre Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional, en donde destaca que la logística y la movilidad tienen un profundo impacto en el cambio estructural necesario para alcanzar un desarrollo sostenible e inclusivo en los países de América Latina y el Caribe. Se requieren medidas coordinadas institucionalmente que permitan fomentar medidas transversales de eficiencia y productividad al mismo tiempo que se reducen las externalidades sobre la población y el medio ambiente.

Se necesita además el estudio de criterios de inclusión social, trabajar con el reconocimiento de las diferencias y vulnerabilidades en cuanto a la movilidad de los asentamientos periféricos a centros de consumo, los cuales necesitan de la definición de instrumentos específicos para asegurar la articulación entre el sistema urbano y el rural.

#### **Revisión de acciones nacionales**

Con la instauración del concepto de movilidad en los planes de desarrollo, países como Chile, Colombia y México hacen varios años vienen abordando sus problemáticas con la formulación e implementación de planes de movilidad urbana para sus ciudades colapsadas e incapaces de frenar un crecimiento que va más allá de sus propios límites físicos.

Hasta el momento las políticas nacionales de desarrollo urbano de Argentina no hacen operativa la movilidad de forma efectiva, tal como se la plantea para la planificación integral y sustentable del territorio, razón por la cual las ciudades se han expandido con costos sociales y ambientales importantes. El desafío ahora es evitar que la elaboración tendenciosa de Planes Integrales de Movilidad se convierta en la nueva forma para alcanzar el financiamiento de infraestructuras de transporte masivo. La inversión en infraestructura no asegura la atracción de flujos sobre el territorio y su desarrollo, pero sí constituye un elemento básico para promoverlo y sostenerlo en la medida en que se articule con políticas y proyectos vinculados a las dimensiones social, económica y ambiental de cada territorio (Nozica, 2014).

Se mencionan a continuación los principales organismos con injerencia en la temática y los planes vigentes a nivel nacional en lo que respecta a movilidad y planes estratégicos de transporte. Si bien todos consideran el concepto de movilidad integral



*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

en el discurso, no tienen una verdadera visión integral en los lineamientos que proponen para la implementación y ejecución de acciones.

~ *Ministerio del interior y transporte (MIYT)*

Es a nivel nacional el encargado de la planificación, ejecución y gestión de políticas y obras de transporte que conectan el país y mejoran la calidad de vida de sus habitantes.

Pero no es el único con jurisdicción sobre el sector transporte, también la tiene el Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios, de cuya Secretaria de Obras Públicas depende la Dirección Nacional de Vialidad, el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de cuya Secretaria de Coordinación Económica y Mejora de la Competitividad depende la Subsecretaria de Puertos y vías navegables.

Esto da cuenta del conflicto de jurisdicciones y competencias ante la planificación y ejecución de planes de movilidad y transporte.

~ *Instituto Argentino de Transporte (IAT)*

Espacio institucional que el gobierno nacional decidió conformar en el Ministerio del Interior y Transporte, concebido para organizar los distintos niveles del estado y actores sociales a los que se les otorga carácter de miembros activos por medio de consejos.

~ *Observatorio nacional de datos de transporte ONDaT*

El Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T) de Argentina, es un centro de estudios especializado en el transporte y sus temas conexos, atendiendo a las necesidades de información sobre el sector transporte. En virtud de la dificultad de acceso a los datos, se constituye el (ONDaT), con el objeto de generar una base de datos de acceso público, confiable y que perdure en el tiempo, que sirva como fuente de referencia desde diciembre de 2004.

~ *Programa nacional de uso racional y eficiente de la energía*

A través del Decreto 140/2007 Argentina define acciones a desarrollar en diferentes ejes, uno de ellos es Transporte, donde propone diseñar un Programa Nacional de Conducción Racional, etiquetado automotor, estándares de consumo, impulsar el ahorro energético en el sector transporte y su implementación más adecuada a la distribución demográfica y a la movilidad de la región. No se dice cómo alcanzar esos objetivos.

