

Análisis del transporte público interurbano y su vinculación con la calidad de vida en la ciudad de Cipolletti, Patagonia Argentina

Analysis of Interurban Public Transportation and its Relationship with Quality of Life in the City of Cipolletti, Argentine Patagonia

Germán G. Pérez

Instituto Patagónico de Estudios de Humanidades y Ciencias Sociales (IPEHCS) - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) - Universidad Nacional del Comahue (UNCO) Centenario, Neuquén, Argentina.

germanp80@gmail.com

Federico J. Vincenty

Facultad de Economía y Administración – Universidad Nacional del Comahue (UNCO). Cipolletti, Río Negro, Argentina

federico.vincenty@gmail.com

Resumen

Las ciudades han sido y siguen siendo uno de los objetos de estudio predilectos por la geografía; sin embargo, en ese recorrido las grandes urbes fueron las más observadas, y las ciudades medias o pequeñas, las que menos atención han recibido. Entre los temas elegidos para tal labor destaca, recientemente, el de calidad de vida, concepto que permite entender a la diferenciación socioespacial desde aspectos no solo materiales, sino también desde las subjetividades y las oportunidades de las personas para alcanzar unos niveles óptimos de satisfacción en la vida urbana. Para algunos autores, la posibilidad de movilizarse dentro de la ciudad y hacia otras ciudades de forma accesible tiene gran influencia en las oportunidades que se les presentan a los ciudadanos. La ciudad de Cipolletti tiene una fuerte dependencia de la ciudad de Neuquén, ubicada a menos de 10 kilómetros, la cual posee una alta concentración de actividades y empleos. Esto obliga a residentes de Cipolletti a viajar diaria o eventualmente a la capital neuquina a partir de diversos modos. En particular, en este trabajo se analizarán las características del transporte público interurbano en Cipolletti, su accesibilidad y su vinculación con la calidad de vida. Para tal propósito se utilizaron datos de población, de transporte y un índice de calidad de vida confeccionado a nivel de radio censal, aplicando diversas metodologías de Sistemas de Información Geográfica (SIG). En los resultados se evidencia que las zonas de bajos índices de calidad de vida cuentan con marcadas deficiencias en la conectividad y el acceso al transporte público interurbano.

Palabras clave: Transporte público; Calidad de vida; SIG

Abstract

Cities have been and continue to be one of geography's favorite objects of study; however, in this journey, large cities have been the most observed, and medium-sized or small cities have received the least attention. Among the topics chosen for such research, quality of life has recently been highlighted, a concept that allows understanding socio-spatial differentiation not only from material aspects, but also from subjectivities and people's opportunities to reach optimal levels of satisfaction in urban life. For some authors, the possibility of moving within a city and to other cities in an accessible way has a great influence on the opportunities presented to citizens. The city of Cipolletti is heavily dependent on the city of Neuquén, located less than 10 kilometers away and with a high concentration of activities and jobs. This forces residents of Cipolletti to travel daily or occasionally to the capital city by various means. In particular, this paper will analyze the characteristics of interurban public transportation in Cipolletti, its accessibility and its relationship with quality of life. For this purpose, population data, transport data and a quality of life index made at the census radius level were used, applying different GIS methodologies. The results show that the areas with low quality of life indexes have a marked lack of accessibility.

Keywords: Public Transport; Quality of life; GIS.

Recibido: 15/01/25; **Aceptado:** 23/05/25

Introducción

El funcionamiento de las ciudades requiere la movilización diaria de un gran número de personas que se desplazan hacia sus trabajos, espacios de recreación, instituciones educativas, de salud, entre otros. Estos desplazamientos tienen efectos en el territorio, generando la creación de vías, aumentando la valorización de ciertos espacios y ejerciendo una influencia sobre las actividades económicas principales. Asimismo, aunque muchas veces no se evidencie de manera explícita, dejan huellas que impactan en la evolución de la ciudad. En este sentido, los flujos urbanos son tanto el reflejo del comportamiento de un sistema urbano como el medio que permite su funcionamiento.

De acuerdo con De Mattos (2006), las grandes metrópolis latinoamericanas han experimentado una explosión de movilidad, una situación que no se presenta con la misma magnitud en ciudades más pequeñas como las de la Patagonia. Sin embargo, en estas localidades, el transporte y la movilidad también tienen una relevancia significativa, no solo para los responsables de la toma de decisiones, sino también para la opinión pública, los medios de comunicación y la agenda gubernamental.

Este trabajo se propone analizar las características del transporte público interurbano en Cipolletti, su accesibilidad y su vinculación con la calidad de vida. Esto es relevante en una ciudad que, aunque no presenta grandes problemas de movilidad interna, depende en gran medida de las actividades que se desarrollan en la cercana ciudad de Neuquén, ubicada a menos de 10 kilómetros.

Los Sistemas de Información Geográfica (SIG) son herramientas clave para analizar los patrones de movilidad urbana y los problemas asociados al transporte, como la accesibilidad y la cobertura del servicio. A través del uso de SIG y herramientas como QGIS, se delimitaron áreas de influencia alrededor de las paradas de colectivos mediante la creación de *buffers*, lo que permitió identificar áreas de cobertura. Además, se recopilaron datos sobre la expansión urbana y el transporte público, transformados en formatos vectoriales para facilitar su análisis.

El trabajo está estructurado en seis partes principales: en la primera, se abordan aspectos teóricos necesarios para entender la relación entre la movilidad urbana y la calidad de vida, especialmente en lo que respecta al transporte público. En el segundo apartado se explica brevemente la metodología a utilizar y las fuentes, para luego en el tercer apartado comenzar a explicar las características urbanas generales de la ciudad de Cipolletti. En el cuarto apartado se analizan a fondo las características del transporte interurbano en la ciudad, desde su cobertura, accesibilidad espacial y su vinculación con la calidad de vida. Finalmente, antes de algunas reflexiones finales, el quinto apartado se focaliza en caracterizar algunos sectores y barrios de la ciudad que comparten situaciones similares en cuanto al funcionamiento del transporte interurbano.

Ciudad y movilidad urbana

Las áreas urbanas de nuestro país han sido objeto de estudio por parte de las ciencias sociales durante muchos años. Durante gran parte del siglo XX las más abordadas fueron las capitales de provincia y, claro está, la ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana. Ya hacia finales de ese siglo, y entrado el XXI, comienzan a abordarse las denominadas “ciudades intermedias”, las cuales durante algún tiempo fueron categorizadas de esa forma por su tamaño de-

mográfico y su lugar en la jerarquía de la red urbana a la que pertenecen. Dentro de esas áreas urbanas y en sus inmediaciones han surgido nuevas y distintas formas de concentración, y es por ello que también han emergido nuevas maneras de concebir a estas realidades, lo que hace que los conceptos sean más variados y complejos. Entre ellos se destaca el de “conurbación”, término que fuera presentado inicialmente por el geógrafo urbanista escocés Patrick Geddes en 1915 en su libro *Ciudades en evolución*. A través de este concepto, este autor explica cómo diferentes áreas urbanas autónomas lograron un crecimiento tal que permitió la coalescencia y el encuentro entre ellas resultando en una nueva área urbana con un área de influencia propia.

Más adelante, en 1961, Lewis Mumford retoma el concepto para reforzarlo citando al propio Geddes:

A comienzos de este siglo Patrick Geddes destacó la importancia de los nuevos mapas demográficos, los cuales revelaban un espesamiento y una dispersión generales de la masa urbana: mostró que condados y provincias enteros se estaban urbanizando y propuso diferenciar estas formaciones difusas mediante un nombre que las distinguiría de la ciudad histórica: el de conurbación. (Mumford, 2014, p. 384)

Aunque el término de conurbación se focaliza en la expansión urbana, existen otras características para resaltar, como la existencia o no de una metrópoli dentro de esta; o el hecho destacable de la capacidad del proceso de conurbación para exceder límites administrativos. Para Zamorano (1992) la conurbación se entiende de la siguiente forma:

Una de las maneras con que pueden darse las relaciones espaciales entre dos o más ciudades con autonomía [...] [situación que] [...] implica, en su sentido más aceptado, la presencia de una o más ciudades satélites, es decir de segundo orden, colocadas bajo la gestión de una gran ciudad. (p. 77)

Los procesos que llevan a la conformación de una conurbación o a su desarrollo implican una nueva dinámica en la vida en la ciudad, entre las que podemos destacar un aumento de la movilidad urbana en términos absolutos y una ampliación en aspectos espaciales. Las familias y las empresas presentan nuevas pautas de localización, a las cuales se suman las inversiones privadas que se plasman de manera inconexa y fragmentada, lo cual impacta directamente sobre la morfología urbana. El factor distancia ya no es tan relevante y la localización se desprende del centro tradicional fomentando la desaparición de la ciudad compacta caracterizada por un gradiente densimétrico centro-periferia. Las nuevas características de la movilidad (de mayor magnitud y más diversificada) permiten extender los confines de la ciudad o de las áreas metropolitanas. Todo lo anterior coincide con lo que De Mattos (2006) identificaba como una explosión de la movilidad visible en grandes ciudades latinoamericanas.

Surgen en este dinamismo nuevas áreas habitacionales en las periferias y otras se consolidan como auténticas ciudades dormitorio, las cuales para Acosta Roa (2019) son “núcleos con características urbanas, cuyo funcionamiento es independiente (por lo general municipio propio) y en el que buena parte de su población trabaja en otra ciudad más o menos próxima, por lo que solo regresa a dormir” (p. 13). Coincidiendo con lo anterior, Velásquez Velasco (2023) piensa a la ciudad dormitorio como “un área suburbana, con función residencial de aquellas personas que trabajan o estudian en una ciudad grande, con la finalidad de que estos realicen una reproducción de las fuerzas productivas fuera de la ciudad en la que tiene sus jornadas laborales”. Lo anterior plantea una contradicción al presentar una equivalencia entre solo un área suburbana y toda una ciudad de características “dormitorio”; en este sentido, es más relevante la característica de dormitorio para el abordaje de estos espacios que el de ciudad, el cual es mucho más complejo. En definitiva, se hace mención a un área considerable donde residen personas que tienen una ex-

tema vinculación con otras áreas urbanas de mayor jerarquía y disponibilidad de actividades. Por lo que en la propia área dormitorio no prosperan muchas más actividades que las residenciales.

