**Ministerio de Cultura y Educación**
**Universidad Nacional de San Luis**
**Facultad de Turismo y Urbanismo**
**Departamento: Turismo**
**Area: Area de Desarrollo Urbano y Regional**

**(Programa del año 2024)**
**(Programa en trámite de aprobación)**
**(Presentado el 03/04/2024 08:24:34)**

## I - Oferta Académica

| Materia | Carrera | Plan | Año | Período |
|---|---|---|---|---|
| MOVILIDAD URBANA | L.G.D.U.R. | 57/2019 | 2024 | 1° cuatrimestre |

## II - Equipo Docente

| Docente | Función | Cargo | Dedicación |
|---|---|---|---|
| CRESMANI, MONICA LILIANA | Prof. Responsable | P.Adj Exc | 40 Hs |
| SILVESTRE, LUCIANA SOL | Responsable de Práctico | JTP Exc | 40 Hs |

## III - Características del Curso

| Credito Horario Semanal | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Teórico/Práctico** | **Teóricas** | **Prácticas de Aula** | **Práct. de lab/ camp/ Resid/ PIP, etc.** | **Total** |
| 4 Hs | 3 Hs | 1 Hs | Hs | 4 Hs |

| Tipificación | Periodo |
|---|---|
| A - Teoria con prácticas de aula y campo | 1º Cuatrimestre |

| Duración | | | |
|---|---|---|---|
| **Desde** | **Hasta** | **Cantidad de Semanas** | **Cantidad de Horas** |
| 11/03/2024 | 21/06/2024 | 15 | 40 |

## IV - Fundamentación

Abordar la complejidad de la ciudad desde la especificidad de esta carrera, involucra la comprensión de que las ciudades y los territorios deben constituir un “hábitat” que integre las diversas maneras de “habitar”, es decir, la construcción de un hábitat para un habitar integral que se verifique en la movilidad urbana. Con esta asignatura pretendemos desplegar un espacio de construcción colectiva del conocimiento que instale, de manera integral, los conceptos de movilidad, ciudad, gestión, planificación y transporte, como articuladores de las relaciones entre los componentes físicos y sociales de los sistemas territoriales sostenibles. En efecto, la movilidad, el transporte y la ciudad material constituyen cada vez más, un nodo complejo e indisociable en las sociedades contemporáneas, siendo a la vez causa y efecto en una relación compleja del modelo político y económico de planificación territorial. La problemática de la movilidad en la ciudad, en relación con el modelo urbano vigente y en general con los procesos de suburbanización y creación de espacios urbanos fragmentados y de baja densidad habitacional, generan innumerables problemas de gestión pública y de calidad de vida ligados a la desigualdad de condiciones urbanas y de acceso a la movilidad, desigualdad que vulnera el Derecho a la Ciudad de los habitantes urbanos.

La complejidad y multicausalidad del tema combinado de la movilidad, la ciudad y el transporte, merecen un abordaje integrado dada su interdependencia estructural. La movilidad urbana se complejiza y agrava con el crecimiento de baja densidad, disperso y fragmentado de la ciudad, consecuencia de una inadecuada gestión del suelo y de la falta de planificación territorial. Este proceso disfuncional ha sucedido en ciudades de la región latinoamericana a lo largo de los últimos 30 años: “Hoy ya no se puede abordar la movilidad urbana y la accesibilidad si no se incluye, también, el modelo (forma) de ciudad, donde se desarrollan los desplazamientos y la capacidad de acceso de los ciudadanos a las actividades

urbanas" (Miralles Guash, C; Cebollada, A. 2009). Desde esta mirada, debemos admitir que las ciudades no tendrán una movilidad sustentable sin una eficiente gestión del suelo. El aumento del consumo de energía, tiempo y dinero impulsado por la necesidad de hacer viajes cada vez más largos y complejos, constituye un problema que debe ser corregido, junto con la continua expansión urbana monofuncional-residencial, pobre en infraestructuras y cada vez más distante de las actividades urbanas cotidianas.