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

~ *Plan Federal Estratégico de Transporte ( IAT – MiyT)*

El PFETRA expresa los lineamientos que han sido formulados para sentar las bases que permitan la construcción de un plan que resulte operativo en un país extenso y federal como la Argentina, con una situación geográfica singular y diversas realidades. En los lineamientos generales para el Plan estratégico de transporte, publicado en 2015 y realizado por el Instituto Argentino de Transporte (IAT) y el Ministerio del Interior y Transporte de la República Argentina se destaca que el último antecedente de planificación de transporte en el país son los estudios para el Plan Nacional de Transporte a fin de los años 70.

Si bien en Argentina se ha hablado mucho de planificación estratégica se hizo muy poco al respecto. En muchos casos se confunde plan con un conjunto de proyectos y en otros el plan no es más que un mero documento (IAT, 2015).

Se hace explícita una visión integral de la movilidad de las personas y bienes, con el fin de contemplar tanto las necesidades de movimientos de la sociedad como el sistema de transporte desarrollado para satisfacerla.

El PFETRA evidencia que no se verifica una relación adecuada entre la potencialidad productiva y el sistema de transporte, porque no tiene los niveles de eficiencia requeridos para que esa producción resulte competitiva en los mercados. Ante esta realidad el movimiento de cargas hacia el interior del país y el propio comercio exterior es en general deficiente y mucho más la información disponible para realizar una correcta planificación, congruente con las crecientes demandas de los sectores productivos.

En las acciones a realizar a corto plazo se destacan: la necesidad de una valoración estratégica de la logística para el desarrollo del país y un enfoque de sostenibilidad que trascienda la esfera ambiental y trabaje en una consideración holística del progreso económico y social a largo plazo, con puntos clave como el cambio climático, contaminación y energía.

Además de acciones a realizar en el ámbito institucional y normativo, el plan expresa la necesidad de promover una ley general de transporte que fije los objetivos y principios de política pública, y destaca la necesidad de fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas, aprovechar las condiciones de escala y demanda de las zonas rurales para atraer la participación público-privada.

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

Si bien en estos lineamientos están presentes los conceptos de visión integral, no obstante no se ha formulado ningún proyecto que permita avanzar en la dirección propuesta.

~ *Informe final Planeamiento Estratégico del Transporte: la experiencia internacional. 2015. IAT – UNSAM*

Desarrollado en 2015 por el Instituto del Transporte de la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), en el marco de la elaboración del Plan Federal Estratégico de Movilidad y Transporte de la República Argentina (PFETRA), emprendido por el Instituto Argentino del Transporte.

Realizado para convocar, integrar y articular a los sectores público y privado y propiciar la investigación, la capacitación y la distribución de la información relacionada con el transporte, aborda la cuestión capital de la sustentabilidad en sentido amplio, vínculos entre planificación económica, transporte y presupuesto. Lleva a cabo análisis de los planes estratégicos de transporte de quince países especialmente seleccionados en función de principales problemas que enfrentan en el sector, la forma en que organizan la planificación del transporte y las principales líneas de política sectorial que proponen. Luego trata en forma transversal temas cruciales para extraer conclusiones relevantes para nuestro país. Se sistematiza un conjunto de reflexiones pensando en la Argentina, las cuales constituyen las enseñanzas que se extraen del análisis realizado. Se realiza un análisis comparativo de los instrumentos y recursos con los que cuentan los países seleccionados para la planificación del transporte.

El desarrollo de metodologías de evaluación y datos accesibles a todos los ámbitos de la planificación son los principales ejes identificados por todos los países para poder desarrollar sus planes en forma eficiente, permitiendo el seguimiento y alcance de los objetivos planteados.

En particular, en los países de América del Sur analizados se registra que los modelos son herramientas difíciles de sostener en el tiempo, el trabajo de campo es muy grande y todavía no se ha generalizado el desarrollo de metodologías de análisis capaces de requerir otras fuentes de datos que resulten en una forma más económica y eficiente de recolección.