Por otra parte, los procesos acelerados de urbanización o el propio desarrollo de una conurbación conllevan un acrecentamiento de la segregación residencial, la cual en términos sencillos refiere a la desigual distribución de los grupos sociales en el espacio urbano o a esa tendencia al agrupamiento entre grupos sociales semejantes en función de alguna característica que comparten (Rodríguez, 2008). En el norte de la Patagonia, este tema ha logrado varios avances de investigación académica por parte de Perren y otros autores que lo acompañaron más recientemente (Perren, 2010, 2011, 2016). En ese marco, Perren, Lamfre y Pérez han examinado variables relacionadas a lo poblacional, funcional y estructural de algunas de las ciudades de la región, prestando especial atención a las desigualdades socioespaciales (Perren, 2009 y 2011; Perren y Lamfre, 2015; Perren et al., 2016). Esta producción, sustentada a partir de estudios urbanos de carácter más general (Vapnarsky, 1982; Vapnarsky y Pantelides, 1987), ha logrado identificar en nota histórica las particularidades de la ciudad a partir de un análisis multivariado con aplicación de Sistemas de Información Geográfica (SIG).

Mayormente la investigación de este tema para ciudades patagónicas se vincula con la pobreza urbana o con la dicotomía pobres-ricos, aspecto relevante que, sin embargo, en un contexto actual de crecimiento y desarrollo urbano acelerado de las ciudades patagónicas, necesita del entendimiento de la segregación desde otras perspectivas. Se refuerza así la postura de Saraví (2004) quien propone una visión no estática de la segregación vinculada casi exclusivamente en la pobreza, y sí focalizándose en la acumulación de desventajas en espacios empobrecidos que retroalimentan las situaciones desventajosas. En palabras del científico mexicano, "los múltiples factores y procesos que pueden desencadenar las desventajas surgidas en los espacios antes mencionados emergen como tema central tanto para el estudio y atención de grupos vulnerables como para incrementar nuestra capacidad de anticipar procesos de exclusión" (Saraví, 2004, p. 34). Esta declaración de principios se convierte en un desafío para el investigador, invitándolo a posar su mirada en acciones urbanas que otorguen oportunidades o ventajas sobre las diferentes áreas que conforman la ciudad.

El abordaje de la calidad de vida nos permite entender a la diferenciación socioespacial desde una perspectiva que no se restringe solo al ingreso o a lo material, sino también desde las subjetividades y las oportunidades de los ciudadanos para alcanzar niveles óptimos de satisfacción en la vida urbana. Para Velázquez (2007), a pesar de existir una relación entre pobreza y calidad de vida, existe una brecha conceptual y metodológica, donde la primera se vincula a un piso de satisfacción de necesidades básicas y la segunda a un techo por sobre el cual la población adquiere un cierto bienestar.

Un completo recorrido sobre la evolución del concepto y sobre las principales contribuciones epistemológicas a través del tiempo puede ser identificado en Perren y Lamfre (2018). Ambos autores recuperan aportes desde Adam Smith hasta Marx, pasando por Sen, Mahbub ul Haq, finalizando su obra con contribuciones más actuales como las de Velázquez y García. En este itinerario se destacan las controversias que surgieron en torno a la construcción del concepto de calidad de vida referidas a posturas objetivas y subjetivas, al abordaje variado desde diversas disciplinas, a las características contextuales que deben considerarse a la hora de trabajarlo, y también en cuanto a la amplitud temática de la noción (Perren y Lamfre, 2018). En la actualidad, el concepto ha sido dotado de múltiples acepciones que, en su gran mayoría, proponen una aproximación mixta entre aspectos subjetivos y objetivos, y que, para el caso particular de su aplicación en territorio argentino, ha recurrido a dimensiones variadas sobre la educación, la salud, la vivienda y el ambiente.

En Argentina, los datos obtenidos de calidad de vida varían y suelen ser muy heterogé-

neos dependiendo del territorio que se analice, ya sea de una jurisdicción a otra o de un área rural a una urbana, o incluso de una ciudad a otra de diferentes características o de mayor o menor tamaño. Las ciudades intermedias –aquellas que poseen funciones de intermediación entre ese centro urbano en relación con la región, nación o el mundo– son, para Guillermo Velázquez (2016), las que pueden generar un nivel de bienestar mayor debido a las características de las funciones que presentan. Este geógrafo afirma que “en principio existiría mejor calidad de vida en las ciudades intermedias” y que estas “tienen posibilidades de brindar mayor bienestar entre sus residentes” (p. 162). Por otro lado, Míguez Iglesias (2010), luego de un minucioso estudio de las ciudades medias en Europa, evidencia en sus resultados que estas son las que poseen una proporción mayor de población con una elevada calidad de vida.

En los últimos años, autores han incluido movilidad y transporte público a escritos vinculados al hábitat, tal es el caso de Velázquez (2007), quien señala la incorporación de nuevos indicadores al Censo Nacional de Población y Vivienda de 2001. Entre las nuevas variables encontramos el acceso al transporte público, con su indicador de “existencia de transporte público” (se contabilizan hogares con existencia del transporte público a 300 metros o menos). En aquel trabajo, Velázquez destaca que “la situación más crítica se presenta en gran parte de la Región Patagónica, caracterizada por sus grandes distancias” (2007, p. 188), mencionando la utilización del automóvil como un elemento indispensable para superar el aislamiento entre las localizaciones. Leva (2005), por su parte, destaca positivamente la incorporación de indicadores de transporte y movilidad urbana en el Plan Estratégico Metropolitano Región Rosario de 2004. La necesidad de incluir al transporte y la movilidad como un elemento más por considerar a la hora de identificar la calidad de vida es cada vez más relevante.

Es indiscutible el rol que juega el transporte público en la movilidad de las personas en las ciudades patagónicas. A pesar de esto, no existe una gran producción científica sobre esta situación, por lo que se hace necesaria una mirada detallada hacia esa variante de movilidad y sus dificultades con el objetivo de avanzar hacia un temario más abarcativo que posibilite su integración con la investigación social. En la teoría, ya se ha logrado un progreso al aceptar que la movilidad urbana se presenta como un concepto más amplio que el de transporte (Borthagaray, 2013), en el cual podemos incluir con facilidad aspectos más relevantes para las ciencias sociales como los motivos de los desplazamientos y no limitarnos solamente a problemas técnicos u operativos.

Las implicancias sociales involucradas en la movilidad urbana no pueden estar ausentes en la investigación, reconociendo que los distintos sectores de la población utilizan diferentes estrategias para movilizarse. Por ejemplo, los estratos sociales de menores ingresos utilizan principalmente (sin demasiadas alternativas) los medios de transporte públicos o las opciones no motorizadas, es decir, caminatas o bicicletas. A medida que el ingreso se incrementa, las familias se orientan al uso del transporte individual motorizado. Vasconcellos (2015), desde un punto de vista sociológico, explica que uno de los motivos de la elección del automóvil por parte de la clase media está dado por ser este vehículo un símbolo de poder y de pertenencia a cierto estrato social y que no refleja solo una conveniencia económica o de utilidad. Si se contempla esto desde la perspectiva de la sostenibilidad social (Borthagaray, 2013), las mejoras en la movilidad deberían estar orientadas con más énfasis hacia los medios de transporte que posibiliten una mayor equidad entre todos los estratos sociales, más aún considerando la gran cantidad de desventajas que acumulan los espacios donde habitan los pobladores de escasos recursos. De este modo, es evidente que la mirada desde lo social nos permite entender esas desigualdades y, al mismo tiempo, pensar en propuestas que planteen mejoras en los medios que son utilizados por los sectores más perjudicados.

La preponderancia del vehículo privado por sobre otros medios de movilidad en las ciudades es uno de los obstáculos en la búsqueda de la equidad social. Este medio individual presenta grandes desventajas para la circulación de las personas en la ciudad ya que ocupa una

gran cantidad de espacio público gran parte del día (según Vasconcellos [2010], en América Latina el 30 % de la superficie urbana está constituida por calles, que a su vez representan alrededor del 80 % del espacio público disponible), consume una gran cantidad de energía (en términos energéticos se destaca el gran consumo de los medios que utilizan gasolina o diésel representando poco más del 90 % de la energía que se consume en América Latina y El Caribe), es responsable de una gran cantidad de gases contaminantes, a lo que se suma la autoexclusión por parte de los estratos sociales que pueden acceder al vehículo, evitando la interacción con otros estratos sociales de menores ingresos.

El transporte público, en el otro extremo de la pirámide de la movilidad urbana sostenible, debe ser potenciado en busca de la sustentabilidad social ya nombrada. A pesar de la crisis que tuvo durante la pandemia del COVID en 2020, este medio de movilidad se presenta hoy como el principal receptor de las propuestas para lograr situaciones más equitativas en la ciudad. Autores como Paulo Coto Murillo y Julio Solís Moreira advierten sobre la posibilidad de la caída del transporte público y la necesidad de alternativas actuales:

El transporte es un servicio público por lo que debe ser garantizado y asegurado por el Estado, hoy más que nunca de forma eficiente y resguardando la salud y seguridad económica tanto de los pasajeros, las y los trabajadores conductores y las empresas y asegurar la inversión pública al respecto y la implementación de nuevas e innovadoras alternativas en el campo. (Coto Murillo y Solís Moreira, 2020, p. 88)

A continuación, se avanzará en detallar los materiales y métodos usados, para luego describir las características urbanas de la ciudad de Cipolletti y abordar la accesibilidad espacial al transporte público.

