

# **Lineamientos para un Plan de Movilidad Activa Metropolitana**



## ÍNDICE

I. Fundamentación	3
II. Transporte Público y Movilidad Activa en las localidades metropolitanas.	5
II.a. La asociación entre modalidades en el área metropolitana	7
II.b. Desarrollo de la Movilidad Activa en las localidades	11
II.c. Información censada sobre la Movilidad Activa en las localidades	15
III. Estrategias proyectuales	17
III.a. La Movilidad Activa en las nuevas centralidades	18
III.b. El enlace entre la ciudad central y las localidades limítrofes	19
III.c. Propuestas generales por corredores y las actuaciones en el ámbito local	21

## I. Fundamentación

El problema de la movilidad en una escala regional es un tema recurrente de la agenda pública, particularmente en el ámbito del área metropolitana rosarina. Las políticas entorno a esta problemática suelen atender demandas cuando la saturación de las vías de circulación disponibles evidencian congestiones que parecen irreversibles. Asimismo, al encontrarnos en un escenario metropolitano que marida estructuras viales y ferroviarias con destino portuario, las distintas escalas de planificación denotan falta de consensos básicos donde la convivencia entre el transporte de largo alcance (camiones y ferrocarriles de carga mayor gestionados a niveles nacionales y/o provinciales) resulta altamente conflictiva con el acceso a funciones urbanas básicas de pequeña o mediana escala (movilidad de las personas usualmente gestionadas a nivel urbano por municipios y comunas).

Así es que tanto la Conectividad (interpretada como los vínculos de infraestructuras de calidad entre usos urbanos) como la Accesibilidad (interpretada como la versatilidad de modos que cada sector urbano dispone para beneficio de los usuarios) se ven regularmente disminuidas, dejando a la población metropolitana con escasas opciones para moverse en el propio territorio.

En paralelo, observamos un proceso de disociación entre antropización del suelo y movilidad que resulta preocupante debido a los sabidos conflictos entre suburbanización y sostenibilidad. Aún así, cabe remarcar lo que por obvio no debe olvidarse: la ocupación diluida del territorio deviene en una movilidad reducida y costosa. Uno de los más evidentes perjudicados en esta progresiva densidad diluida es el transporte público, que no logra (y progresivamente logrará aún menos) postularse como una alternativa viable para la ciudadanía en tanto suburbanización deviene sinónimo de altos costos de funcionamiento y mantenimiento.

*“...el transporte público en los medios suburbanos dispersos, unifuncionales y de baja densidad es progresivamente más ineficaz y menos rentable. Mejorar sus niveles de servicio para hacerlo más atractivo implica casi inexorablemente mayores déficits de explotación; limitar sus prestaciones (extensión de líneas, frecuencias, etc.) a la demanda real implica un deterioro creciente de su calidad: lo que supone la necesidad de recortes en los servicios ofrecidos y un paralelo incremento en la utilización del automóvil privado y en la demanda de infraestructuras viarias. Así se genera un círculo vicioso, típico de las ciudades americanas, de servicios públicos cada vez más escasos y más caros –como la forma de hacerlos rentables-, lo que a su vez genera caídas en su utilización, nuevos déficits y, consecuentemente, nuevos recortes y subidas de precios, etc.”<sup>1</sup>*

Las propuestas de circulación exclusiva (o prioritaria) del transporte público por determinados carriles o nuevas infraestructuras con tal propósito, la aparición de la bicicleta como protagonista restituido de la circulación urbana (desplazando su consideración bucólica como medio de paseo o iniciación infantil en la escala “ascendente” de desarrollo personal hasta llegar al automóvil propio), la disuasión del uso indiscriminado de los espacios circulatorios por

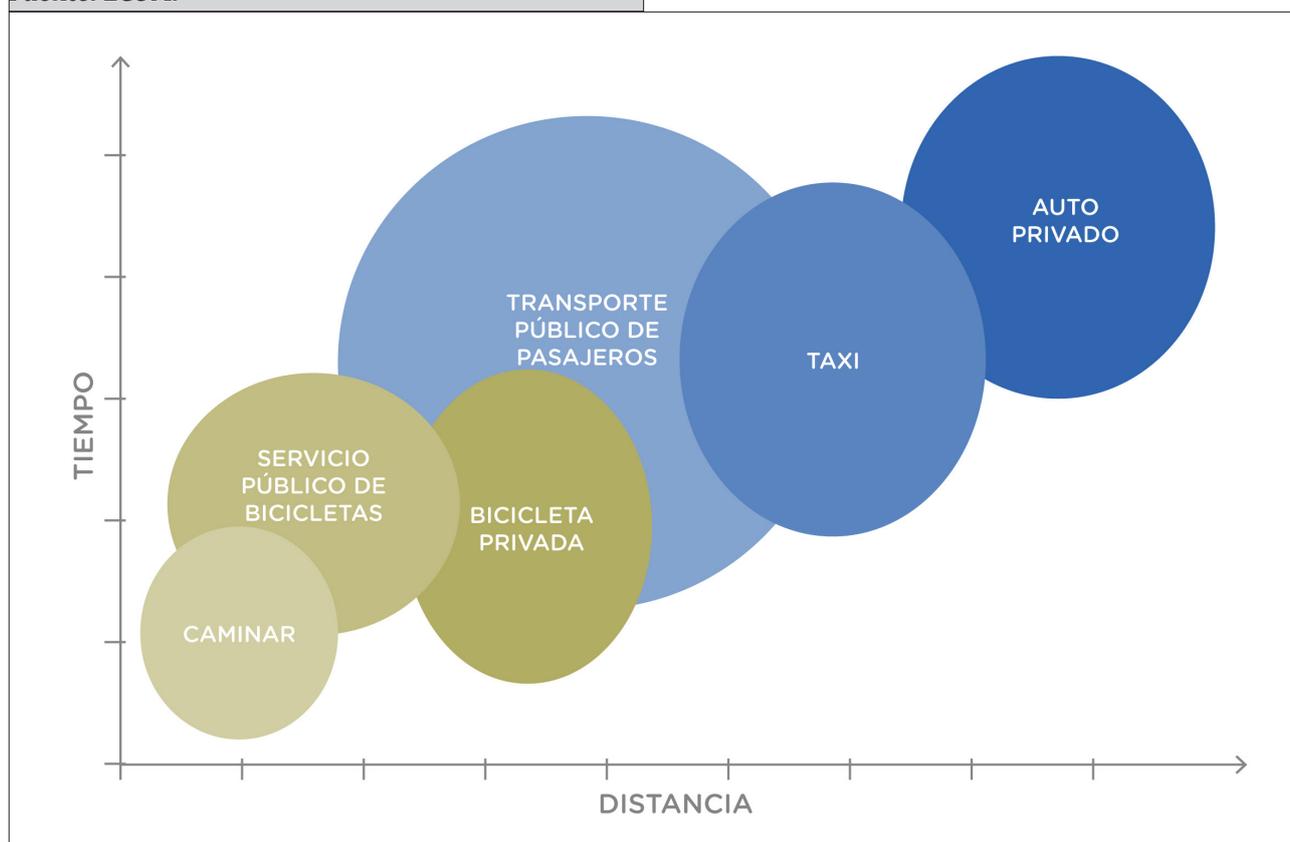
1 López de Lucio, Ramón. Ciudad y Urbanismo a finales del siglo XX. Universitat de Valencia, Senci de Publicacions, 1993.

parte del automóvil o los vehículos de carga son medidas que, lejos de postularse como decisiones coyunturales, pretenden instalar un modelo alternativo en el entendimiento del espacio público destinado a la circulación. El ciudadano reemplaza al vehículo en el paradigma contemporáneo de diseño del espacio público, donde el término movilidad no queda circunscripto al transporte vehicular.

En este contexto, la Movilidad Activa solía interpretarse como un espacio marginal del diseño urbano en tanto las grandes decisiones se postulan como actuaciones en el territorio que minimizan o descartan la escala del espacio público cotidiano de miles de ciudadanos en las localidades metropolitanas. Es para subsanar esta desatención que el ECOM interpreta como un aporte a las políticas sobre este rubro para que se apliquen hacia una accesibilidad más versátil e integrada, lo que redundaría en una relación más justa entre cada ciudadano y su territorio metropolitano.