Problematizar la movilidad con la ciudad involucra por un lado, la comprensión de la forma de vida de la población, ligada a la forma y organización urbana en la que habita, en relación a cómo es su movilidad y, por otro lado, involucra la comprensión de la ciudad que resulta del modelo de desarrollo urbano vigente y de las posibilidades y desafíos de acompañar ese desarrollo con las políticas públicas que otorgan derecho a la ciudad. De este doble abordaje surgirían preguntas acerca de cómo garantizar el acceso a actividades, equipamientos y oportunidades, servicios e infraestructuras de calidad, a fin de generar ideas y argumentos para trabajar propuestas urbanas con mayor equidad social, económica y ambiental.

Desde esta perspectiva, la asignatura pone énfasis en la comprensión de las bases socio-económicas y las condiciones técnicas del actual modelo de movilidad y transporte y de cómo este responde a la actual forma de las ciudades con las que se reproduce la ciudad, haciendo foco en el binomio Barrio - Ciudad. Se pretende generar un conocimiento específico en los estudiantes con el fin de preparar a los futuros profesionales con herramientas que los habiliten a proceder en el diseño de la movilidad urbana sostenible y un sistema de transporte viable. En base a lo expuesto se definen un conjunto de principios para esta asignatura:

1- Que la movilidad y el acceso a la ciudad son componentes emergentes del modelo de desarrollo territorial, restringidos por la forma urbana resultante de la gestión del suelo y por tanto, deben ser planificados, gestionados y diseñados integralmente.
2- Que el abordaje del conocimiento de las relaciones entre la movilidad y la ciudad implica una evaluación sobre multidimensiones que apela a la interdisciplina.
3- Que la expansión urbana de baja densidad genera una forma urbana que hace inviable el uso sustentable de los sistemas de transporte público masivo deteriorando la movilidad y por lo tanto genera exclusión social, pobreza de tiempo y dependencia del automóvil.
4. Que a nivel mundial, el principal problema de movilidad en ciudades intermedias y grandes es el intenso uso del automóvil particular, mientras que el principal desafío es promover el uso de transporte masivo y de modos no motorizados.
5. Que a nivel regional (Latinoamérica), el principal problema para diseñar y planificar un sistema de movilidad sustentable, basado en transporte masivo y no motorizado, es la forma urbana discontinua y de baja densidad con la que se expanden las ciudades.
7. Que la planificación y la gestión de las ciudades compactas y continuas, como modelo de forma urbana sustentable, es una deuda histórica de la gestión pública y es además un desafío clave de las políticas de transporte y movilidad sostenible.

## V - Objetivos / Resultados de Aprendizaje

Objetivo General:
El objetivo general de esta asignatura es el de introducir a las y los estudiantes de Licenciatura en Gestión para el Desarrollo Urbano y Regional en el conocimiento de los aspectos clave de la movilidad urbana garantizando las siguientes tres etapas: (1) La comprensión conceptual y empírica de los contextos espacio-temporal y socio-económico del complejo movilidad-ciudad; (2) el manejo de herramientas de análisis y desarrollo de propuestas integrales de diseño, planificación y gestión de la ciudad con la movilidad y el transporte; (3) el reconocimiento de las relaciones entre la mejora de la movilidad urbana, de la ciudad y del transporte con la calidad de vida de la población y la generalización del derecho a la ciudad.

Objetivos Específicos:
(1) Conocer las problemáticas y las experiencias de movilidad, transporte público y forma urbana en distintas regiones, países y ciudades.
(2) Manejar con cierta precisión los conceptos del campo del transporte y de la movilidad relacionados a la planificación y gestión de ciudades.
(3) Conocer la casuística, las bases teóricas y los fundamentos de la expansión urbana en casos generales y específicos del crecimiento del parque habitacional estatal y privado, nacional y regional.
(4) Conocer y experimentar instrumentos operacionales para conocer, analizar y problematizar la movilidad urbana, el transporte y la planificación.

(5) Explorar experiencias conocidas y comparables para desarrollar propuestas para la planificación de la movilidad urbana sostenible en un caso específico.
(6) Desarrollar un pensamiento crítico sobre las formas de la expansión residencial de ciudades argentinas como base a la formulación de nuevas pautas de planificación de la ciudad y de la movilidad.