Materiales y métodos

Este estudio se apoya en una metodología que combina técnicas de construcción cartográfica con herramientas SIG, análisis espacial y tratamiento de datos censales, orientadas a comprender la articulación del transporte público interurbano con la calidad de vida en un contexto de expansión urbana.

Se emplearon imágenes satelitales disponibles en Google Earth Pro, correspondientes a los satélites Airbus y Landsat, para analizar la evolución de la mancha urbana en la ciudad de Cipolletti. A esta información se integraron datos demográficos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022 con el fin de estimar, a partir del análisis de la densidad poblacional, sectores con mayor concentración de población.

Para el entendimiento del sistema de transporte público interurbano, se relevaron los recorridos y paradas de las líneas que operan en la ciudad, correspondientes a las empresas Ko-Ko y Pehuenche. En el primer caso, la información georreferenciada fue extraída de la aplicación móvil KOKO, y en el segundo, de la sección "Servicios interurbanos" de la página oficial de Pehuenche Neuquén. Esta información fue incorporada a QGIS, en formato vectorial lineal (recorridos) y puntual (paradas). A partir de esta base, se aplicó un proceso de geoprociamiento para generar zonas de cobertura del transporte utilizando *buffers* de diferentes distancias: menos de 300 metros, entre 300 y 600 metros, entre 600 y 1000, y más de 1000 metros. Se calcularon las superficies y proporciones de cobertura correspondientes para el total del área urbanizada, con base en criterios de accesibilidad peatonal, es decir, la distancia aceptable para

ser recorrida a pie (García Schilardi, 2017). Complementariamente, se delimitaron polígonos Thiessen (o Voronoi) a partir de la distribución espacial de las paradas para identificar las áreas de influencia exclusivas de cada punto de acceso al transporte. Estos polígonos fueron clasificados según su superficie (en metros cuadrados), permitiendo detectar visualmente, mediante simbología diferenciada, los sectores con menor accesibilidad espacial al transporte público interurbano (Cuza-Sorolla, Hernández-Aguilar y Barrera Rojas, 2021).

Como variable complementaria, se incorporó el Índice de Calidad de Vida (ICV) construido por Perren, Lamfre y Pérez (2022), con base en datos del Censo 2010. Este índice resume múltiples dimensiones del bienestar: educación (nivel educativo del jefe de hogar), salud (acceso al agua potable), vivienda (baño exclusivo y hacinamiento), actividad económica (tasa de desocupación) y ambiente (exposición a riesgos como contaminación, frente de barda y acceso a espacios verdes). Cada dimensión fue ponderada y normalizada, generando un valor entre 0 (baja calidad de vida) y 1 (alta calidad de vida) para cada radio censal. Cabe señalar que los datos censales utilizados para este ICV corresponden a 2010, lo que constituye una limitación importante en un contexto urbano cambiante. Es por ello que el índice conforma un complemento a las demás dimensiones del análisis. En la Tabla 1 se presentan las ponderaciones en términos porcentuales.

Tabla 1: Indicadores que componen el índice de calidad de vida

Dimensión	Indicador	Peso parcial (%)	Peso Total (%)
Educación	% de jefes de hogar que no alcanzaron a concluir los estudios primarios	15	30
	% de jefes de hogar que completaron su paso por la educación superior	15	
Salud	% Hogares con agua fuera de la vivienda	10	10
Vivienda	% de la población que reside en viviendas con baño de uso exclusivo	15	30
	% de hogares que presentan más de dos personas por cuarto	15	
Actividad	% de PEA desocupada	20	20
Ambiental	% población afectada por foco de contaminación	2,5	10
	% población afectada por riesgo asociado al frente de barda	2,5	
	% población con acceso a espacios verdes	5	
Totales		100	

Fuente: Perren, Lamfre, y Pérez (2022).

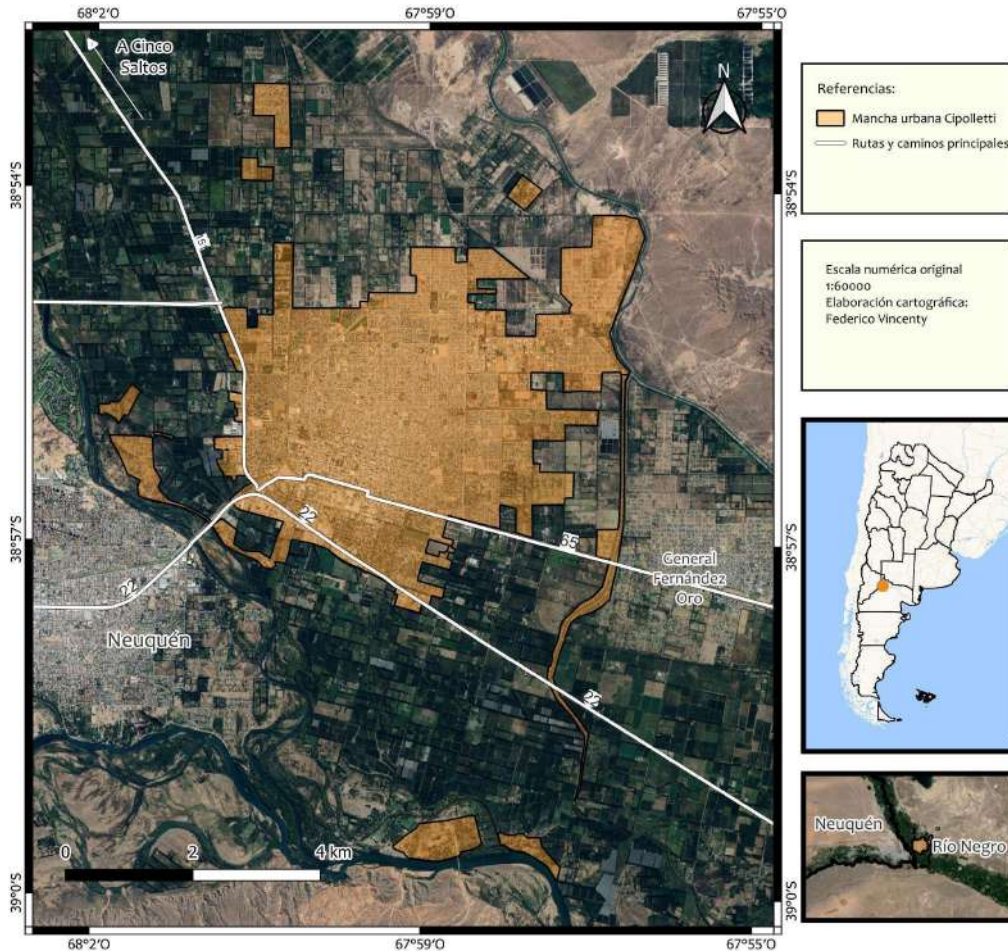
Finalmente, se establecieron tipologías de sectores urbanos en función de su accesibilidad al transporte interurbano, sintetizando diferencias espaciales en tres grupos de barrios: casco céntrico, zonas periurbanas ubicadas al este y noreste de la mancha urbana contigua y sectores periféricos desvinculados de la mancha urbana principal.

La ciudad de Cipolletti y sus características

La ciudad de Cipolletti se encuentra ubicada en el sector oeste del Departamento General Roca, provincia de Río Negro, al norte de la Patagonia Argentina. Cuenta con una población de 105.482 habitantes según datos del Censo de Población, Hogares y Viviendas 2022. Tiene, además, un ejido municipal de gran tamaño (5.257,8 km²) que se extiende sobre la jurisdicción de dos departamentos rionegrinos: General Roca y El Cuy. A pesar de ello, la mayor parte de su población se concentra en el sector norte del ejido, ubicado en el departamento de General Roca.

La ciudad está ubicada principalmente en el valle del río Neuquén y su continuación sobre el río Negro, sobre la ruta provincial 65 (la llamada "Ruta Chica"), la línea ferroviaria que conecta las ciudades de Alto Valle y la ruta nacional n.º 22, con la ciudad de Zapala a un extremo y la ciudad de Bahía Blanca al otro (Figura 1). Al oeste de la ciudad, el área urbana se asienta sobre un eje que corre hacia el norte acompañando el sentido de la ruta nacional n.º 151 en dirección a la localidad, también rionegrina, de Cinco Saltos.

Figura 1: Área urbana localidad de Cipolletti



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Google Earth y Municipalidad de Cipolletti.

Es una ciudad que históricamente se ha caracterizado por la producción de peras y manzanas, como el resto de las ciudades congregadas de manera lineal a lo largo del Alto Valle del río Negro. El destino de esta producción es básicamente el mercado externo, exportando frutas frescas y productos industrializados, entre los que se encuentran, principalmente, los jugos concentrados. En el inicio, las pequeñas chacras de 1 a 5 hectáreas eran representativas de este sistema de producción, con importante rentabilidad y destacando la imagen del agricultor-propietario como principal sujeto socioeconómico. Esta situación cambió desde la década de 1990, con la introducción de nuevas tecnologías y formas de producción que implicaron cambios en la organización y desarrollo del sistema agrario, beneficiándose así las grandes empresas de capitales tanto nacionales como extranjeros con mayor cantidad de hectáreas por explotación, evidentemente con consecuencias negativas para los pequeños y medianos productores. Esto ha llevado a muchos chacareros a subdividir sus chacras y venderlas para uso urbano. Este proceso fue también impulsado por el aumento del suelo urbano y el crecimiento del negocio

inmobiliario en la zona (Chiementon y Cogliati, 2011).