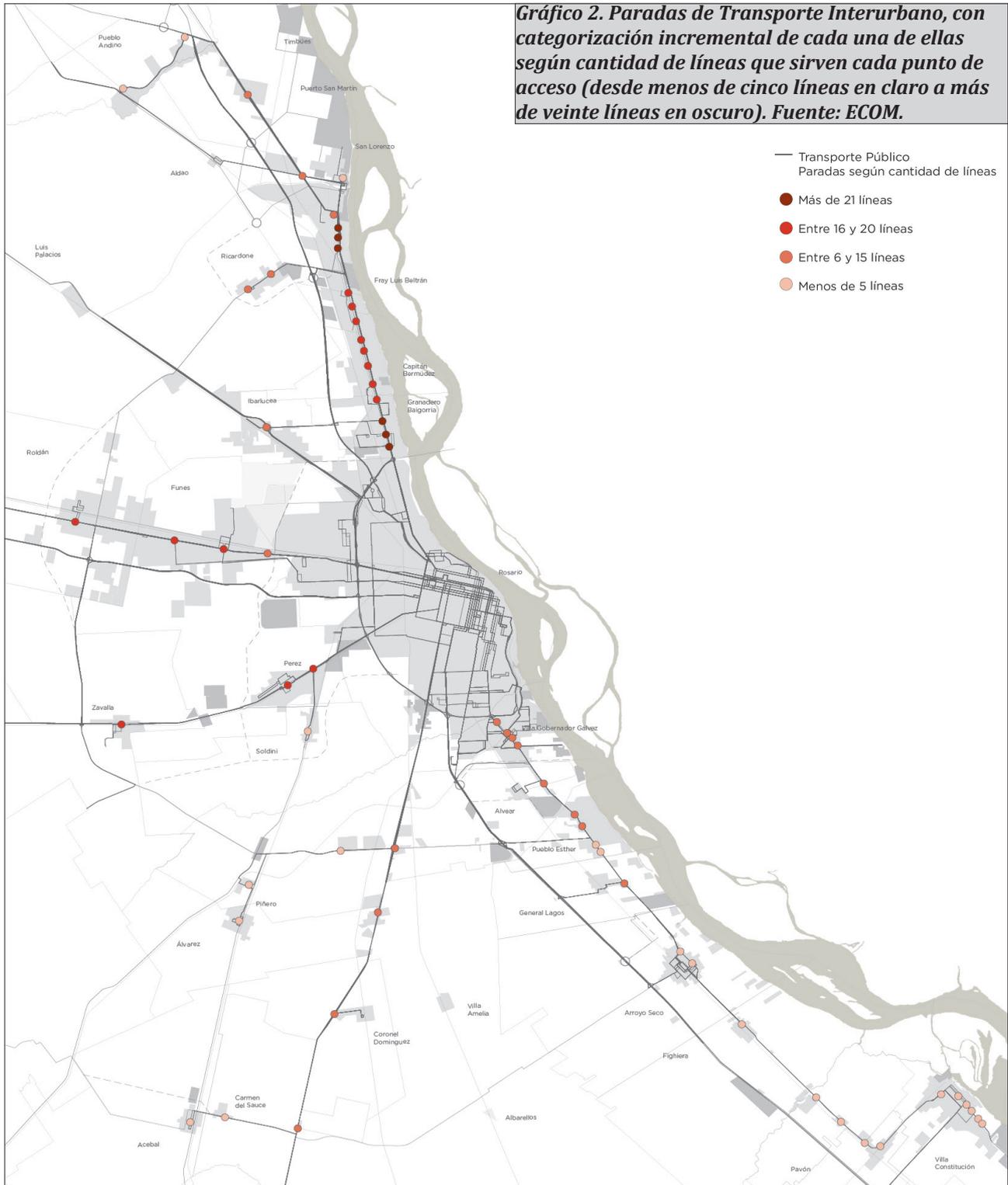
En concomitancia, la intermodalidad resulta un elemento vital en el intento de ganar eficiencia en los viajes metropolitanos. Para ello, se deberá considerar la accesibilidad disponible (y plausible de mejorarse o sistematizarse) con respecto al transporte público interurbano. Esta asociación entre modos “abre” el territorio a usuarios postergados, que quizás disponen de bicicletas o podrían alquilar bicicletas donde se disponga de un servicio público de ese carácter, para luego continuar viaje en colectivo. Esta asociación promueve la movilidad con bajos costos energéticos, aporta a la sostenibilidad ambiental y también mejora las condiciones de salud de la población.

**Gráfico 1. Relación entre Tiempo y Distancia de modos de Movilidad Activa y Movilidad Motorizada.**  
Fuente: ECOM.



## II. Transporte Público y Movilidad Activa en las localidades metropolitanas.

El territorio ECOM se organiza según tres fragmentos: la combinación de puertos y líneas ferroviarias trazadas en las últimas décadas del s. XIX, (complementada por trazas viales en el s. XX) hacia norte y sur que acompañan en paralelo el límite ribereño, más un abanico tentacular diseminado al oeste. Esta estructuración caracteriza las tres delimitaciones: los Corredores acompañando la linealidad del Paraná y el Cuadrante vinculando la región al territorio extendido. De esta forma, se nutrieron o fundaron localidades que acompañaron una fuerte linealidad hacia el norte y sur; dejando hacia el oeste episodios urbanos



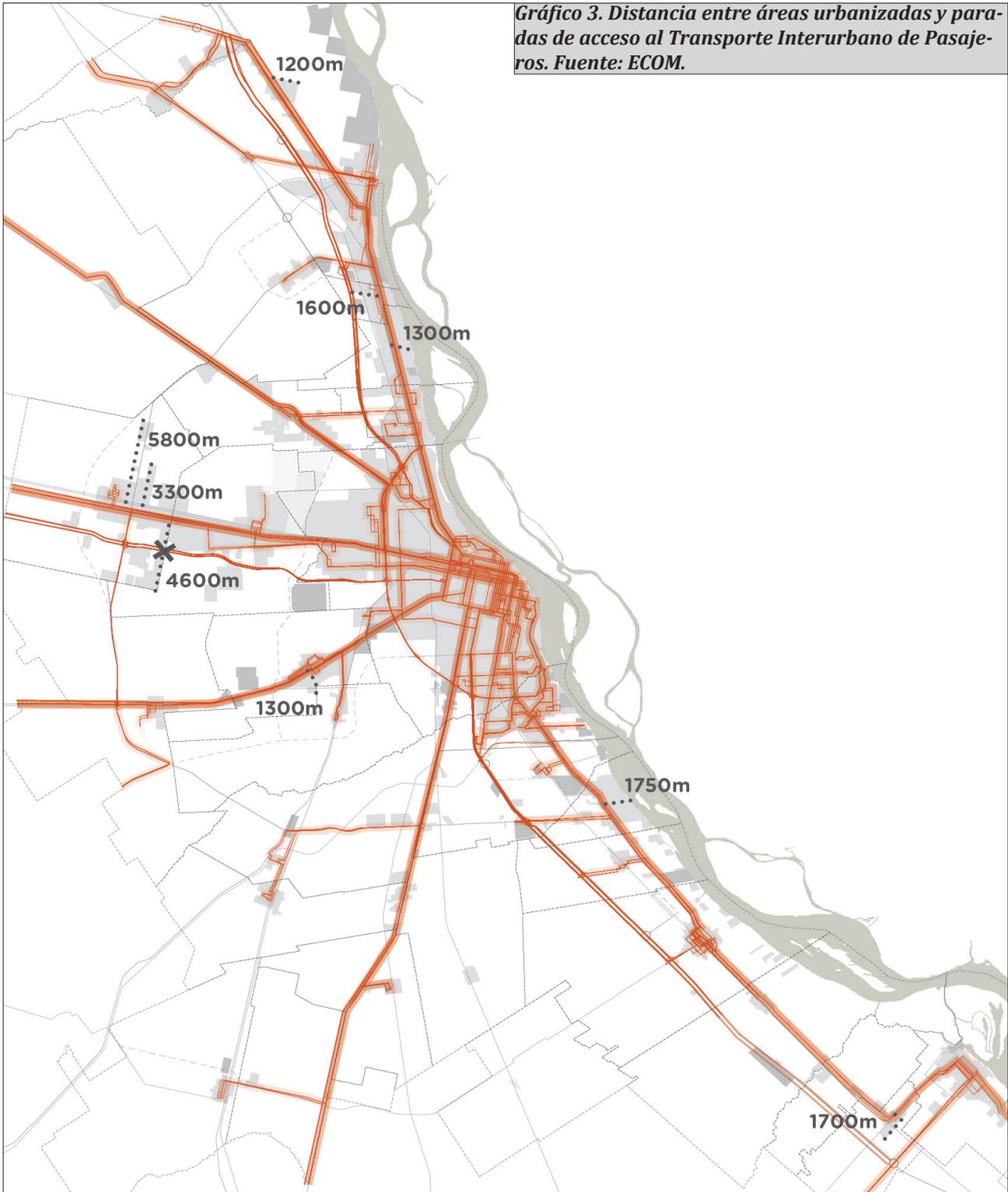
más difíciles de vincular al todo por la distancia a la ciudad central, la escasez de 'masa crítica' (en el Cuadrante Oeste se registra la menor densidad poblacional) y su consecuente debilidad infraestructural. Como resulta previsible, el Cuadrante Oeste es el que resume las peores condiciones para el transporte público. Por un lado, la dispersión de las urbanizaciones en el territorio redundan en una ineficiencia operativa de todo intento de servicio público. Y por otro, la exponencial tasa de crecimiento de los últimos años, con el estallido de los barrios cerrados y abiertos radicados fundamentalmente en Funes y Roldán que multiplican el paradigma de urbanidad basada en el automóvil particular.

Los Corredores disponen de un punto de partida mejor organizado para los servicios de transporte, acorde a la linealidad que estructura sus territorios. Sin embargo, tienen en su configuración una diferencia sustancial. Mientras el Corredor Norte se constituye en una conurbación, con un tejido continuado que se dispone en torno a las grandes infraestructuras territoriales desde Rosario hasta San Lorenzo (algo desdibujado en su configuración desde Puerto General San Martín hacia el norte), el Corredor Sur se conforma por urbanizaciones aisladas entre sí por una secuencia de suelos periurbanos y rurales. Esta diferencia resulta fundamental. Mientras en el norte se refleja el impacto de la distribución con lógica automotriz (con detenciones y desvíos de corta distancia), el sur mantiene una regular distribución a la vieja usanza ferroviaria, en donde una urbanización se separaba de la otra dependiendo de las distancias permitidas por esta tecnología de locomoción.