## VI - Contenidos

**Unidad 1: Conceptos generales clave. Movilidad en ciudades.**
Principios de la movilidad urbana. Complejidad y territorio. Transporte y movilidad. Movilidad Sostenible. El complejo movilidad y ciudad. Prácticas y comportamientos de movilidad urbana. Principales indicadores. Condiciones materiales de vida. Género. La localización residencial en la ciudad. Las desigualdades. La pandemia.
ACTIVIDADES TEÓRICAS: En correspondencia con la Unidad Temática 1, las actividades teóricas de esta etapa abarca: En la primera clase, el contexto espacial y temporal de la tríada conceptual movilidad - forma urbana - transporte. En la segunda clase, abarca el concepto de transporte y planificación territorial junto con una casuística de problemas sociales y ambientales de la movilidad y del transporte por la forma urbana. En la tercera clase se abarca una casuística de procesos de gestión y propuestas de movilidad y transporte en ciudades

**Unidad 2: El complejo movilidad y ciudad**
El abordaje de la complejidad en casos. Análisis de ciudades: La Plata, Neuquén, Bordeaux. General Pico, Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Mendoza, Posadas. Ciudades del mundo y de la regiòn. Ciudades capitales. ¿Quiénes hacen la movilidad?
ACTIVIDADES TEÓRICAS: En correspondencia con la Unidad temática 2, las actividades teóricas de esta etapa incluyen: En la primera clase, los conceptos de ciudad y movilidad con enfoque de derechos: Derecho A La Movilidad Y Derecho A La Ciudad. En la segunda clase, se incluyen conceptos, instrumentos, formas y ejemplos para la Construcción de problematizaciones en base a la noción de complejidad, tejido y estructura urbana, expansión urbana, consolidación. En la tercera clase se presentan los conceptos y fundamentos ejemplificados para abordar el tema de los Instrumentos de análisis para la problematización del tema en un caso específico.

**Unidad 3: Propuestas de planificación de la movilidad**
Análisis de casos, selección de tipo de propuestas a desarrollar. Construcción de material de análisis de caso según selección. Argumentaciones para el proyecto. Elaboración de síntesis de preguntas y respuestas de diagnóstico. Desarrollo de proyectos y argumentaciones.
ACTIVIDADES TEÓRICAS: En correspondencia con la Unidad temática 3, las actividades teóricas de esta etapa incluyen: En la primera clase, conceptos y ejemplos de diseño de la forma urbana, vialidades, estructuras urbanas, centralidades y atractores de viaje para la movilidad. En la segunda clase, diseño del espacio público para la movilidad sostenible y en la tercera clase se incluyen elementos de Diseño de movilidad y desarrollo urbano orientado a transporte, centralidades y modelos urbanos, transporte público ferroviario y automotor para aplicación al caso de estudio.

## VII - Plan de Trabajos Prácticos

Consideraciones generales: Los trabajos prácticos tienen el objetivo de aplicar los conceptos teóricos vistos en las clases. Su realización será individual o grupal según se especifique en cada caso, es decir, en cada Trabajo Práctico, como así también la forma de presentación.

TP N°1: Análisis de la movilidad urbana. ACTIVIDADES PRÁCTICAS: Para iniciar las actividades prácticas se trabaja a partir de una actividad mediada por lxs docentes, para realizar lecturas y construir cuadros sinópticos e identificar ideas y conceptos clave, presentándolas en láminas como disparadores de un debate en el espacio de la cursada. Paralelamente se trabaja en la construcción de información de movilidad urbana de los estudiantes, quienes deberán construirla para comenzar a reconocer procesos y situaciones que habiliten la reflexión conceptual que se está trabajando. Se agrupan los casos de ciudades por tipo de barrios y tipo de experiencias de movilidad para dar lugar a la discusión de los conceptos de la clase teórica. Se continúa con la actividad de exposición de análisis de lecturas científicas secuenciales, analizadas y asignadas para dar continuidad al debate. La etapa finaliza con la actividad de Esquicio de Experiencias, a desarrollarse en clase, donde lxs estudiantes registran las características del lugar de residencia y del viaje cotidiano de ese dia a la facultad, acorde a los conceptos trabajados debatidos en clase, a partir de lo que se construirá un taller de discusión sobre los temas trabajados en toda la etapa 1.