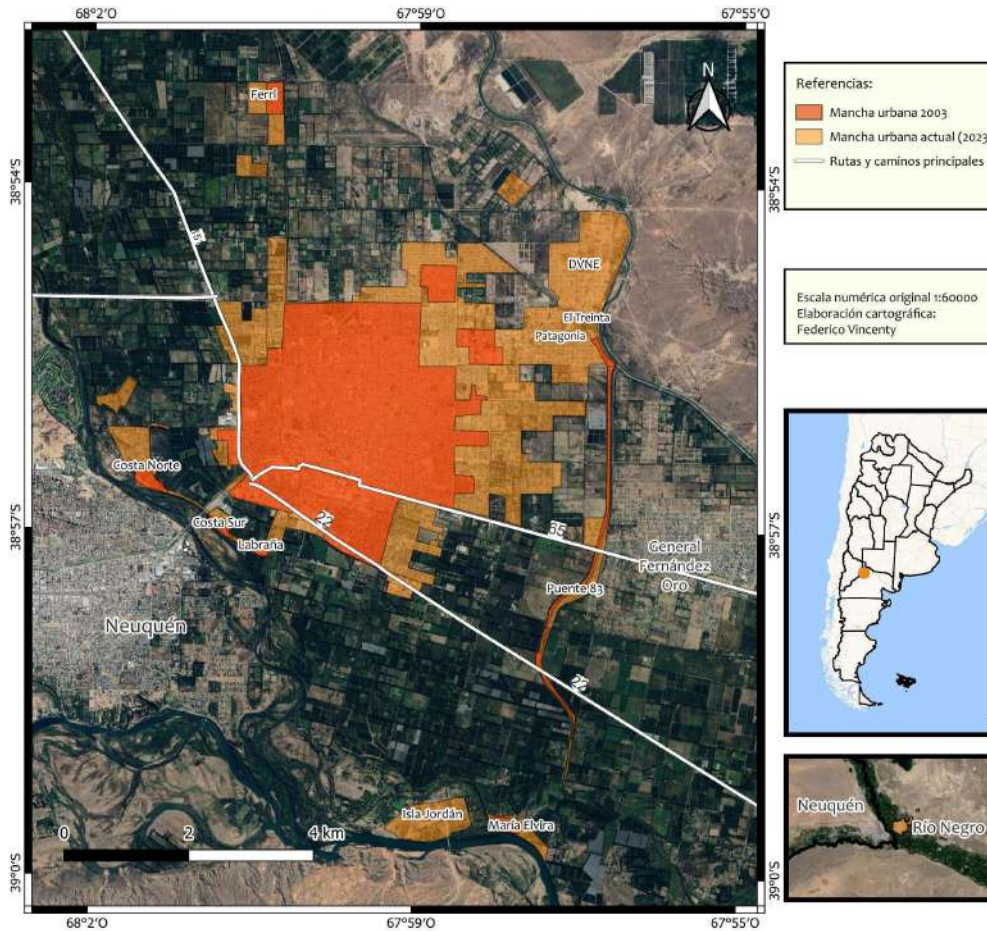
En los últimos años, la ciudad de Cipolletti ha experimentado un importante crecimiento demográfico: según el Censo Nacional de 2010, Cipolletti contaba con 85.170 habitantes, mientras que en 2001 se contabilizaron 66.299, por lo que la tasa de crecimiento demográfico rondaba en un 28,46 % en dicho período. Este proceso estuvo acompañado de un crecimiento de su mancha urbana, lo cual fue posibilitado por un marcado saldo migratorio positivo de personas provenientes tanto del interior de las provincias de Río Negro y Neuquén como de otras provincias del país (Chiementon y Cogliati, 2011). Esto, a su vez, se debe principalmente a las expectativas de desarrollo proyectadas por la exploración y explotación de fuentes energéticas de origen fósil en la región extendida de la conurbación, lo cual impacta no solo en la ciudad de Cipolletti, sino también en todo el Departamento General Roca, en el cual se encuentran otras localidades como Fernández Oro, Allen, General Roca, Villa Regina y Catriel (Kloster, 2014 en Cares, J., 2017).

Para ilustrar esta cuestión no hace falta más que ver los datos de población y su evolución entre 2010 y 2022. Mientras en 2010 la población del municipio era de 85.161, para 2022 llegó a 105.482 personas, lo cual refleja una variación relativa del 23,9 %, siendo mayor a la variación intercensal total del país, que fue del 14 % (INDEC, 2022).

Cipolletti forma parte de un nodo regional y conforma una conurbación junto con Neuquén, Plottier, Centenario y General Fernández Oro, siendo Neuquén su ciudad principal (Pérez, 2018). Este dato no es menor, teniendo en cuenta que el aglomerado resultante se configura como la región rururbana más poblada de la Patagonia (Cares, 2017). Dentro de esta conurbación, Cipolletti es la segunda ciudad en importancia debido a su tamaño poblacional y variedad de funciones. Cuenta con diversidad de comercios mayoristas, servicios médicos (hospital de complejidad VI y centros profesionales de salud) y educativos (una sede de la Universidad Nacional de Río Negro, dos facultades de la Universidad Nacional del Comahue, una sede de la Universidad de Flores, instituciones privadas terciarias y de educación superior, organismos gubernamentales provinciales y nacionales). Estas características le permiten extender su funcionalidad a zonas urbanas cercanas como Cinco Saltos, Ferri y Fernández Oro, así como a zonas rurales próximas a lo largo de las riberas de los ríos Neuquén y Negro.

En los últimos años, la expansión urbana ha consolidado el avance hacia áreas rurales inmediatamente adyacentes, cruzando los límites antes mencionados hacia el oeste de la ruta nacional 151, hacia el sur de la ruta 22, pero sobre todo hacia el noreste en dirección a canales de riego linderos a la localidad de General Fernández Oro (los canales secundarios 3 Sud, 1 Sud y el colector P2).

Figura 2: Evolución histórica de la mancha urbana (2003-2023)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Google Earth y Municipalidad de Cipolletti.

Como se observa en la Figura 2, la ciudad se ha expandido en los últimos 20 años de forma acelerada principalmente hacia el este y en algunos sectores específicos de alto crecimiento como las zonas cercanas al barrio Ferri en el sector norte y a los barrios Isla Jordán y María Elvira al sur. Estos barrios desconectados de la trama urbana principal aumentaron rápidamente su población y se expandieron de manera considerable.

El barrio Puente 83 (que se puede subdividir en otros barrios: Puente de Madera, Puente 83 Norte, Puente 83 Sur, Tres Luces, Martín Fierro, La Unión), desarrollado en un angosto intersticio entre las áreas productivas y la ribera del canal principal, se expandió hacia el sur y levemente hacia el este en el sector entre la Ruta Chica y la ruta nacional 22. Hacia el oeste, los barrios Labraña, Costa Sur y Costa Norte también se expandieron de manera no planificada hacia áreas antes productivas y hacia la ribera (inundable) del río Neuquén. Por su parte, la mancha urbana principal evidencia una expansión hacia el norte sobre la ruta nacional 151. Hacia el sur de la ruta 22 el avance urbano no posee el mismo vigor, sin embargo existen numerosas chacras que están fuera de producción y se pueden encontrar zonas de características urbanas pero de baja densidad sobre algunas unidades productivas.

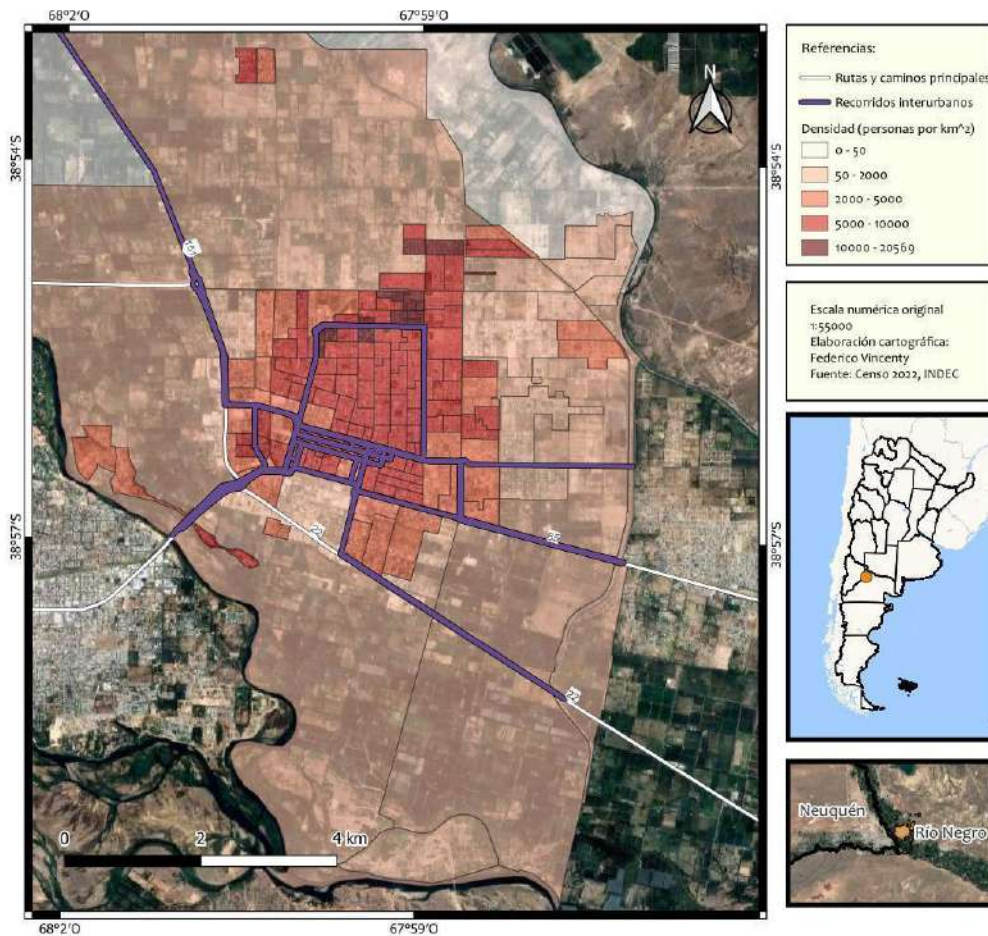
No obstante, el mayor crecimiento promedio de la mancha urbana va en dirección este y noreste, y abarca barrios como El Treinta y Patagonia, llegando al Distrito Vecinal Noreste (DVNE) ubicado en ese extremo de la ciudad. Es en ese sector donde se concentra la mayor

parte de las “tomas ilegales” de terrenos, así como la mayoría de los programas y planes de viviendas estatales (Giaretto, 2022). Cipolletti es una de las ciudades con mayor cantidad de tomas o asentamientos irregulares en la provincia de Río Negro, aspecto que deja ver una demanda de acceso a la tierra insatisfecha. De hecho, es la localidad rionegrina donde se registró un mayor número de solicitudes en 2021 para el programa “RN Suelo Urbano”, según lo planteado por la exgobernadora de la provincia, Arabela Carreras (Gobierno de Río Negro, 2021).