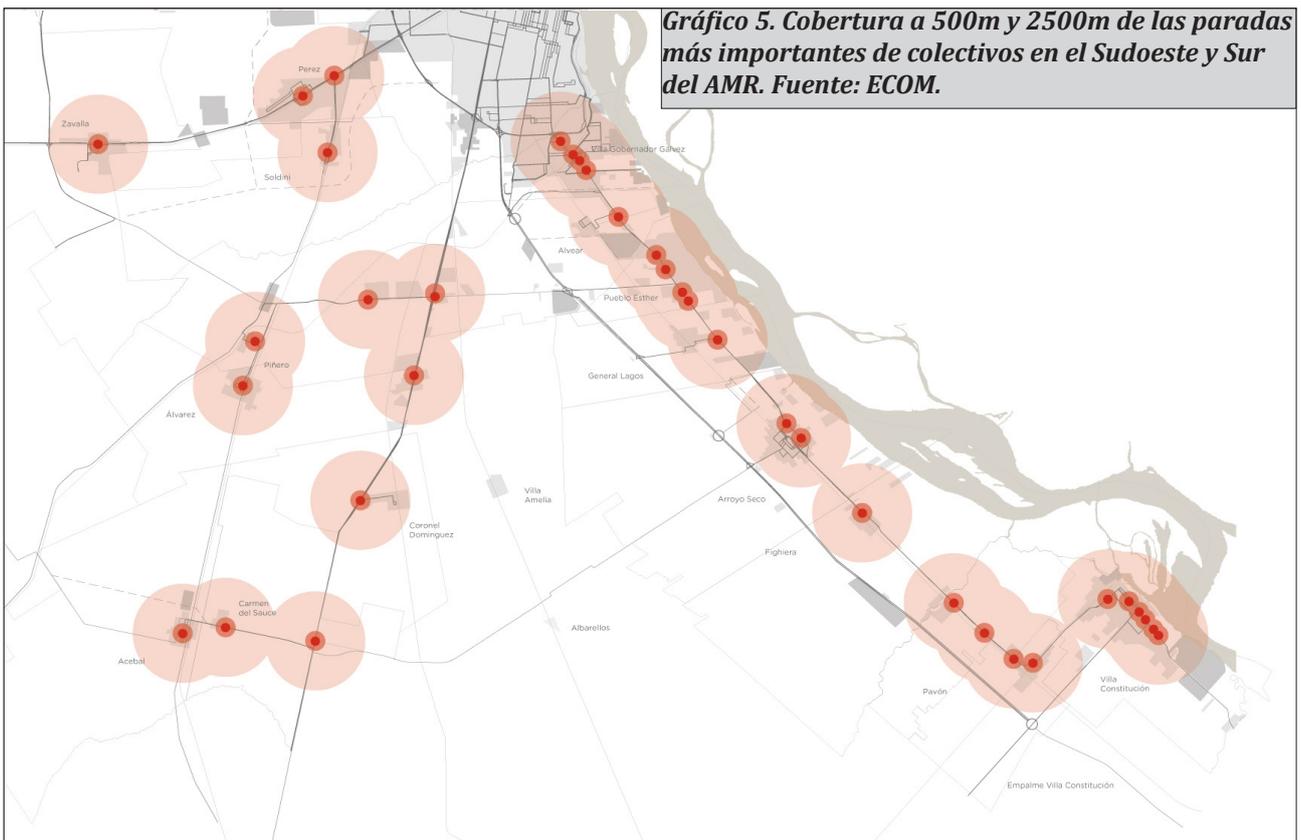
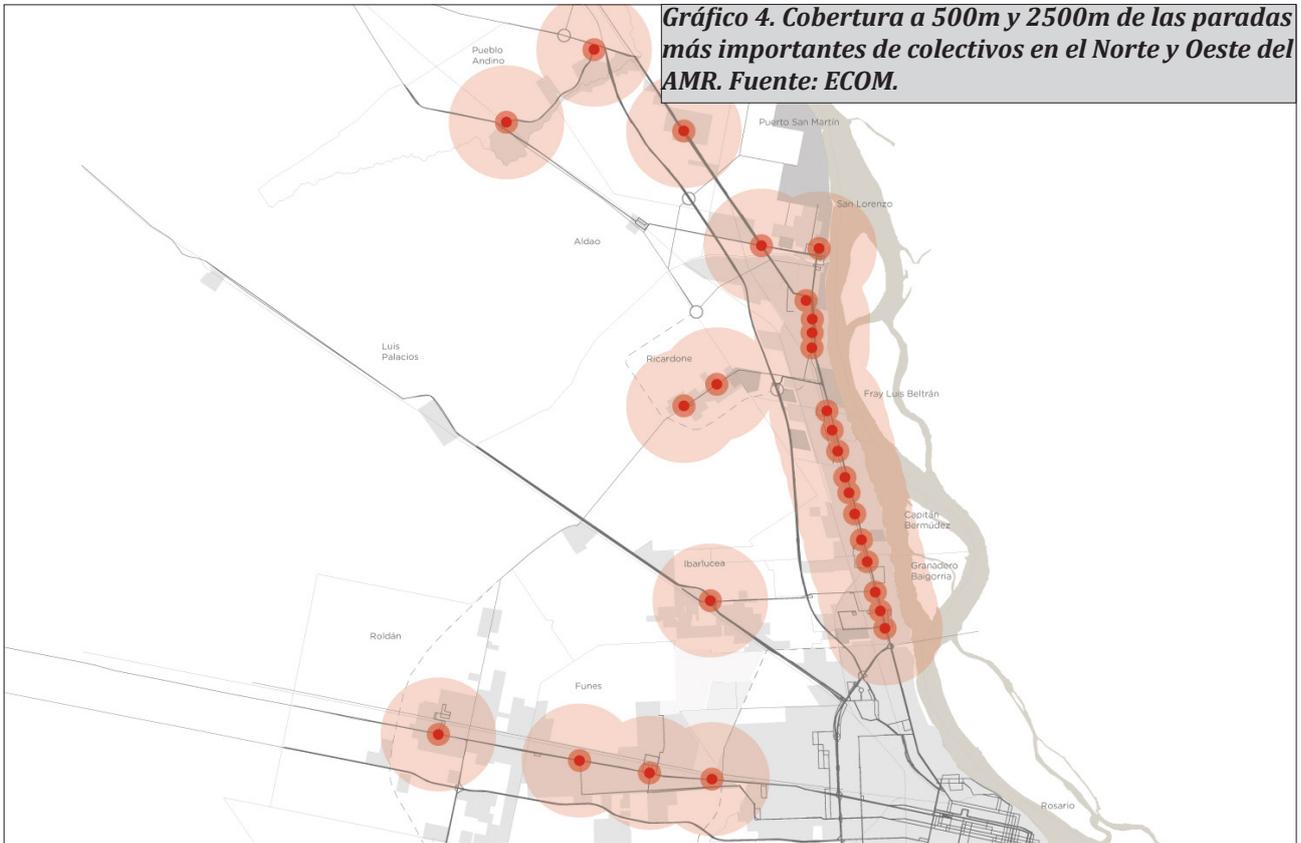
Debido a ello, el actual servicio de transporte público de pasajeros resulta más convocante en el norte que en el sur, a condición de recorridos ralentizados por los múltiples atractores en continuado, pero con más opciones de viajes diferenciales vía autopista Rosario-Santa Fe. De hecho, se verifican una amplia variedad de servicios que alternan el viaje "lento" por la RN n°11 y distintas combinaciones que toman un tramo de autopista para luego ingresar al fragmento urbano, usualmente vía el acceso central de San Lorenzo (luego, Avenida Urquiza). La citada configuración del Corredor Sur permite una buena organización entorno a la Ruta Provincial n°21, pero resulta muy deficitario para abastecer sectores distantes a la ruta (en Alvear, General Lagos o Fighiera es evidente la pobre prestación de un servicio que "queda lejos" del grueso de la residencia históricas de estas localidades) y perjudica la efectividad del servicio al cubrir vastos fragmentos sin ascenso ni descenso de pasajeros. Cabe señalar que también aquí hay servicios diferenciales que acceden desde Arroyo Seco hacia el sur. El Cuadrante Oeste cuenta con algunos servicios públicos de distinta calidad y frecuencia de paso, algunos de ellos como extensiones del TUP rosarino. Una opción viable para restituir cierta accesibilidad pública al Cuadrante la constituyen los proyectos en evaluación de trenes de cercanías, con estaciones terminales algo distantes del área metropolitana (Casilda y Cañada de Gómez) que permitirían paradas intermedias valiosas para la movilidad metropolitana.

## II.a. La asociación entre modalidades en el área metropolitana.

El transporte metropolitano se caracteriza por disponer de opciones limitadas en cuanto a la intermodalidad. Un usuario de transporte público suele comenzar y concluir su viaje en ese solo medio, complementado por una caminata (de más de 1500 metros en no pocas locaciones y hasta varios kilómetros en el Cuadrante Oeste) para llegar a una parada y otra caminata al bajarse del servicio para llegar a su destino.

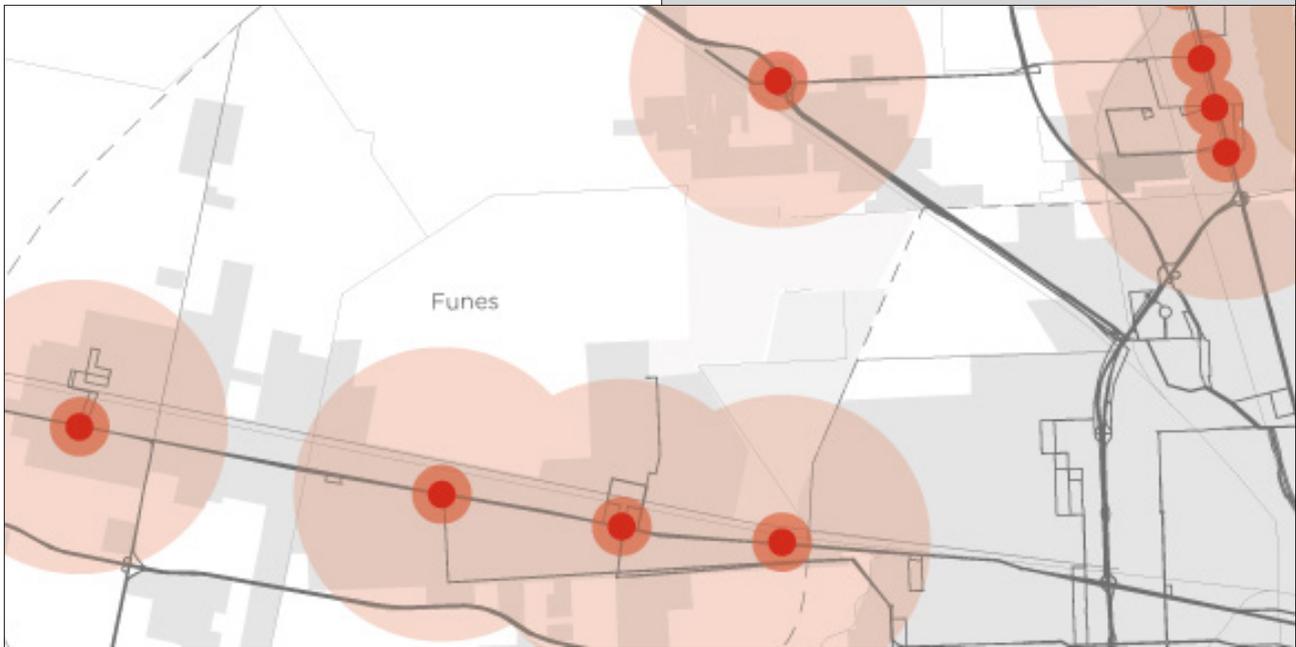


A su vez, las paradas de ascenso y descenso se ubican a criterio de cada localidad, sin una programación de conjunto. En ocasiones, las paradas resultan próximas entre sí, característica ponderada por algunos usuarios, pero que ralentiza la velocidad comercial del servicio. Las distancias de un viaje en transporte público metropolitano superan ampliamente a aquellas que se recorren con el transporte urbano y los tiempos totales de viaje insumen una sustancial parte del día del usuario.