TP N°2: ACTIVIDADES PRÁCTICAS: Comienza la etapa con la exposición del trabajo individual de la etapa anterior, durante la cual lxs estudiantes se agruparán para realizar una selección de áreas de trabajo que sean de interés común. La conformación de grupos será el punto de partida para el inicio del trabajo de construcción del caso de estudio grupal, a partir de los conceptos y temas trabajados. Seguidamente en esta etapa los estudiantes realizarán una exposición del caso elegido, con todos los componentes de movilidad y forma urbana, para iniciar la investigación cuali y cuantitativa con el fin de construir el planteo del problema de movilidad urbana del caso, integrado en clase, con la utilización de marcos problemáticos y árboles de problemas. Finalmente la etapa termina con la Exposición de la problematización de cada caso y unos lineamientos para iniciar soluciones y propuestas.

TP N°3: ACTIVIDADES PRÁCTICAS: Se trata de ejercitar el desarrollo de propuestas para la sostenibilidad de la movilidad urbana. La etapa propositiva comienza con la exposición del planteo de lineamientos de los casos, categorizados, sobre los cuales se trabajará a partir de un análisis de posibilidades en base a casos de planes y propuestas presentados en las clases teóricas, casos provistos en la bibliografía y casos aportados por lxs estudiantes. Seguidamente lxs estudiantes realizarán una exposición del análisis de un caso plan-proyecto, identificando sujetos, presupuesto, actores / posicionamientos y componentes del proyecto material de barrio y movilidad. La etapa finaliza con el Taller de propuestas que tendrá lugar mediante un esquicio de diseño precedido por una clase teórica de diseño y planificación, con Enchinchada de avances y ajustes.

## VIII - Regimen de Aprobación

CONDICIONES:

1.- PARA CURSAR
Correlatividades exigidas por el plan de estudio.

2.- PARA REGULARIZAR
Son condiciones
- Aprobar el 100% de las evaluaciones parciales con un puntaje mínimo de cuatro (4). Se tomará una (1) evaluación parcial con dos instancias de recuperación.
-Aprobar el 100% de los trabajos prácticos con un puntaje mínimo de seis (6) con la posibilidad de recuperar solo uno (1). Si el estudiante no cumpliera con cualquiera de los ítems anteriores su situación será considerada como libre.

3.- RÉGIMEN PROMOCIONAL
Son condiciones:
- Aprobar el 100% de las evaluaciones parciales con un puntaje mínimo de siete (7). Se tomará una (1) evaluación parcial con dos instancias de recuperación.
-Aprobar el 100% de los trabajos prácticos con un puntaje mínimo de seis (7). Si el estudiante no cumpliera con cualquiera de los ítems anteriores su situación será considerada como regular o libre.

4.- APROBACIÓN POR EXAMEN FINAL
4.1 Régimen regular:
Se evaluará sobre los temas correspondientes al programa.
Modalidad:
a) Oral

4.2 Estudiante libre
Presentar y aprobar 10 días hábiles antes de la fecha de examen final todos los trabajos prácticos arriba mencionados.
Se evaluará sobre los temas correspondientes al programa. Consta de dos (2) instancias:
a) Escrito.
b) Oral.

## IX - Bibliografía Básica

**[1]** AÓN, L., COLA, C., GIGLIO, L., VERA CANDADO, J. (2014). Políticas de transporte y movilidad para la planificación