La trama urbana de la ciudad de Cipolletti es el resultado de un proceso de dispersión centrípeta que invade en forma incesante la zona rural contigua, es decir, las chacras. Según Anticic, se advierte un proceso histórico, como en otras ciudades medianas, de suburbanización llevada adelante por el capital inmobiliario altamente concentrado (Anticic, 2016). El estado municipal actúa, consustanciado por las condiciones que el capital impone para invertir, para dar como resultado la fotografía que vemos en el presente. Existen múltiples casos que de manera directa o indirecta se relacionan con esta lógica rentística del avance de la urbanización (Giaretto, 2022). La demanda inmobiliaria es impulsada por la expansión de la capital neuquina, que se extiende hasta General Fernández Oro (Cares, 2017).

Lo mencionado da como resultado una estructura urbana dispersa cuya mancha urbana está conformada en su periferia por áreas relegadas. Inclusive en espacios que no son contiguos con la mancha principal, aunque siempre dentro del ejido municipal, como Ferri y Puente 83. La ciudad no es homogénea, existen áreas más consolidadas y no hay una continuidad clara en el desarrollo. Esto se puede observar, por ejemplo, en la densidad de población (Figura 3).

Figura 3: Densidad de población por radio censal



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INDEC 2022; De Grande, P. y Salvia A. (2024).

Como se evidencia en el mapa, la densidad de población (expresada en radios censales) no presenta un comportamiento clásico, no es claro el gradiente centro-periferia esperado. Tampoco existen claros anillos derivados de procesos de urbanización en etapas, sino que pareciera que la densidad está compartimentada a diferentes barrios de la ciudad. En general los radios del extremo norte y noreste de la mancha urbana contigua presentan mayor densidad debido a que en esa zona, como se mencionó antes, se construyeron planes de vivienda con lotes de reducido tamaño y han surgido tomas recientemente, donde habitaron, en su origen, familias numerosas.

Destacable es la situación de los barrios Ferri y Distrito Vecinal Noreste al norte, Costa Norte y Costa Sur al oeste, e Isla Jordán y María Elvira al sur, donde la densidad de población es importante. Casualmente algunos de estos barrios poseen un origen espontáneo o surgieron de tomas, están lejanos al casco céntrico de Cipolletti y desconectados del resto de la conurbación al contar con menos recorridos de colectivos.

En sí, y volviendo al aspecto de la movilidad interurbana, las áreas más densamente pobladas de la ciudad no son las mejores en cuanto al acceso al transporte interurbano. Gran parte del este y norte de la ciudad solo cuenta con un recorrido de una de las dos empresas, lo que lleva a pensar que en esos sectores la posibilidad de movilizarse por medios públicos a otras urbes es muy limitada y que además son esos sectores, como veremos más adelante, los de menor calidad de vida en la ciudad.

La movilidad interurbana central en la vinculación diaria de la ciudad

Cipolletti, durante las últimas décadas del siglo XX, se ofrecía al mercado como “Ciudad para vivir”, particularmente para los trabajadores jerárquicos de empresas petroleras y profesionales vinculados de una u otra manera a las actividades extractivas, quienes podían encontrar una ciudad cómoda y tranquila para la instalación de sus familias (Anticic, 2016).

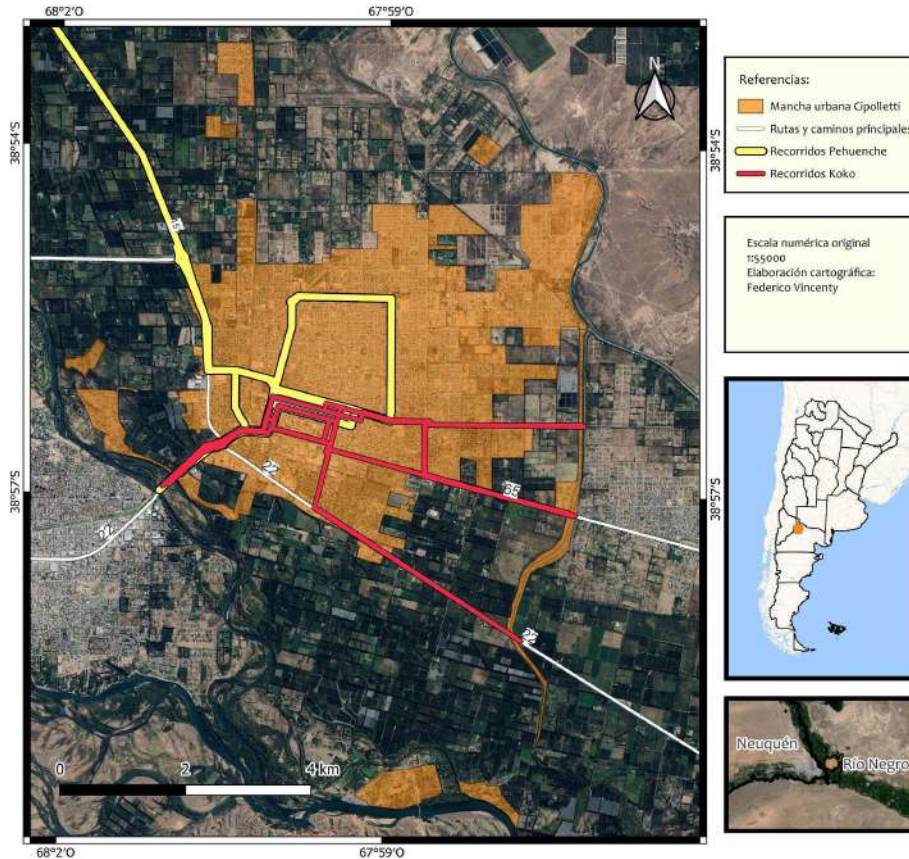
Esta visión de la ciudad reconocida por sus propias autoridades, por ejemplo, por el extinguido Julio Arriaga entre 1995 y 2003 (Rossi, 2022), contribuyó en parte a que fuera considerada en estudios del siglo pasado como una ciudad dormitorio, ya que en esos tiempos gran parte de la población que se asentaba en la ciudad trabajaba en Neuquén. Esta situación coincide con las definiciones planteadas más arriba por Velásquez Velasco (2023) al describir un área donde residen personas que tienen una extrema vinculación con otras áreas urbanas de mayor jerarquía y disponibilidad de actividades. Sin embargo, Cipolletti, en la actualidad, posee muchas más actividades que las residenciales, lo cual es lógico por su incremento poblacional que genera un polo de actividad económica interna. El comercio, los servicios, las empresas del rubro petrolero e ingenieril, además de la tradicional fruticultura, dinamizan la vida económica cipoleña (Giaretto, 2022).

Así y todo, el lazo de esta ciudad con su vecina al oeste sigue siendo importante y claramente identificable, por ejemplo, en los flujos vehiculares identificados por Pérez (2016), los cuales se debilitaron de manera breve durante la pandemia, pero que rápidamente se recuperaron dejando muy atrás a la movilidad vinculada con el transporte público (Pérez, 2020). Se evidencia así una preponderancia del vehículo privado en el Alto Valle del río Negro y Neuquén, en parte derivado de la dispersión urbana, la cual es difícil de contrarrestar por el transporte público.

En un proceso de conurbación creciente y complejización del entramado urbano, cobra

protagonismo el transporte interurbano como el medio de conexión entre las actividades y las áreas de residencia de una gran parte de la población que no logra acceder al vehículo privado o que prefiere movilizarse en medios públicos. Para la conexión con otras ciudades, Cipolletti cuenta con dos empresas, Ko-Ko y Pehuenche, las cuales presentan los recorridos que se muestran en la Figura 4, superpuestos a la mancha urbana actual de la ciudad.