~ *Plan Integral de Movilidad 2014. Ente Movilidad Rosario - Municipalidad de Rosario*



*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

Rosario, es líder en transporte sustentable en Argentina. La ciudad recibió la mención honorífica del Premio al Transporte Sostenible 2013 realizado en Washington DC en el marco de la Reunión Anual de la Junta de Investigación de Transporte (TRB). El reconocimiento se debió a la priorización de la circulación del transporte público.

La Propuesta de Reordenamiento del Área Central es un documento técnico que fue presentado en Noviembre del 2013 por el Ente de la Movilidad de Rosario al Concejo Municipal que debate por temas la pertinencia de aplicación de las estrategias, y si requieren o no de alguna modificación, para luego ser aprobadas y convertidas en normas de la ciudad.

El Plan Integral de Movilidad del año 2011, es considerado un documento flexible, que marca desde su concreción una referencia en todas las iniciativas en torno a la movilidad de la ciudad y su área metropolitana tendientes a mejorar todo lo concerniente a la necesidad de contar con las instituciones y autoridades pertinentes para lograr la gestión e implementación de proyectos que requieren compromisos sostenidos y acciones coordinadas.

Se abordan, tanto a partir de diagnósticos como de propuestas, los cinco temas considerados más importantes: la infraestructura, el transporte de cargas (urbano), el transporte público, el transporte motorizado privado y el transporte no motorizado.

#### **Cuáles son las falencias. El mito de la movilidad.**

No hay directrices concretas diseñadas para las distintas realidades territoriales nacionales sobre las cuales abordar la problemática de la organización territorial de la movilidad de bienes y personas a nivel nacional, salvo la ciudad de Rosario que lidera en Argentina el trabajo urbano para movilidad sustentable.

Un profundo cambio es necesario para integrar de manera efectiva y operativa la movilidad de bienes y personas a los planes de OT como eje articulador urbano-rural tanto a nivel local, regional y nacional.

Las iniciativas y promoción de la movilidad sustentable en torno a la ciudad son las únicas evidencias a nivel nacional de este proceso de cambio necesario: incentivar el uso de modos no motorizados, públicos y masivos, campañas de concientización de conducción eficiente, estrategias de mitigación de emisiones vehiculares a través del aumento de la tasa de ocupación de los vehículos, etc. Todas estas acciones son necesarias, pero no suficientes. La periferia de la ciudad es sólo considerada para asegurar las condiciones de infraestructura y acceso a zonas productivas, para

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

atender las necesidades de consumo urbano de mercancías. Se carece de una visión sistémica, integrada, por parte tanto del estado nacional como de los gobiernos provinciales.

Sin un enfoque de investigación-acción multidisciplinar y sin información y conocimiento actualizado sobre la composición y dinámica del territorio, las planificaciones en el sector de la movilidad de cada región no podrán integrar factores energéticos, sociales y ambientales a criterios de distancia, coste económico y localización, para una cohesión territorial, económica y social que asegure la eficiencia y sustentabilidad de la movilidad en el territorio. Los espacios de integración urbano-rural pueden desempeñar un rol articulador y cohesionador entre las infraestructuras de escala global y el territorio de escala local, los espacios de articulación entre el sistema urbano y el rural se presentan como áreas de oportunidad para multiplicar los espacios de contacto (López, 2015).

Hacer más sostenible y eficiente la movilidad integral de personas y bienes de manera integral con la intervención pública, hace que la movilidad deje de estar restringida a la planificación al interior de gobiernos locales y del sector industrial y se permita formular una política de reconocimiento de vulnerabilidades. En este caso, la movilidad no realizada es un complemento de políticas de transporte que lo traten como inductor de la demanda (Gutiérrez, 2012).

### **Conclusiones**

Es importante destacar la necesidad de un pensamiento político social sistémico, que aborde la problemática de la movilidad y transporte, para promover la integración de éstos a la organización territorial como articulador del territorio, y alcanzar un equilibrio participativo en los roles del mercado, estado y capital social en desarrollo del sistema territorial.

Es fundamental avanzar hacia una planificación de la movilidad de bienes y personas, con una metodología flexible, y con participación social, económica e institucional, que se adapte a la singularidad y cambios de cada región, y permita que los espacios de poder ocupados por las exigencias de mercado en la planificación de infraestructuras y caminos productivos en zonas rurales sean ganados por la intervención sostenible del estado a favor del territorio, fundamental para el desarrollo y calidad de vida la población.

**Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero** | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

La ausencia de planificación de la movilidad integral en los planes de ordenamiento territorial en cuanto a movilidad integral es una condición que limita su potencial para alcanzar el desarrollo regional participativo, íntegro y sostenible, no sólo en el ámbito urbano, donde solo se viene trabajando. Es fundamental dar una respuesta intermodal adaptada a las necesidades y a los territorios, así como desarrollar la complementariedad de las redes y la coordinación entre las políticas de transporte, de ordenamiento y de urbanismo.

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

## Bibliografía

AGOSTA, R. (2011). Problemática general del sector transporte en la Argentina. En Revista del Plan Fénix. Año 2 Numero 9 - ISSN 1853 8819 (p. 14-25).

CALONGE, F. (2014). Movilidades capitalistas e identidades subalternas. Te mueves porque te mueven.

CENTRO ESTRATÉGICO PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO ARGENTINO–CECRED, EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ARGENTINA” Análisis de situación, problemáticas y propuestas para el Sistema de Transporte en Argentina

CEPAL (2015). Complejos productivos y territorio en la Argentina. Aportes para el estudio de la geografía económica del país.

EIZAGUIRRE GARAITAGOITIA, X. (2001). La construcción del territorio disperso. Talleres de reflexión sobre la forma difusa. Barcelona: Edicions Universitat Politècnica de Catalunya (upc).

GARCÍA, A. (2007). ¿Un nuevo ciclo para la planificación regional? El caso de seis economías regionales Argentinas. En Revista electrónica de geografía y ciencias sociales ISSN: 1138-9788.

GUILLEN, R. (2015). Inteligencia Estratégica: sistema de planificación y gestión ISBN 9789876940139. Buenos Aires.

GUTIÉRREZ, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. En: Scripta Nova [En Línea]. Vol. XIV, No. 331 (86). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona. Disponible en: [www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm)

GUITIERREZ, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas de transporte. En Revista Bitácora 21 Dossier Central, 63.

IAT (2015). Plan Federal Estratégico de Transporte. Lineamientos Generales.

CENECORTA, A. (2011). La necesidad de una política pública para el desarrollo de sistemas integrados de transporte en grandes ciudades mexicanas. Revista INVI, 26 (71), Pags 133-142. ISSN 0718-8358

*Mariana Galdeano Ruiz, Mirta Romero* | Un desafío para el ordenamiento territorial: Gestión sustentable de la movilidad de cargas en circuitos productivos de oasis.

ITDP México-Centro EURE. (2012). Planes Integrales de Movilidad: lineamientos para una movilidad urbana sustentable. México

LÓPEZ-GOYBURU, P. (2015). Miradas innovadoras sobre la interfaz urbano-rural: el plan de Extensión de Ámsterdam, los planes del Condado de Londres y del Gran Londres, y el plan Dedos de Copenhague. EURE (Santiago) [online]. 2017, vol.43, n.128, pp.175-196. ISSN 0250-7161. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612017000100008>

MADOERY, O. (2016). Los desarrollos latinoamericanos y sus controversias. - 1a ed. Ushuaia: Ediciones UNTDF.

NOZICA, G. (2014). Planificar para la integración territorial. Los escenarios deseables de inserción de la provincia de San Juan al MERCOSUR. En Revista Iberoamericana de Urbanismo nº6 Dossier

RAMÍREZ VELÁZQUEZ, B. (2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos. Revista Ciudades N° 82 Movilidad y transporte, Sección Ensayo, pag 3. México, Red de investigación urbana A.C. ISSN 0187-8611

SCHWEITZER, M (2011). La relación entre transporte y territorio. En Revista Voces en el Fénix. Año 2 No 9 ISSN 1853 8819 p. 26

YORY, C. (2007). Desarrollo territorial integrado, ciudad difusa y nuevas ruralidades. Consideraciones positivas para fortalecer el tema de la ciudad región en el diseño y revisión de los POT.