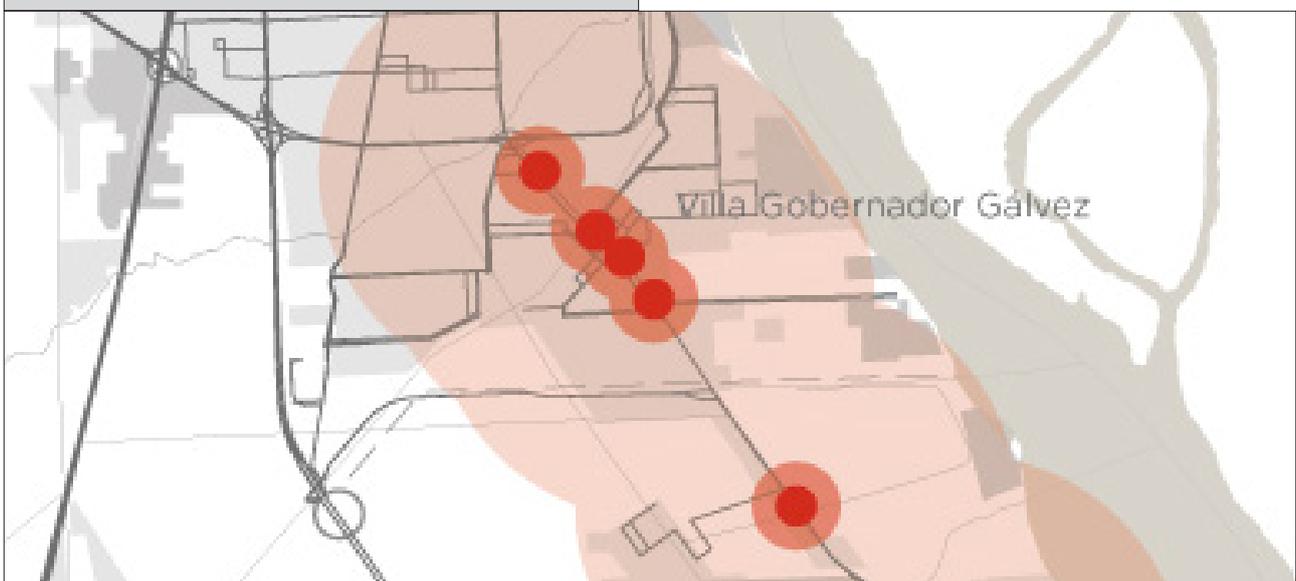


Para optimizar las formas de transporte sostenibles, resulta deseable vincular puntos jerarquizados del Transporte Interurbano de Pasajeros (TIP) con facilidades de conectividad para ciclistas y peatones. Estos puntos jerarquizados, precisan distancias intermedias entre la secuencia urbana convencional (estipulado en zonas centrales de Rosario en unos 200m) y distancias inaceptables para recorridos peatonales (más de 500m). Esta secuencia, se debe evaluar para vincular TIP y el acceso ciclista/peatonal para encontrar un punto de equilibrio entre la distancia aceptable de caminata y la eficiencia del servicio de transporte.

**Gráfico 6. Cobertura adicional al TIP de las extensiones que ofrecen líneas del Transporte Urbano de Pasajeros de Rosario como convenio con localidades limítrofes. Aquí, extensiones a Funes, Ibarlucea y G.Baigorria. Fuente: ECOM.**



**Gráfico 7. Cobertura adicional al TIP. Aquí, extensiones en Villa Gobernador Gálvez. Fuente: ECOM.**



En este contexto, se pautaron cuáles podrían considerarse paradas prioritarias de TIP (relevándose un total de 64 puntos convocantes en toda el área metropolitana) y el radio de influencia razonable para caminar a ellas, establecido en 500m. Luego, se trazaron radios de alcance ciclista que fueron pautados en 2500m para evaluar coberturas de alcance según el modo de Movilidad Activa.

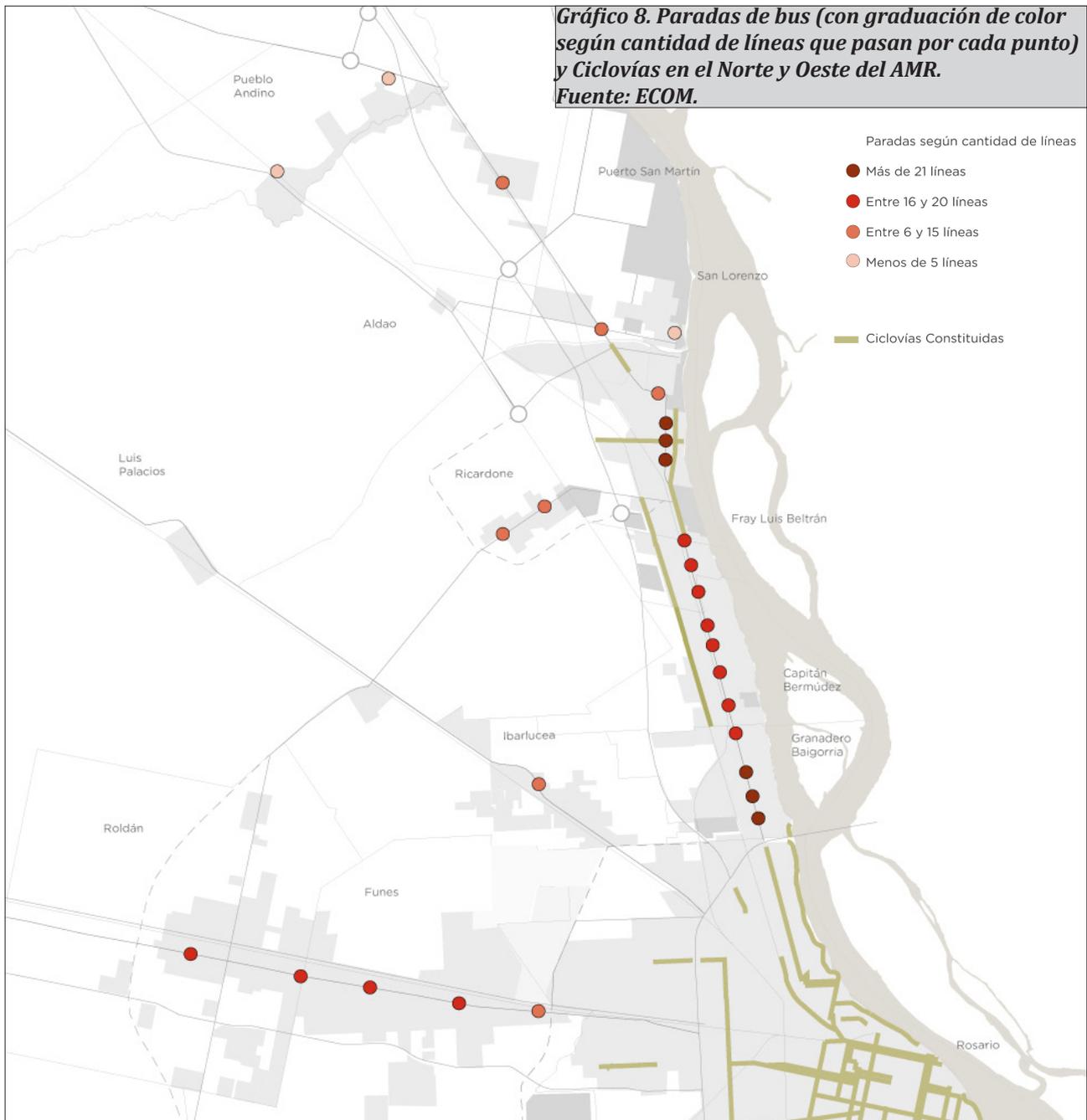
ECOM relevó las infraestructuras ciclistas disponibles, así como de los sistemas de alquiler de bicicletas en cada localidad del área metropolitana. También, los puntos de acceso al sistema de transporte público y las posibilidades de un trasbordo seguro (bicicleteros en el entorno, estaciones de bicicletas públicas, facilidades para potenciar la intermodalidad). En la actualidad, solo en San Lorenzo y Pavón se encuentran ciclovías entorno a paradas de bus masivas.

Una cobertura de 2500m de alcance evidencia una accesibilidad casi total entre las áreas urbanizadas y los puntos de acceso al sistema de transporte masivo de pasajeros metropolitanos.