Figura 4: Recorridos de colectivos interurbanos en la ciudad de Cipolletti

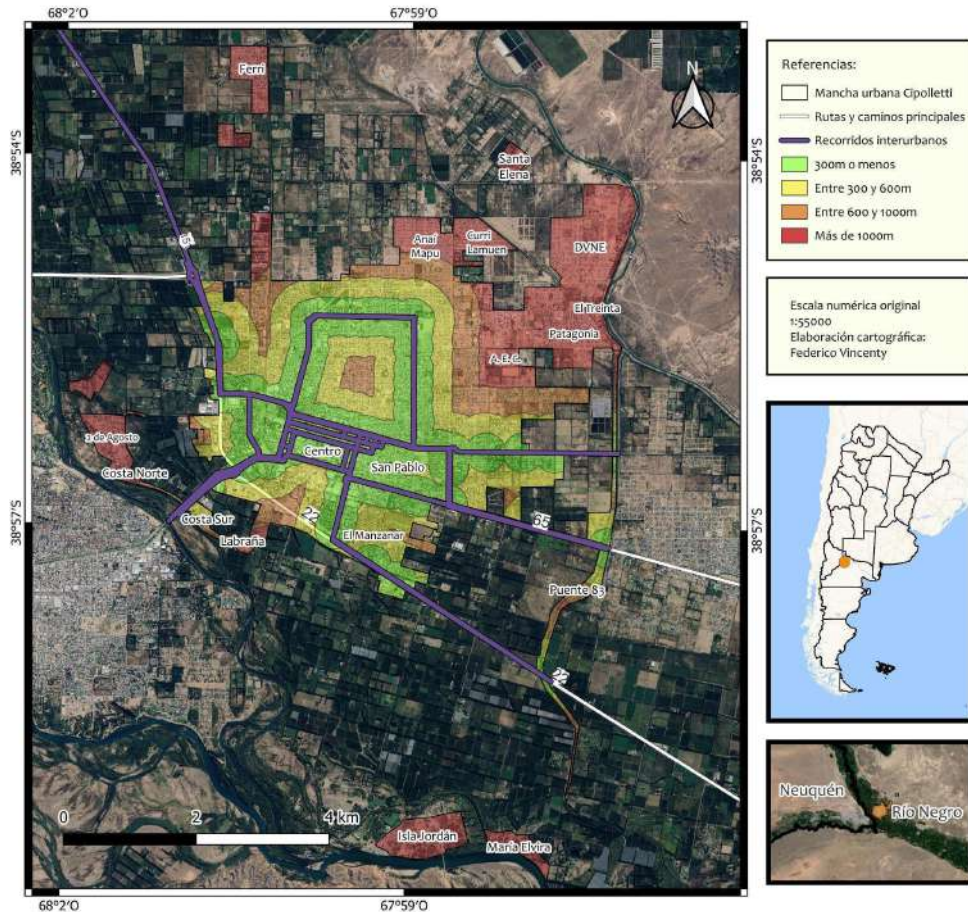


Fuente: Elaboración propia sobre la base de recorridos suministrados por las empresas Pehuenche S. A. y Ko-Ko S. R. L.

Se visualiza a simple vista cómo el centro de la ciudad cuenta con buena cobertura de transporte público interurbano con ramales de las dos empresas; mientras que ambas conducen a la ciudad de Neuquén, las líneas de Pehuenche se dirigen también hacia y desde Cinco Saltos y las líneas de Ko-Ko hacen lo propio con respecto a General Fernández Oro y el resto del valle rionegrino. Por el contrario, gran parte del extremo este y norte no cuenta con recorridos cercanos que permitan a su población viajar a otras ciudades de manera directa: sus pobladores deben al menos utilizar el transporte urbano para luego acceder al interurbano. Un ejemplo de esto está representado por el Distrito Vecinal Noreste, un sector de la ciudad que surge en el año 2008 a partir de un proyecto de expropiación del Estado municipal de 120 hectáreas de tierras alejadas del centro urbano, que luego fueron vendidas a otros privados organizados en cooperativas, constituyendo 2000 lotes aproximadamente (Giaretto, 2022). El distrito actualmente se encuentra alejado del centro de la ciudad y de los principales servicios, y además cuenta con una conectividad deficiente dada por la calidad de sus calles y la escasa frecuencia del servicio urbano del transporte público.

Para dimensionar las distancias que las personas deben realizar para acceder al transporte público interurbano, se realizaron buffers de diferentes distancias: 300, 600 y 1000 metros, con el objetivo de visualizar la cobertura del servicio (Figura 5). Para García Schilardi (2017), existe una distancia y tiempo que es razonable para caminar, el cual ha sido establecido en estos tres rangos para esta ciudad. A medida que aumenta el tiempo y la distancia se desalienta el uso del transporte público.

Figura 5: Acceso al transporte interurbano en la ciudad de Cipolletti



Fuente: Elaboración propia sobre la base de recorridos suministrados por las empresas Pehuenche S. A. y Ko-Ko S. R. L.

Visualizando el servicio de esta manera, se aprecia que existen zonas donde la distancia a las paradas es importante. Se identifica principalmente el extremo noreste de la ciudad, los barrios Distrito Vecinal Noreste, El Treinta, Patagonia, Curri Lamuen, Anai Mapu, Santa Elena y la zona que une la planta principal con el barrio de Ferri y sus proximidades. En términos espaciales podemos decir, tal como lo muestra la Tabla 2, que del 100 % de la zona urbanizada (aproximadamente 26,07 km²), un 34,45 % de la ciudad tiene una parada de transporte interurbano a 300 metros o menos; el 24,24 % del territorio, entre 300 y 600 metros; el 13,12 %, entre 600 y 1000 metros; y un 28,19 % la tiene a más de 1000 metros.

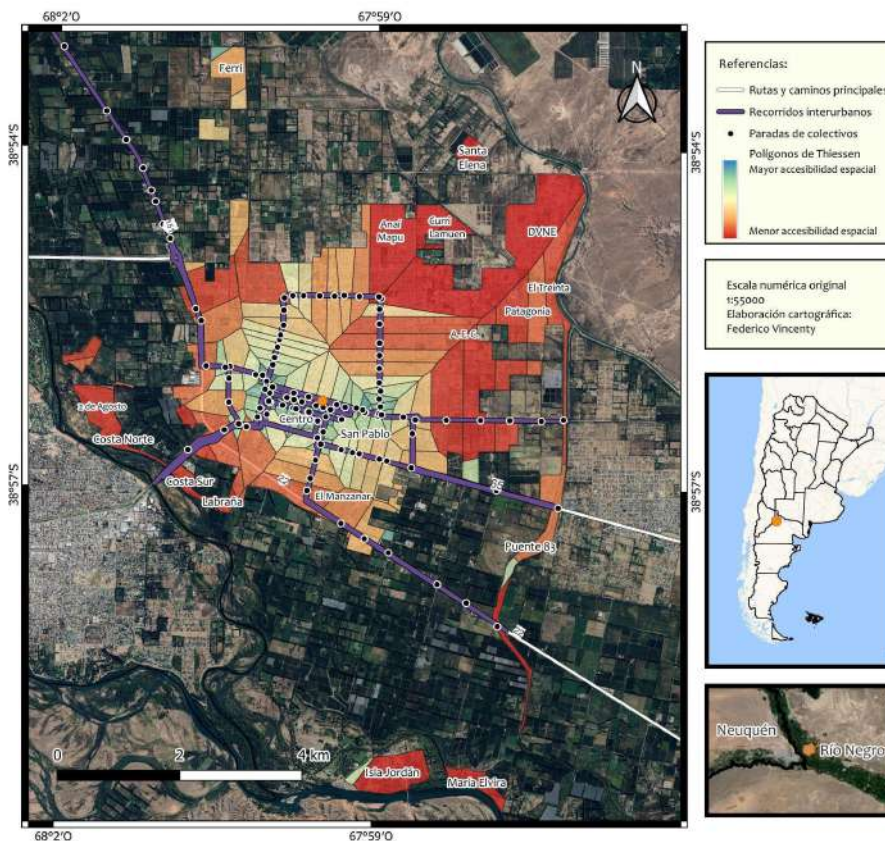
Tabla 2: Análisis de las áreas buffers a partir de las paradas

	Km ²	%
Área urbanizada	26,07	100
Áreas con paradas a 300 metros o menos	8,98	34,45
Áreas con paradas entre 300 a 600 metros	6,32	24,24
Áreas con paradas entre 600 a 1000 metros	3,42	13,12
Áreas con paradas a más de 1000 metros	7,36	28,19

Fuente: Elaboración propia en QGIS.

En definitiva, más del 40 % del área urbanizada no cuenta con una parada del transporte interurbano a menos de 600 metros, lo cual en principio indica que en gran parte de la ciudad las posibilidades de vivir en Cipolletti y trabajar en otra ciudad son más dificultosas. Si se toman a las paradas como punto de acceso al transporte público interurbano, vemos que son pocas y que tienen un área de influencia muy grande. A partir de procesos con Sistemas de Información Geográfica, en este caso la determinación de polígonos Thiessen (también conocidos como polígonos Voronoi), se ha podido evidenciar que existen paradas que cubren una gran área de influencia dentro de la ciudad, lo que significa que algunos barrios cuentan prácticamente con una o pocas paradas para acceder al transporte público interurbano (Figura 6). Nuevamente los barrios del este y noreste, Ferri, Costa Norte, Costa Sur e Isla Jordán, muestran su baja conectividad desde esta perspectiva.

Figura 6: Aplicación de polígonos de Thiessen a partir de las paradas de colectivos



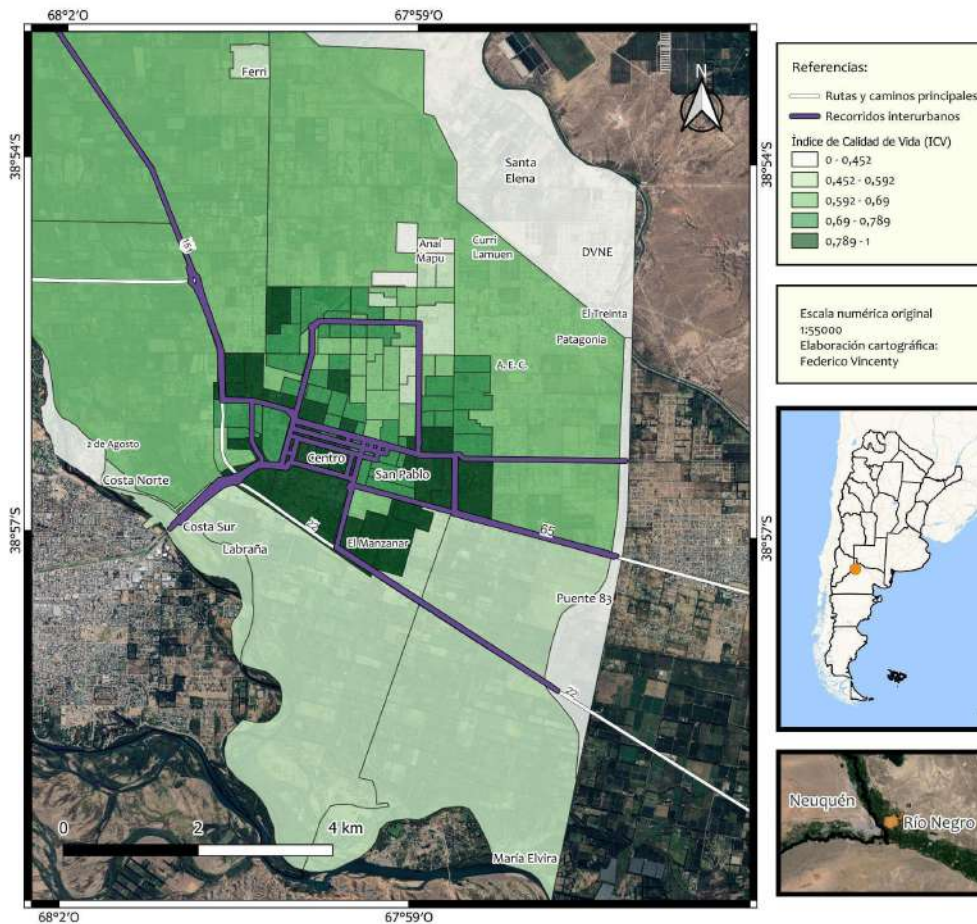
Fuente: Elaboración propia sobre la base de paradas de las empresas Pehuenche S. A. y Ko-Ko S. R. L.