en crecimiento urbano. La Plata, Argentina: XI Simposio de la Asociación Internacional de Planificación Urbana y Ambiente (UPE 11).
http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/54852/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
**[2]** AÓN, L. C., GIGLIO, M. L. Y COLA, C. A. (2017). Patrones modales de movilidad y desarrollo urbano no planificado en la ciudad de la plata. Revista Transporte Y Territorio (17): 117-144. https://doi.org/10.34096/rtt.i17.3870
**[3]** AÓN L. C. (2020) "Racionalidad no económica de la movilidad urbana" Tesis de doctorado. Programa de doctorado en Arquitectura y Urbanismo -FAU - UNLP.
file:///home/laura/Descargas/TESIS%20LAURA%20CRISTINA%20AON%20FINAL%20(1)Opt.pdf-PDFA.pdf
**[4]** Gutiérrez, A. (2017). Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad. Recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial. Buenos Aires: Eueba.
**[5]** Gutiérrez, A. (2012). Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. Bitácora Urbano-Territorial, 21(2), 3.
**[6]** Herce, M., & Vallejo, M. H. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano (Vol. 18). Reverté.
**[7]** Jirón Martínez, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad.
**[8]** Jouffe, Y., & Lazo Corvalán, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad: Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. EURE (Santiago), 36(108), 29-47.
**[9]** Kralich, S. (2009). Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad posfordista. El caso de la RMBA. In X Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación de Estudios de Población de la Argentina.
**[10]** Lazo, A., & Calderón, R. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. EURE (Santiago), 40(121), 121-140.
**[11]** Miralles-Guasch, C., & i Frontera, À. C. (2003). Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad. Madrid: Fundación alternativas.
**[12]** Miralles Guasch, C., Marquet Sardà, O., & Castela, M. Á. (2012). Un análisis de la ciudad compacta a través de los tiempos de desplazamiento. In 8º Congreso Internacional Ciudad y Territorio Virtual, Río de Janeiro, 10, 11 y 12 Octubre 2012. Centre de Política de Sòl i Valoracions.
**[13]** Singh, D. Z., Giucci, G., & Jirón, P. (2018). Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina. Editorial Biblos.

## X - Bibliografia Complementaria

**[1]** AÓN, L; ZUNINO SINGH, D; ARREGUI C. (2023) "Repliegue del estado y avance de los sectores privados del transporte en el gran la plata, desde su fundación hasta hoy (1882-2021) En prensa. Revista Historia Regional.
file:///home/laura/Descargas/Aon-1.pdf
**[2]** ARREGUI, C.; VÁZQUEZ WLASIUK, C. ; GIGLIO, M. L.; AÓN, L. C. (2020) "¿Transporte Público Para Esenciales O Transporte Público Esencial? Prospectivas Sobre La Movilidad Urbana Pospandemia". Ecuador: Revista EIDOS.
https://revistas.ute.edu.ec/index.php/eidos/article/view/760
**[3]** Gutiérrez, A., & Rearte, J. (2006). Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires. Panorama Nacional da pesquisa en Transportes. Río de Janeiro, ANPET, 829-840.
**[4]** Kralich, S. (2002). La ecuación" más privado, menos estatal": quiénes ganan y quiénes pierden. El caso del servicio de transporte público en el Gran Buenos Aires. EURE (Santiago), 28(84), 85-101.
**[5]** Olmo-Sanchez, M. I. (2015). La perspectiva de género en el análisis de la movilidad y el transporte: una aproximación cuantitativa.
**[6]** Tobío, C. (2000). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. Boletín CF+ S, (13).
**[7]** Velásquez, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)[tesis doctoral, Universitat de Barcelona]. Repositorio institucional UB. Recuperado de: http://diposit. ub. edu/dspace/bitstream/2445/67821/1/01. CVVM_1de5. pdf.

## XI - Resumen de Objetivos

Introducir en la comprensión conceptual y empírica de los contextos espacio-temporal y socio-económico del complejo movilidad-ciudad; y manejo de herramientas de análisis y desarrollo de propuestas integrales de diseño, planificación y gestión de la ciudad con la movilidad y el transporte y el reconocimiento de las relaciones entre la mejora de la movilidad urbana, de la ciudad y del transporte con la calidad de vida de la población y la generalización del derecho a la ciudad.

## XII - Resumen del Programa

Unidad 1: Conceptos generales
Unidad 2: El complejo movilidad y ciudad
Unidad 3:  Propuestas de planificación de la movilidad

## XIII - Imprevistos

En caso de ausencia de las docentes o pérdida de días de clase, se acordará una nueva fecha para su recuperación y/o se entregará material complementario para que los estudiantes realicen un refuerzo de la actividad en modalidad virtual.

## XIV - Otros

| ELEVACIÓN y APROBACIÓN DE ESTE PROGRAMA | |
|---|---|
| | **Profesor Responsable** |
| Firma: | |
| Aclaración: | |
| Fecha: | |