## II.b. Desarrollo de la Movilidad Activa en las localidades.

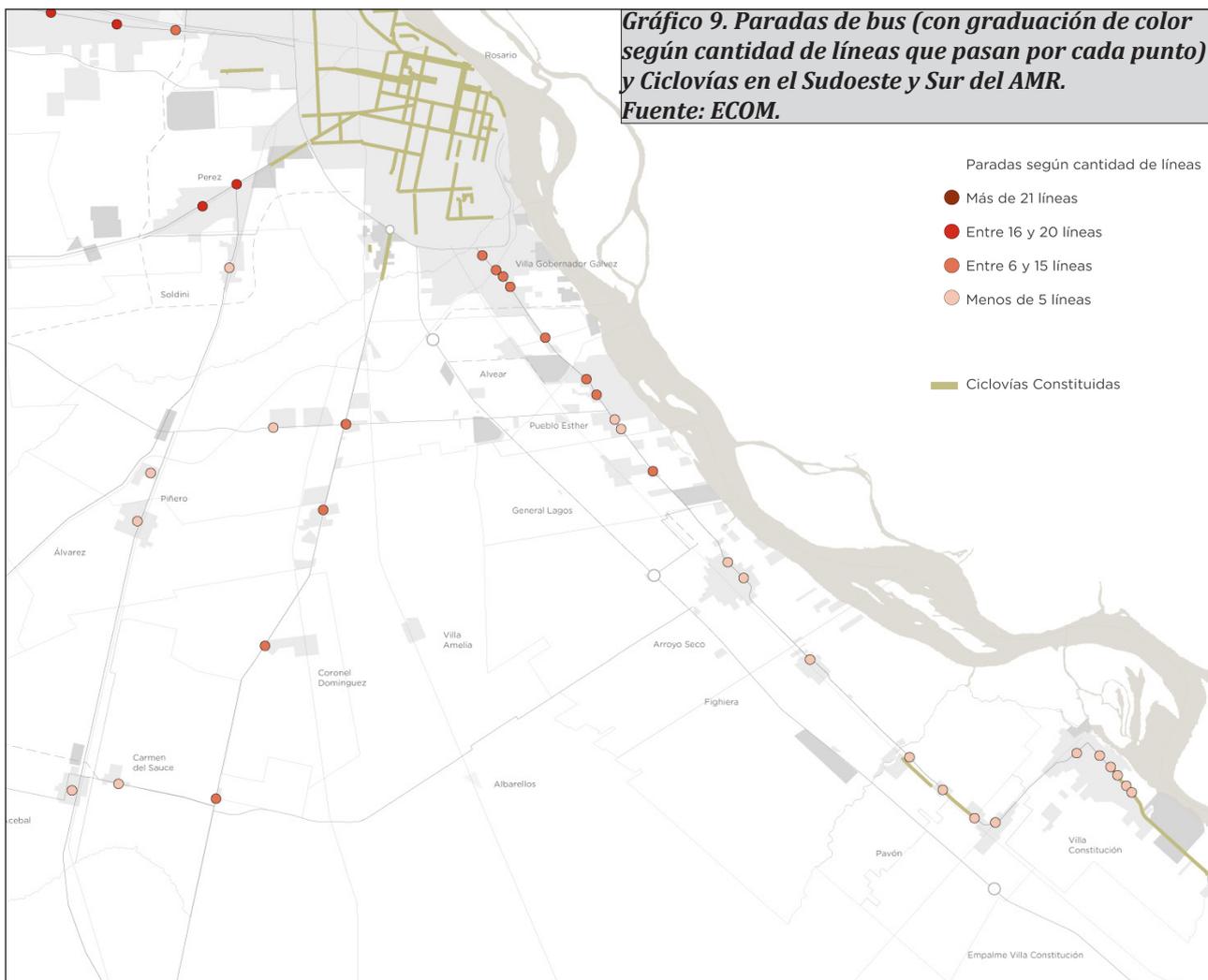
Las ciudades del área metropolitana tienen un uso regular de la bicicleta como medio de transporte y una infraestructura que resulta limitada como oferta de estímulo. En San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Villa Constitución o Pavón existen algunos recorridos seguros para ciclistas, pero es limitada su oferta y nula en otras ciudades.

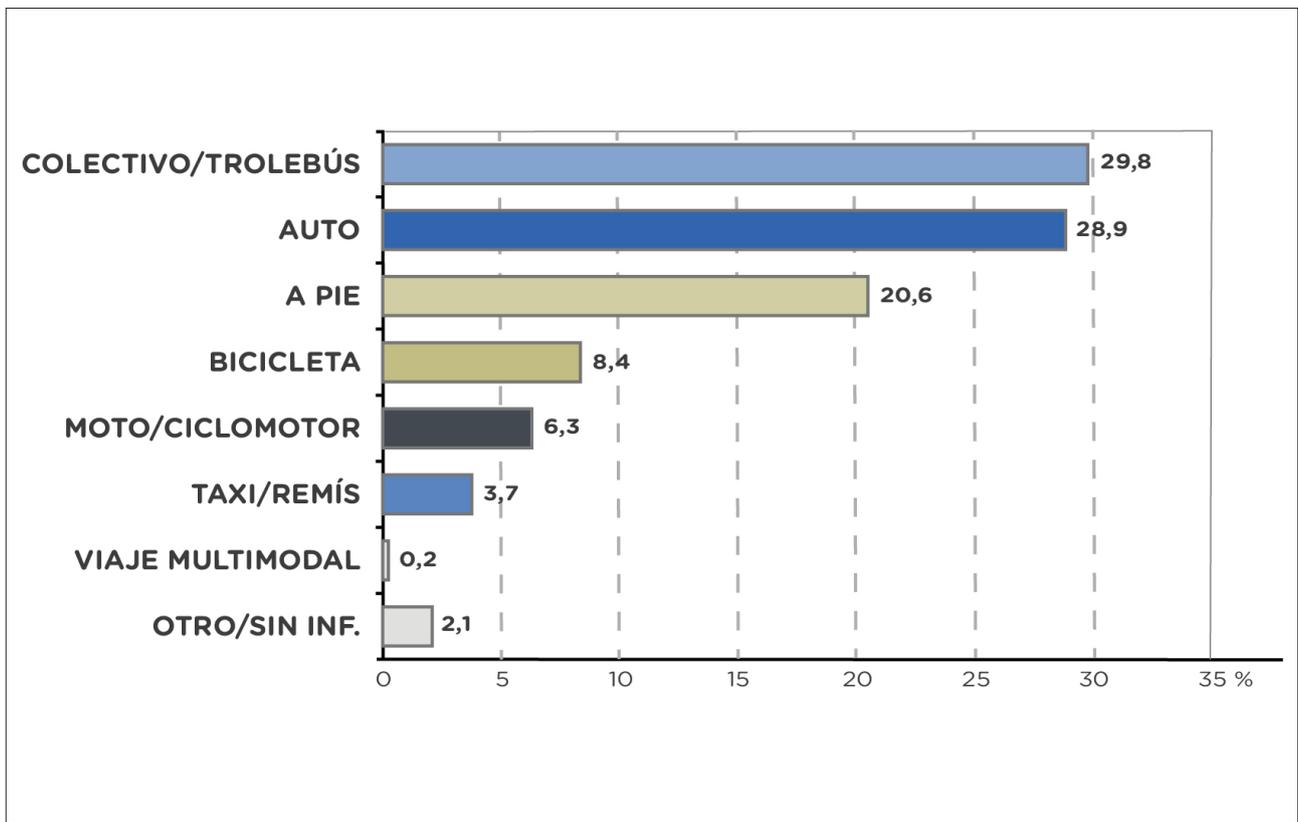
En las comunas, sobre todo aquellas con una población acotada, la constitución de ciclovías como carril exclusivo para ciclistas resulta una determinación exagerada para áreas urbanizadas de pequeña escala. En estos casos, las comunas más pequeñas cuyos desarrollos suelen circunscribirse al entorno de la estación ferroviaria (por ejemplo, Ibarlucea, Soldini, Acebal, Álvarez, General Lagos, Empalme Villa Constitución, Fighiera) y no amerita generar espacios de circulación exclusiva para ciclistas.



El último estudio exhaustivo de la movilidad metropolitana se formuló en 2008 con la Encuesta Origen Destino, que relevó un amplio espectro de movimientos de la ciudad central y un área metropolitana extendida a límites similares a lo que hoy en día constituye la conformación del ECOM. Esta evaluación tiene los típicos resultados de demanda y puede discernir variada información entorno a motivos de viaje, modos, tiempos, cantidades y otras variables valiosas.