Al analizar las características del transporte público en la ciudad de Cipolletti, resulta interesante considerar también la calidad de vida de sus habitantes. Como se mencionó anteriormente, este es un concepto amplio que podría abarcar tanto aspectos materiales como

subjetivos, incluyendo las oportunidades de movilidad y acceso a servicios. Entender cómo el transporte público en Cipolletti se vincula con la calidad de vida nos permitirá entender mejor las dinámicas socioespaciales y las oportunidades de mejora en el bienestar urbano. La intención es verificar si existen sectores donde esta “acumulación de desventajas” o “ventajas”, en el sentido descrito por Rodríguez (2008), es evidente y representativa en estos dos aspectos.

Si nos referimos a la calidad de vida, en trabajos anteriores a partir de un análisis multivariado, se ha podido identificar que en las periferias de las ciudades de la zona se observan territorios de relegación en cuanto a la calidad de vida. En un estudio en particular sobre la conurbación neuquina, Perren, Lamfre y Pérez (2016) señalan que existe una distribución concéntrica de la calidad de vida en una especie de “degradé”, donde encontramos los mejores índices en las áreas fundacionales y menores valores hacia las periferias recientes. Además, en este artículo se destaca que las áreas urbanizadas que antes se constituían como productivas poseen mejores índices. Esto es evidente en Cipolletti: si observamos la Figura 7 podemos identificar que los mejores índices están en el casco histórico, en sus proximidades y en las zonas que hasta hace no muchos años eran chacras cercanas tanto a la ruta 22 como a la 65. A partir de estos sectores los índices comienzan a descender hacia el norte y este de la ciudad.

Figura 7: Índice de Calidad de Vida (ICV) en Cipolletti



Fuente: Elaboración propia en base a datos y metodología de Perren, Lamfre, Pérez (2016).

En los sectores del noreste y sur las desventajas vinculadas con la movilidad parecen acompañar las tendencias de la baja calidad de vida en la ciudad, restringiendo las posibilidades de sus habitantes de moverse y alcanzar oportunidades que los residentes, por ejemplo del centro, sí pueden alcanzar. En definitiva, las deficiencias en el transporte se suman a las dificultades que los grupos con menor calidad de vida enfrentan día a día. Tal y como Rodríguez

(2008) afirma para el caso de la ciudad de Buenos Aires:

En este sentido, apenas hemos logrado exponer algunas referencias a la zona sur de la ciudad que, no obstante, resultan suficientes para sugerir (en sintonía con otros estudios) que no es lo mismo ser pobre en una zona pobre que ser pobre en una zona de mayor heterogeneidad socioeconómica. La homogeneidad de la pobreza aparecería como un fuerte condicionante en las perspectivas de movilidad social ascendente de la población segregada. (p. 26)

Según Vasconcellos, los habitantes de estos sectores más empobrecidos deben convivir con una serie de problemas vinculados a la movilidad urbana:

Los principales problemas de transporte enfrentados por la población más pobre están relacionados principalmente con la inequidad en el acceso físico y económico al espacio, a la seguridad, a la calidad ambiental, a la comodidad y a la conveniencia. Entre ellos está, en primer lugar, la necesidad de vivir en áreas periféricas ubicadas generalmente muy lejos del lugar de trabajo y de contar con equipamiento público, como escuelas y centros de salud. En segundo lugar, la existencia (o simplemente carencia) de aceras adecuadas y de infraestructura para el desempeño del papel de peatón y ciclista. En tercer lugar, la oferta deficitaria de transporte público (espacial y temporal) o la imposición de tarifas imposibles de pagar. (Vasconcellos, 2010, p. 42)

Muy probablemente, para estos grupos la imposibilidad de desplazarse como desean (o directamente el no desplazamiento) genere impactos en su calidad de vida, ya que a las condiciones de pobreza se le suma la dificultad del acceso a bienes, servicios y actividades presentes en otros sectores de la ciudad. Por otra parte, debe contemplarse que estas falencias en la movilidad refuerzan los parámetros de segregación al reducir las posibilidades de interacción entre diversos grupos sociales (Mayorga, 2023).

Sectores de características uniformes en cuanto al acceso al transporte interurbano

A la luz de lo trabajado hasta aquí es notorio que se presentan diferencias en la ciudad en cuanto al acceso espacial al transporte interurbano. Esas diferencias se suman a otras ya constatadas, como las presentadas a partir de la calidad de vida. Así, lo urbano en este municipio, en su matriz concentrada por sectores y dispersa en las periferias, coincide con procesos de acumulación de ventajas y desventajas. En esta última sección del artículo se identifican zonas en las cuales el transporte público interurbano tiene características similares.

Centro

El primer conjunto de barrios por analizar es el que conforma el casco céntrico. Este muestra buenas condiciones de acceso al transporte público interurbano. Es el sector de la ciudad cuyo trazado es más antiguo y con mejor conexión con el resto del Valle, dado que lo bordean rutas nacionales y provinciales.

Se considera como casco céntrico al área situada desde la Avenida Leandro N. Alem hasta la calle Fernández Oro y desde Avenida Mengelle hasta Presbítero Brentana. Si se extiende el área hasta la Avenida J. F. Kennedy, se incluye al barrio San Pablo. En ambos casos se dio un proceso de densificación en las últimas décadas, es decir, de construcción en altura debido al aumento del valor del suelo urbano y el crecimiento del negocio inmobiliario en la zona. Además del centro, otros barrios que poseen en su mayor parte muy buena accesibilidad al transporte

público son los siguientes: Mariano Moreno, Villa Alicia, Pichi Nahuel, Arévalo, Jorge Newbery, Belgrano Prieto, Santa Clara, El Manzanar, Los Tordos, Rincón Lindo, Los Álamos, Brentana y Flamingo. Estos son, en definitiva, sectores con mayor calidad de vida que presentan acumulación de ventajas históricamente.

Este - Noreste

El mayor crecimiento promedio de los últimos años de la mancha urbana se manifiesta en dirección noreste, llegando al Distrito Vecinal Noreste ubicado en ese extremo de la ciudad. Este proceso coincide con las características crecientes de la conurbación que lleva a una continua expansión de la mancha urbana. Gran parte de esta zona no cuenta con recorridos interurbanos a una distancia corta que permita a la población viajar a otras ciudades del Valle de manera directa, por lo que sus pobladores deben primero utilizar el transporte urbano para luego acceder al interurbano. Prácticamente todo el sector se encuentra a más de 1000 metros de distancia de la parada más cercana. Consiste en los siguientes barrios: Distrito Vecinal Noreste, Curri Lamuen, 10 de Marzo, Anai Mapu, Plan de Viviendas, Patagonia, El Treinta, A. E. C., 8 de Diciembre, Antártida Argentina. El área es la de mayor crecimiento de la densidad poblacional en las últimas décadas y es producto del proceso de dispersión centrípeta de la urbe, dado que formaba parte de la antigua zona rural contigua a la mancha urbana. Asimismo, concentra la mayor parte de las tomas ilegales de terrenos y los planes de viviendas estatales.

El sector se encuentra alejado del centro de la ciudad y de los principales servicios, y además cuenta con una conectividad deficiente dada por la calidad de sus calles y la escasa frecuencia del servicio urbano del transporte público, lo cual en suma da como resultado un conjunto de desventajas que se traducen en un decrecimiento de la calidad de vida. Se multiplican los tiempos, las distancias y la vulnerabilidad social de la población que habita allí. Como extremo de la conurbación, no presenta actividades y solo funciona como área habitacional.

Barrios desvinculados

En esta categoría se reúnen barrios que están desvinculados de la mancha urbana principal, pero que, sin embargo, forman parte del ejido municipal cipoleño y, además, son profundamente dependientes de la urbe en cuanto a las funciones urbanas. Al norte se encuentra Ferrri, que se puede subdividir en los barrios 64 Viviendas IPPV y Los Nogales. Al suroeste, Costa Norte, Costa Sur, Labraña y 2 de Agosto. Estos se expandieron de manera no planificada hacia zonas antes productivas cercanas al río Neuquén, mientras que en el extremo sur se encuentran las barriadas de la vera del río Negro: Isla Jordán y María Elvira.

Todos ellos son sectores específicos y desconectados, pero de alto crecimiento poblacional y de considerable expansión territorial. Se trata de áreas relegadas donde la población debe tomar más de un transporte, al igual que en el anterior caso, pero asumiendo distancias más largas. Algunos de estos barrios se encuentran en áreas inundables, lo cual se suma a su vulnerabilidad disminuyendo notablemente su calidad de vida. La desconexión de estas zonas con respecto al centro de Cipolletti o al centro de la conurbación lleva a que sus residentes elijan como principal medio de transporte el vehículo particular, lo que genera, en horas pico, una gran congestión en sus principales vías.