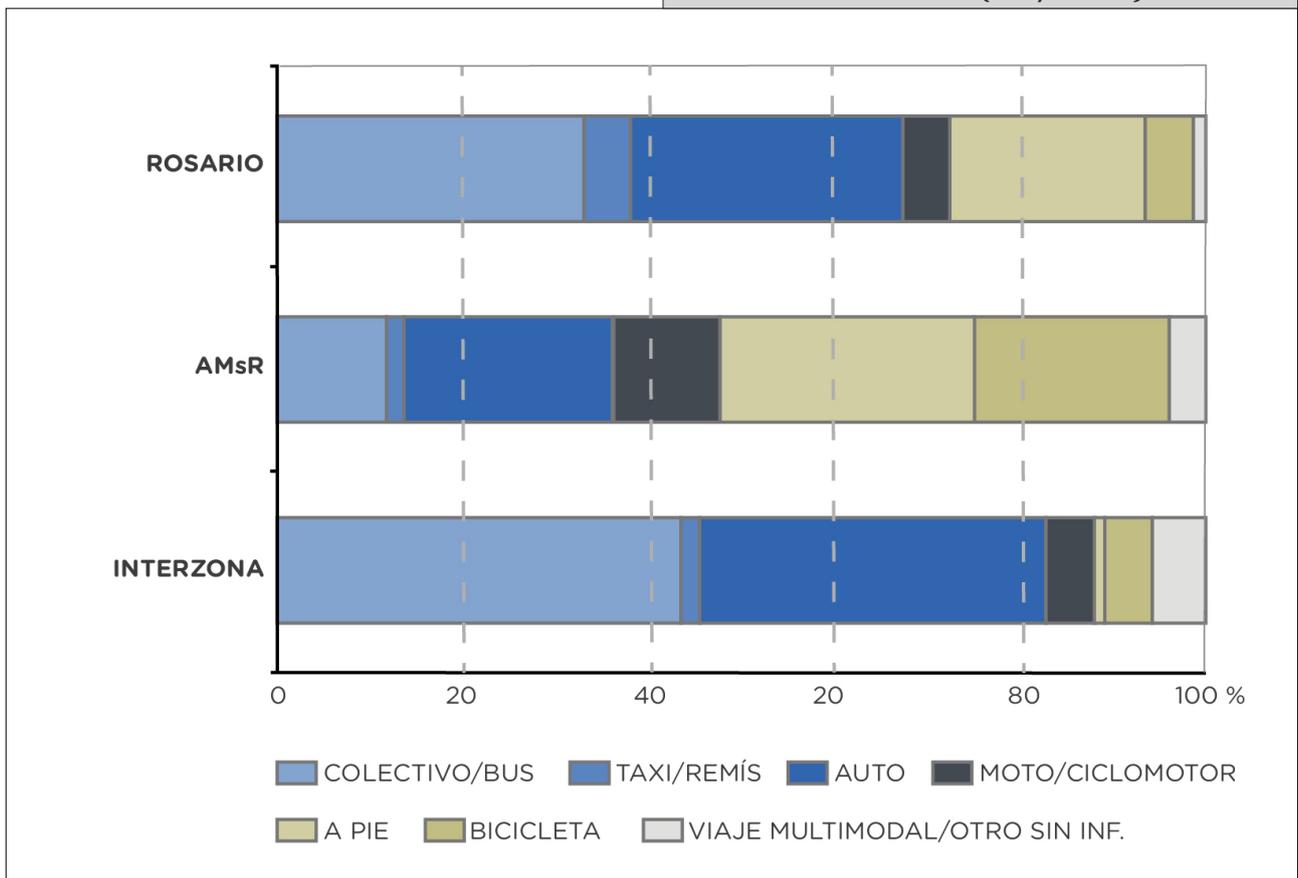
Los modos dan cuenta de cierta paridad entorno al 30% en cuanto a los viajes en vehículos motorizados colectivos (buses y trolebuses) e individuales (autos), pero si se fusionan los modos de movilidad activa (bicicleta y a pie) este componente se aproxima a una suerte de tres tercios asimilables. Esto da cuenta que **la atención con la que se diseña el espacio circulatorio no resulta estrictamente equitativa, ya que los modos motorizados consagrados tienen infraestructuras prioritariamente desarrolladas mientras que las formas no motorizadas no disponen de la misma atención:** en el área metropolitana, el mantenimiento de veredas aún en espacios centrales es deficitaria y resulta casi nula la distribución de ciclovías o condiciones preferenciales para ciclistas.





**Tabla 1. Distribución de viajes en AMR según modo de transporte.**  
 Fuente: EOD Rosario 2008 (ETR/PTUBA).

**Tabla 2. Distribución de viajes según el modo de transporte para cada dominio de análisis.**  
 Fuente: EOD Rosario 2008 (ETR/PTUBA).



En cuanto a los motivos de viaje, como suele suceder en el grueso de estos estudios, las dos terceras partes involucran lo que se conoce como “viajes obligados”, en referencia a los viajes producidos por trabajo o estudio. En un desagregado posterior se establece que por trabajo, el medio levemente dominante suele ser el vehículo motorizado individual mientras que cuando se evalúa el estudio esto cambia hacia el transporte público y la bicicleta. Naturalmente, esto se suele asociar al poder adquisitivo del estudiante promedio (personas aún no independizada o en su primera juventud) y su bajo acceso a medios particulares más costosos de transporte.

La diferencia entre viajantes de Rosario y del área metropolitana sin su ciudad central evidencia **un salto importante entre los viajes no motorizados al punto que la movilidad activa ronda el 50% fuera de la ciudad central cuando en ella no alcanza el 30%**. Esto redundaría en una necesaria atención al diseño e imposición de modos de movilidad activa más estimulantes e interconectados en la región, donde aún resultan escasos.

## **II.c. Información censada sobre la Movilidad Activa en las localidades.**

En ese contexto, en 2022 se pidió respuesta a una encuesta diseñada específicamente sobre estos temas y solo un tercio respondió del total de localidades integrantes. El resto de la información, resultó de un relevamiento hecho desde la oficina técnica y permite aventurar algunos lineamientos de actuación.

### **Movilidad activa.**

De las localidades encuestadas, el 75% no cuenta con una planificación formal relacionada con la movilidad. Las localidades que manifiestan tenerla son Granadero Baigorria (a través de la Secretaría de Obras Públicas), Pérez (a través de la Dirección de Planeamiento Urbano) y Villa Constitución (a través de la Secretaría de Ordenamiento Territorial). De las 12 localidades encuestadas solo Pérez recibe apoyo económico externo para impulsar políticas de movilidad activa proveniente del Ministerio de Transporte de Nación y apoyo técnico proveniente del sector privado.

### **Ciclovías.**

Las localidades de San Lorenzo, Fray L. Beltrán, Capitán Bermúdez, Pavón, Villa Constitución y al menos un pequeño tramo de Granadero Baigorria, cuentan con ciclovías aunque no cuentan con ordenanza relacionada a su constitución. Pérez se encuentra en procesos de construcción de ciclovías y su correspondiente ordenanza. La localidad de V. G. Gálvez a pesar de no disponer trazados exclusivos para ciclistas, cuenta con ordenanza de constitución.

Actualmente las ciclovías se extienden en un total de 225,7 km de los cuales 200 km corresponden a Rosario y el resto 25,7 km a las 5 localidades mencionadas ubicadas en el anillo radial del AMR. La mayoría de estas ciclovías son de hormigón con un ancho de al menos 2 mts. De las localidades que respondieron la encuesta 8 manifiestan que tienen proyectada la realización de ciclovías, pero cabe destacar que dos localidades que no lo mencionan (Pavón y Fray L. Beltrán), ya cuentan con las mismas. Por consiguiente, al concretarse estos proyectos, serían 10 localidades que contarían con ciclovías. En estos proyectos se prevé un total de 72,35 km con diversa materialidad (asfalto, hormigón o intertrabado) y en su mayoría de 2 mt de ancho. El 70% de estas ciclovías proyectadas (50 km aproximadamente) se van a emplazar en la calzada y el resto en aceras.

En 6 localidades se tuvieron en cuenta preconfiguraciones propuestas en el PUL coordinado desde ECOM que toman como eje la conectividad.

### **Sistema de bicicletas públicas.**

El sistema de bicicletas públicas se encuentra actualmente en uso solo en la localidad de San Lorenzo que posee también legislación al respecto. El sistema posee 9 estaciones y 50 bicicletas.

De las localidades encuestadas 7 tienen previsto sistema local de bicicleta pública, con un total estimado de al menos 150 bicicletas y 29 estaciones (en algunas localidades, aunque se prevé la implemen-

tación, no se hizo estimación de número de bicicletas y estaciones). Además, las localidades de Coronel Domínguez, Granadero Baigorria, Pérez, San Lorenzo y Soldini proyectan tanto ciclovías como sistema de bicicletas públicas. Por otra parte, Pavón y Alvear proyectan solo sistemas de bicicletas e Ibarlucea, Villa Amelia y Villa Constitución proyectan solo ciclovías.

### **Accesibilidad al transporte público.**

Respecto a la accesibilidad al transporte público 3 localidades cuentan con bicicleteros en el entorno a las paradas de transporte público: Alvear (1), Pérez (2) y San Lorenzo (2).

La localidad de San Lorenzo, que es la única que cuenta con sistema de bicicleta pública, posee estaciones de bicicletas entorno a las paradas de transporte público. Solo en esta localidad implementa políticas locales que alientan la intermodalidad entre el viaje ciclista y el transporte público motorizado.

### III. Estrategias proyectuales.

En ECOM se interpreta al aliento hacia la Movilidad Activa una política prioritaria para abastecer de servicios de transporte a los sectores más postergados en la distribución del espacio metropolitano.

El área metropolitana de Rosario padece, como muchas urbanidades complejas, la superposición de modos que compiten por el espacio circulatorio, perjudicando la eficiencia de cada modo entre sí. Discriminar entre modos, evaluar en qué calles pueden convivir con un nivel bajo o tolerable de conflictos y cuando resulta indispensable segregar modos, es el desafío contemporáneo para proyectar la circulación en el espacio público contemporáneo. *“Establecer redes específicas en la ciudad para diferentes formas de movilidad quiere decir preparar espacios, calles, para una atención prioritaria a cada uno de ellas mediante la restricción del resto de sistemas de transporte que sean incompatibles con la función prioritaria a que se destine este espacio. Así, hay que diferenciar dentro del espacio urbano diferentes tipos de redes: para peatones, para el transporte colectivo, para la distribución urbana de vehículos privados, para la distribución de mercaderías e incluso para tipos de movilidad más sostenibles en términos ambientales, como es la efectuada en bicicleta.”*<sup>2</sup>

Coordinar acciones para mejorar estas pautas aún limitadas de intervención es una prioridad para el conjunto metropolitano. Por ejemplo, cuando se concibió la Avenida Interurbana que conecta San Lorenzo, Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez, se exigió la constitución de una ciclovía paralela a la traza central y esto permitió una conectividad no motorizada entre localidades.

---

<sup>2</sup> HERCE VALLEJO, Manuel y MAGRINYÀ, Francesc. *El espacio de la movilidad urbana*. Buenos Aires, Café de las Ciudades, 2013.

### **III.a. La Movilidad Activa y la intermodalidad.**

Desde ECOM se propone constituir una red que permita la conectividad no motorizada, hoy circunscripta en casi todos los casos a unos pocos ámbitos locales. Concurrentemente, en aquellos fragmentos urbanos donde resulte pertinente, evaluar potenciales servicios de bicicletas públicas homologables al que dispone la ciudad central o como extensión de este servicio en las ciudades limítrofes.

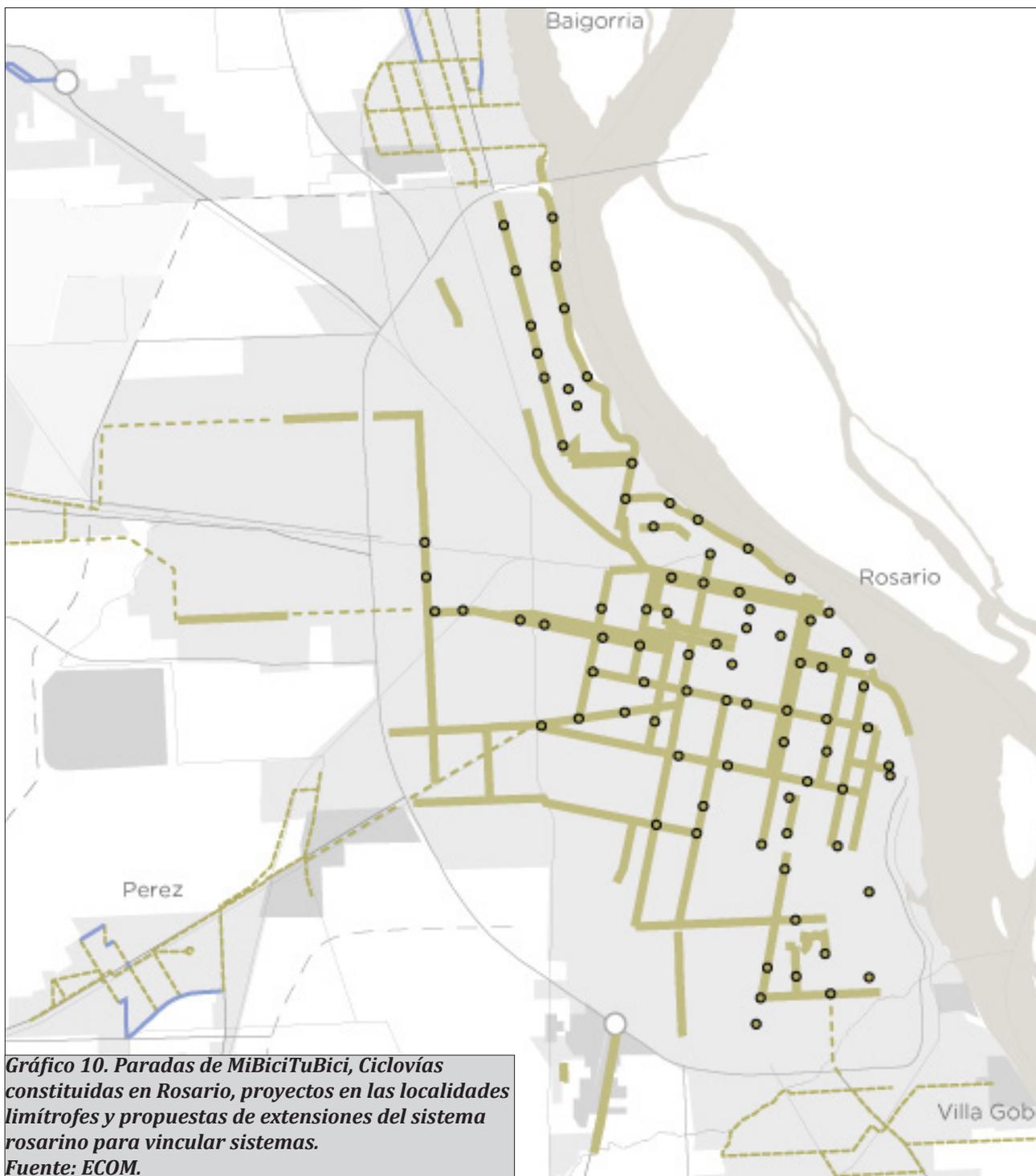
Para constituir un sistema genuinamente integrado, todas las localidades integrantes del ECOM deberían alentar la intermodalidad de los viajes metropolitanos. Para ello, se deberá considerar la accesibilidad disponible (y plausible de mejorarse o sistematizarse) con respecto al transporte público interurbano. Esta asociación entre modos “abre” el territorio a usuarios postergados, que quizás disponen de bicicletas o podrían alquilar bicicletas donde se disponga de este servicio, para luego continuar viaje en colectivo. De esta forma, se promueve la movilidad con bajos costos energéticos, aporta a la sostenibilidad ambiental y mejora las condiciones de salud de la población que utilice estos medios.

En este contexto, se solicitó a las localidades integrantes del Ente información sobre ciclovías constituidas y proyectadas, además de consultas complementarias sobre políticas de movilidad activa y transporte público en general. Luego se elaboró una evaluación que dejó en claro la escasa cobertura para ciclistas que tiene el territorio metropolitano.

A partir de estas evidencias, ECOM propone estrategias de intervención urbana para ampliar redes existentes de ciclovías, zonas calmas o creación de nuevas infraestructuras. Asimismo se postulan lineamientos de actuación en torno a localidades conectadas por infraestructura ciclista y diseño de una intermodalidad efectiva en paradores de transporte público, interpretando como la mejor opción para la ciudadanía un maridaje virtuoso entre paradas convocantes y accesibilidad no motorizada (peatones, bicicletas u otros modos no contaminantes que están ganando popularidad en tiempos recientes).

### III.b. El enlace entre la ciudad central y las localidades limítrofes.

Es sabido que los viajes en bicicleta tienen alcance “corto”, es decir, a una distancia que permita el viaje de ida, realizar la actividad a la que se concurre y retornar al punto de origen con el viaje de vuelta. Para ello, es razonable postular que la ida y vuelta no supere la hora de duración (media hora de ida y otra de vuelta), lo que redonda en una distancia máxima aproximada a los 8km con una velocidad moderada para un ciclista urbano.



Esta limitación no permite una conectividad territorial amplia, pero sí invita a imaginar conexiones entre ciudades próximas o para vincularse a la ciudad central (o centralidades alternativas próximas). Así, la conectividad entre Rosario y sus localidades inmediatamente vecinas es una oportunidad para conectar viajes ciclistas en condiciones seguras; además de hipotetizar una eventual ampliación del servicio MiBiciTuBici (o servicios alternativos, como sucede actualmente en San Lorenzo).

Para ello, se considera una pequeña ampliación del sistema de ciclovías rosarinas hasta algunos límites aún no constituidos. En el norte, el enlace con Granadero Baigorria es ya un hecho a partir del paseo ribereño y el eje de Bv. Rondeau. Al oeste, por dos vías, podría conectar con Funes vía la parcialmente renovada Av. Newbery hasta llegar al Aeropuerto o, la continuidad del eje Mendoza/Calasanz que podría conectar con la Av. Illia funense. Al sudoeste, la gestión rosarina ha avanzado recientemente en gestiones para extender la actual ciclovía sobre Av. Perón y llegar al límite con Pérez, que está trabajando en el mismo sentido. Al sur, faltaría una materialización sobre Av. Ayacucho hacia Villa Gobernador Gálvez.

En los casos del norte y sur, el sistema MiBiciTuBici ha logrado cobertura amplias y podrían conectar en esos límites con viajes de corta distancia, tanto a Granadero Baigorria como a Villa Gobernador Gálvez. En el oeste, es muy baja la cobertura hacia el noroeste (Ibarlucea) y aún limitado al oeste y sudoeste.

Por otra parte, puede prefigurarse un sistema de ciclovías en centralidades alternativas de amplia accesibilidad que refuerce la vocación de estimular espacios de alta concurrencia ajenos a la ciudad central.

### **III.c. Propuesta general por corredor y las actuaciones en el ámbito local.**

La conformación de corredores en el área metropolitana ya fue descrita en el texto donde se trató sobre las carencias de la conectividad y accesibilidad del área metropolitana. Esta forma de distribuir urbanización sobre el territorio genera oportunidades y dificultades disímiles según cada conformación.

El Corredor Norte reúne las características más ventajosas para la intermodalidad propuesta. La Ruta Nacional n°11 articula la movilidad en sentido norte-sur y el número de líneas que abastece este eje es el mayor de toda el área metropolitana, superando los veinte servicios en Granadero Baigorria y San Lorenzo; además de no bajar de quince servicios en las paradas intermedias.

Eso permite imaginar una buena conectividad ciclista entorno a las paradas, en tanto se postula gestionar ciclovías en sentido este-oeste a la altura de las paradas consideradas más concurrentes. De esta forma, el usuario podría iniciar el viaje en bicicleta, continuarlo en colectivo y llegar a destino en mejores condiciones. Naturalmente, esta asociación de modos debe acompañarse por medidas complementarias como la constitución de ciclistas seguros para el ciclista y/o el desarrollo de sistemas de bicicletas públicas, en lo posible, con medios de pagos en común entre éste y el colectivo convencional.

En un segundo momento, se impulsa un rediseño integral de la ruta estructuradora del Corredor, donde se incluyan ciclovías o modos de circulación seguras para ciclistas (como sucede en el límite oeste de las urbanizaciones con la Avenida Interurbana). Pero esta iniciativa implica modificaciones infraestructurales de otra escala.