Conclusiones

A partir del análisis realizado en las secciones precedentes, se ha podido revelar una marcada inequidad en la provisión de los servicios de transporte público interurbano dentro del área urbana estudiada. Concretamente, ciertos sectores de la ciudad, como los barrios del no-

reste y los barrios desvinculados de la planta urbana principal, presentan déficits significativos en cuanto a la cobertura y la accesibilidad a las paradas. Esta situación se agrava por el acelerado crecimiento poblacional de estas zonas, donde habita una población con menores recursos económicos y una calidad de vida por debajo de los promedios de la ciudad, profundizando las disfuncionalidades propias de una conurbación en desarrollo.

La persistencia de estas disparidades en el acceso al transporte público refleja una planificación urbana que históricamente ha privilegiado ciertos sectores de la ciudad en detrimento de otros. Se continúa reforzando una segregación espacial que se manifiesta en la concentración de servicios y oportunidades en determinadas áreas, mientras que otros sectores han quedado relegados y han experimentado un deterioro progresivo de sus condiciones de vida. Los barrios con mayores carencias en materia de transporte público suelen coincidir con aquellos que presentan mayores índices de vulnerabilidad social, lo que constata una estrecha relación entre la movilidad urbana y las desigualdades socioeconómicas.

El desafío de aquí en adelante es profundizar el conocimiento de esta problemática y diseñar políticas públicas más efectivas, además de llevar a cabo investigaciones más exhaustivas que permitan identificar las causas subyacentes de estas desigualdades. En este sentido, resulta fundamental recopilar datos más detallados sobre las características de los servicios de transporte público en cada barrio, incluyendo información sobre frecuencias, horarios, tiempos de viaje y satisfacción de los usuarios. Asimismo, es necesario realizar estudios cualitativos que permitan comprender las percepciones y experiencias de los habitantes de estos sectores en relación con el transporte público. A través de encuestas, entrevistas y grupos focales, se puede obtener información valiosa sobre las barreras que enfrentan los usuarios para acceder a los servicios de transporte, así como sobre sus necesidades y expectativas. Por último, resulta relevante la comparación, en cuanto a las posibilidades de movilizarse, con otras áreas urbanas que forman parte de la conurbación neuquina, un área con un gran dinamismo poblacional y espacial.

Referencias

- Acosta Roa, E. R. (2019). *De pueblo de indios a ciudad dormitorio: Una reconstrucción geohistórica*. Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina, 8 (1), 1-17.
- Anticic, S. (2016). *Transformación de la ciudad de Cipolletti en contexto de la Planificación Estratégica*. En IX Jornadas de Sociología de la UNLP 5-7 de diciembre de 2016, Ensenada, Argentina. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología.
- Borthagaray, A. (2013). *Un enfoque metódico del movimiento (Prólogo I)*. En: M. Herce Vallejo & F. Magrinya. El espacio de la movilidad urbana (pp. 7-11). Ed. Café de las Ciudades.
- Cares, J. (2017). *Análisis descriptivo y geográfico de los delitos patrimoniales en la ciudad de Cipolletti [Tesis doctoral]*. Universidad Nacional de Río Negro.
- Chiementon, M. E. & Cogliati, M. G. (2011). *Variaciones del uso del suelo en Cipolletti, provincia de Río Negro, Argentina*. Contribuciones Científicas GÆA, 23, 51-60.
- Coto Murillo, P. & Solís Moreira, J. (2020). *Territorios, bien común y derecho a la ciudad: Propuestas de acción social en tiempos de crisis COVID-19*. Rupturas, 10 (Número especial COVID-19), 83-94.
- Cuza-Sorolla, A., Hernández-Aguilar, M. & Barrera Rojas, M. (2021). *Aplicación de polígonos Thiessen para la definición y análisis de áreas de influencia del sistema de salud en ciudades costeras del estado de Quintana Roo*. Quivera: Revista de Estudios Territoriales, 23(1), 49-71.
- De Mattos, C. (2006). *Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina*. En A. G. de Lemos, M. Arroyo & M. L. Silveira (Eds.), *América Latina: Cidade, campo e turismo*. Serie Por uma geografia latino-americana. CLACSO Livros.
- García Schilardi, M. E. (2017). *Evaluación de la dimensión operativa del transporte colectivo en el área metropolitana de Mendoza, Argentina*. Perspectiva Geográfica, 22(2), 29-46. <https://doi.org/10.19053/01233769.5965>
- Giaretto, M. (2022). *Políticas públicas y acceso al hábitat en Cipolletti (2003-2015): Política urbana y política represiva en la criminalización de tomas de tierras*. Informe Científico Técnico UNPA, 14(1), 37-60.
- Hoeflich, S., & Llop, J. (2015). *Planificación y gestión del desarrollo urbano sostenible de las Ciudades Intermedias*. UCLG Grupo de Trabajo de Ciudades Intermedias.
- Leva, G. (2005). *Indicadores de Calidad de Vida Urbana. "Habitat-Metropolis"*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Míguez Iglesias, A. (2010). *Ciudades intermedias y calidad de vida [Tesis doctoral]*. Universidad de Santiago de Compostela.
- Mumford, L. (2014). *La ciudad en la historia* (2.ª ed.). Pepitas de Calabaza.
- Neuquén, segunda en el ranking de transporte más caro. (16 de agosto 2017). La Mañana de
- Germán G. Pérez, Federico J. Vincenty. Análisis del transporte público interurbano y su vinculación con la calidad de vida en la ciudad de Cipolletti, Patagonia Argentina

Neuquén. Recuperado de <https://www.lmneuquen.com/neuquen-segunda-el-ranking-transporte-mas-caro-n561170>

- Pérez, G. (2016). *Flujos vehiculares en torno a la ciudad de Neuquén. Indicadores posibles para su abordaje*. Serie Publicaciones del PROEG, 16, 269-279.
- Pérez, G. (2018). *La conurbación en torno a la ciudad de Neuquén: Perspectiva regional y aportes para el ordenamiento territorial [Tesis doctoral]*. Universidad Nacional de La Plata.
- Perren, J. (2009). *Itinerarios migratorios. Integración en el Neuquén aluvional (1960-1991) [Tesis doctoral]* Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.
- Perren, J. (2010). *Estructura urbana, mercado laboral y migraciones: Una aproximación al fenómeno de la segregación en una ciudad de la Patagonia (Neuquén: 1960-1990)*. Miradas en Movimiento, 4.
- Perren, J. (2011). *Segregación residencial socioeconómica en una ciudad de la Patagonia: Una aproximación al caso de Neuquén (1991)*. Estudios Socio-territoriales, 10.
- Perren, J. (2016). *Segregación residencial en las ciudades intermedias argentinas: El caso de Neuquén (1980-1991)*. Editorial de la Universidad Nacional del Comahue (EDUCO).
- Perren, J. & Lamfre, L. (2015). *La segregación residencial en tiempos de la gran transformación neoliberal: Una aproximación al caso de la ciudad de Neuquén, 1991-2001*. Cuadernos de Economía, 34(66).
- Perren, J. & Lamfre, L. (2018). *Calidad de vida a debate: Deriva, definición y operacionalización de una categoría sugestiva para los estudios históricos*. Cuadernos de Historia. Serie Economía y Sociedad, Número especial. Revista del Área Historia del Centro de Investigaciones María Saleme de Burnichón, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba.
- Perren, J., Lamfre, L. & Pérez, G. (2016). *Diferenciación socio-espacial en las ciudades intermedias argentinas. Una aproximación a la conurbación de Neuquén en el cambio de siglo*. Estudios Sociales Contemporáneos, 13, 73-95.
- Perren, J., Lamfre, L. & Pérez, G. (2022). *Desigualdad y calidad de vida en la Patagonia: Una mirada a la conurbación de Neuquén*. Bitácora Urbano Territorial, 32(1), 219-232. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n1.95991>
- Rodríguez, G. (2008). *Segregación residencial socioeconómica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Dimensiones y cambios entre 1991-2001*. Población de Buenos Aires, 5, 7-30.
- Rossi, F. (10 de julio 2022). *Cipolletti: una ciudad para vivir*. Mejor Informado. Recuperado de <https://www.mejorinformado.com/editorial/2022/7/10/cipolletti-una-ciudad-para-vivir-94867.html>
- Saraví, G. A. (2004). *Segregación urbana y espacio público: Los jóvenes en enclaves de pobreza estructural*. Revista de la CEPAL, 83.
- Vapnarsky, C. (1982). *Un área metropolitana singular: El Alto Valle de Río Negro y Neuquén*. Medio Ambiente y Urbanización. CIFCA/CLACSO.

- Vapnarsky, C., & Pantelides, E. (1987). *La formación de un área metropolitana en la Patagonia: Población y asentamientos en el Alto Valle*. Centro de Estudios Urbanos y Regionales.
- Vasconcellos, E. A. (2010). *Análisis de la movilidad urbana: Espacio, medio ambiente y equidad*. Corporación Andina de Fomento.
- Vasconcellos, E. A. (2015). *Transporte urbano y movilidad. Reflexiones y propuestas para países en desarrollo*. UNSAM EDITA.
- Velázquez, G. (2007). *Hábitat y condiciones de vida en la Argentina*. Población y Sociedad, 14/15, 177-226.
- Velázquez, G. (2016). *Geografía y calidad de vida en Argentina: Análisis regional y departamental*. Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.
- Velasquez Velasco, J. D. (2023). *Proceso de transformación de Zipaquirá como ciudad dormitorio de la metrópolis de Bogotá*. Universidad Santo Tomás.
- Zamorano, M. (1992). *Geografía Urbana*. CEYNE.