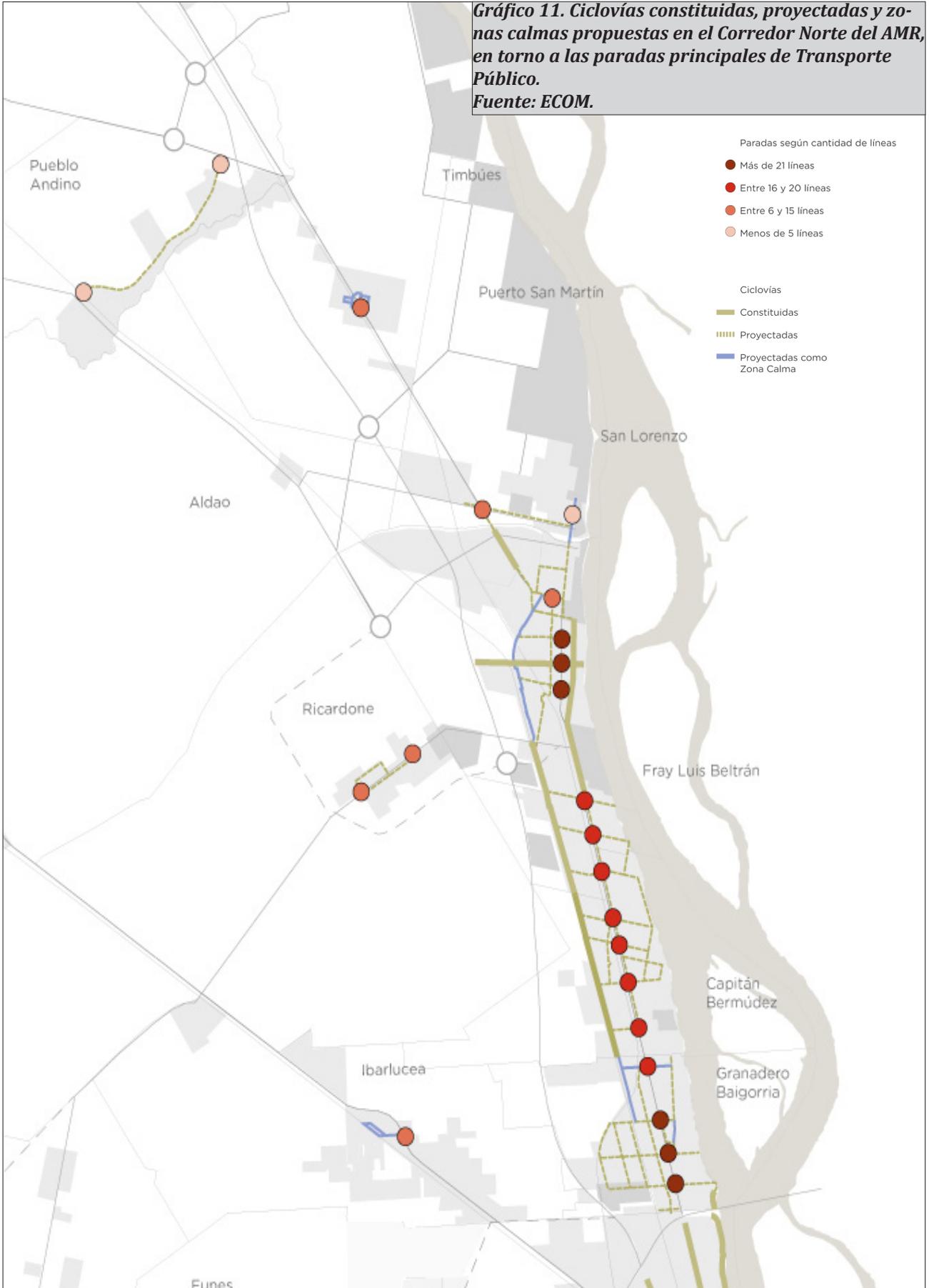
El Cuadrante Oeste tiene no pocos servicios de transporte público, pero su disgregación suburbana hace más difícil la gestión de complementariedad entre modos alternativos. Además, a diferencia de los corredores, los espacios urbanizados se proyectan sobre distintos ejes (rutas 34, 9 y 33), aunque resulta evidente que es en el entorno al desarrollo de Funes y Roldán donde se convocan los mayores usos. Aquí, el criterio es el mismo que en el Corredor Norte, se postulan ejes transversales a los recorridos más convocantes, impulsando la pavimentación allí donde la infraestructura aún no ha llegado con la mejor conectividad.

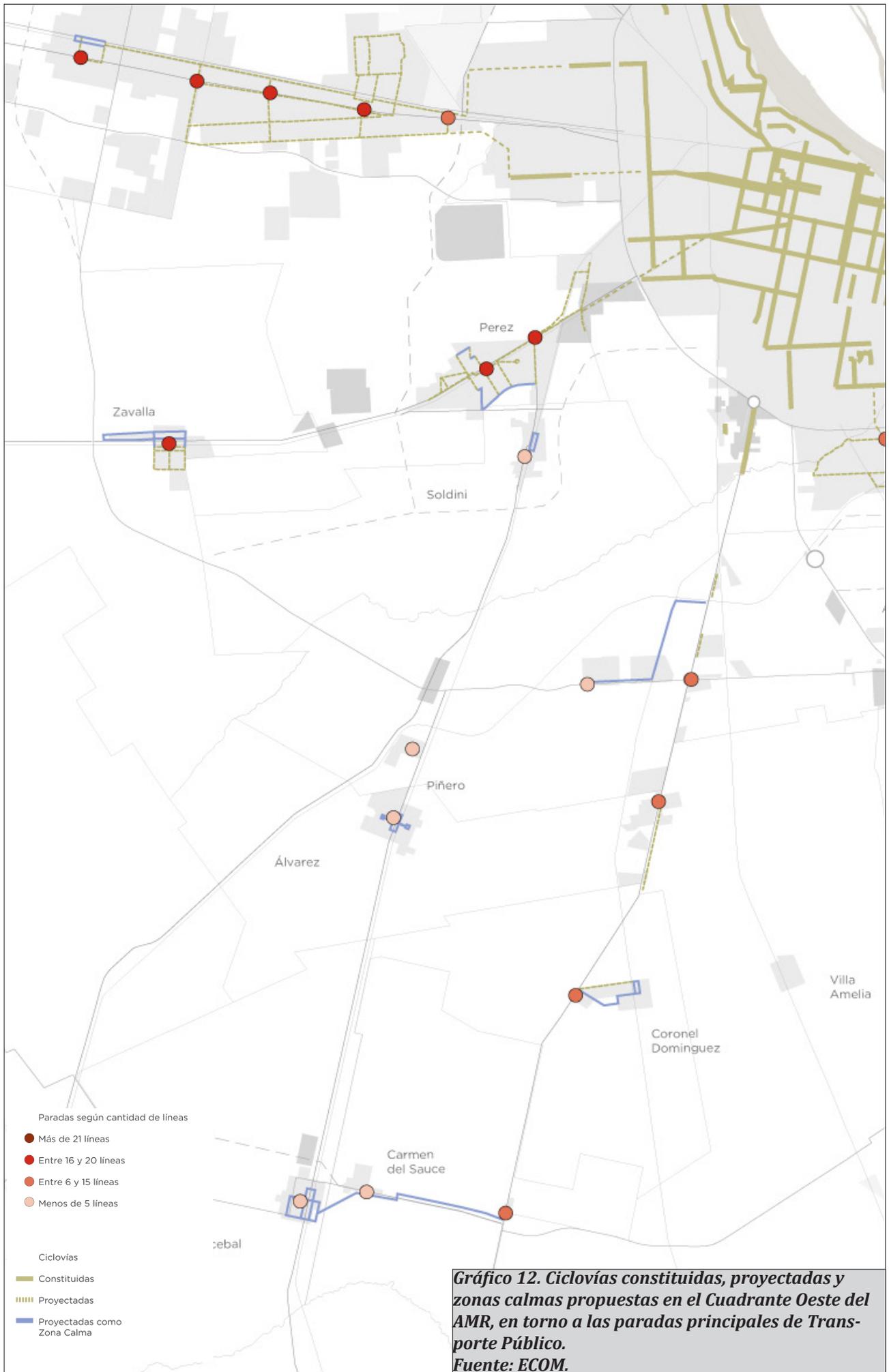
El caso particular de Pérez merece especial atención, en tanto ha avanzado en políticas de Movilidad Activa y tiene un plan abarcativo que incluye la difícil relación con el barrio Cabín (por la distancia entre el núcleo original y esta urbanización pegada a Rosario).

El resto de las localidades no disponen de una masa crítica suficiente para hablar de recorridos exclusivos para ciclistas, pero pueden proponerse zonas calmas de velocidades controladas donde el viaje en bicicleta resulte confortable. Quizás una excepción a esta regla suceda en calles colectoras a trazados principales que, al tener una función distributiva de accesos a nuevas urbanizaciones pueden incorporar ciclovías.

El Corredor Sur tiene la singularidad de estructurarse en torno a la ruta provincial n°21, pero sus desarrollos no contemplan la contigüidad que se verifica en el norte. Esta condición, si bien no afecta los

viajes locales, dificulta viajes ciclistas entre localidades por las distancias no urbanizadas que deben recorrerse. El criterio de “cruzar” con una ciclovía a cada parada de colectivos de peso se mantiene en las ciudades más grandes (Villa Gobernador Gálvez, Pueblo Esther, Arroyo Seco, Villa Constitución donde se releva una





**Gráfico 12. Ciclovías constituidas, proyectadas y zonas calmas propuestas en el Cuadrante Oeste del AMR, en torno a las paradas principales de Transporte Público.**  
**Fuente: ECOM.**

extensa ciclovía en la zona sur) y se agregan dos ciudades con la singularidad de tener desarrollos entorno a la vía del ferrocarril (Alvear y General Lagos) lo que obliga a un viaje extenso hacia la ruta, invitando a la constitución de una ciclovía particular. El resto de los casos podría resolverse con entornos amigables tipo zona calma y queda la observación del caso de Pavón, que se dispersa en tres núcleos urbanos y se conectan con dos ciclovías paralelas a la ruta.

