© CICOM / Departamento Ciencias de la Comunicación / Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de Río Cuarto / Vol. 23. Año 2025
CC BY NC SA

Comunicación urbana: representaciones sociales de universitarios sobre el transporte público local

URBAN COMMUNICATION: SOCIAL REPRESENTATIONS OF UNIVERSITY ACTORS ABOUT LOCAL PUBLIC TRANSPORT

Edgardo Carniglia
Marcela Bosco
Ariadna Cantú
Karina Cholaky
Amir Coleff
Rocío Conde
María Falcón
Eugenia Hernández
Manuel Maffini
Valeria Morán
Patricio Pereyra
Nery Rauch
Carlos Rusconi
Franco Suárez
ecarniglia@hum.unrc.edu.ar
Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (UNRC-CONICET)
ecarniglia@hum.unrc.edu.ar
Código ORCID: 0009-0005-4297-4596

Resumen

¿Cómo experimentan, perciben y desean el servicio público de transporte urbano los actores universitarios de un conglomerado urbano entre mediano e intermedio de un territorio subprovincial en un país de desarrollo intermedio, con notorio predominio de la población urbana y un amplio sistema público de educación universitaria? La comunicación urbana consiste en un complejo subcampo de los estudios de comunicación que examina los modos en que los individuos, grupos y sociedades, atravesados por las diversas dimensiones urbanas de sus vidas cotidianas en diferentes ciudades, ponen en juego los diversos modos, géneros y medios de la comunicación para relacionarse unos con otros, producir y compartir significados como así reproducir y cambiar patrones comunicacionales. En sociedades heterogéneas y crecientemente desiguales, como Argentina, los sistemas urbanos del transporte público local operan en las dinámicas tensiones entre la gestión estatal, el rédito privado y las demandas ciudadanas por un servicio compatible con el acceso al bienestar social, en general, y a la movilidad, en particular, como uno de los derechos básicos a la ciudad. Estudios recientes destacan algunos de los cambios del transporte público urbano en Argentina durante el siglo XXI con un mayor protagonismo de las jurisdicciones estatales, aunque con aportes

DOI: https://doi.org/10.63207/2e0a6g39

declinantes desde el año 2024 dadas las nuevas políticas de ajuste del Estado nacional. Otros antecedentes especifican aspectos del servicio de transporte negativos para las condiciones de vida, trabajo y estudio de los pasajeros en general y los viajeros universitarios en particular. Cabe profundizar, sin embargo, la indagación sobre los significados de los distintos grupos de usuarios desde, entre otras, la perspectiva multidimensional y plurimetodológica de las representaciones sociales para actualizar el amplio alcance de los siempre vigentes estudios sobre la comunicación urbana. Esta investigación releva seis dimensiones de los universitarios como usuarios del servicio público de transporte colectivo de un aglomerado urbano del interior de Argentina. Predomina en el método una muy extensa encuesta en línea a casi 4.000 universitarios, en su amplia mayoría estudiantes, realizada mediante un sistema digital específico de la universidad pública local. Los emergentes empíricos presentados focalizan el reciente cambio del sistema local del servicio público de transporte urbano. El conocimiento generado, acaso sin antecedentes conocidos en la investigación sobre comunicación y ciudad, identifica experiencias, percepciones y sugerencias para mejorar un servicio de transporte público con costo creciente y motivo de frecuentes reclamos, demandas y disputas.

Palabras clave: Comunicación; Ciudad; Representaciones; Transporte público; Usuarios.

Abstract

How do university actors experience, perceive and desire public urban transport service in a medium-to-intermediate urban conglomerate in a sub-provincial territory in an intermediately developed country, with a notable predominance of an urban population and a broad public university education system? Urban communication is a complex subfield of communication studies that examines the ways in which individuals, groups and societies, traversed by the diverse urban dimensions of their daily lives in different cities, deploy the various modes, genres and media of communication to relate to each other, produce and share meanings as well as reproduce and change communication patterns. In heterogeneous and increasingly unequal societies, such as Argentina, urban local public transport systems operate in the dynamic tensions between state management, private revenue and citizen demands for a service compatible with access to social well-being, in general, and to mobility, in particular, as one of the basic rights to the city. Recent studies highlight some of the changes in urban public transport in Argentina during the 21st century, with a greater role for state jurisdictions, although contributions will decline from 2024 onwards, given the new adjustment policies of the national State. Other antecedents specify aspects of the transport service that are negative for the living, working and studying conditions of passengers in general and university travellers in particular. However, it is worth further investigating the meanings of the different groups of users from, among others, the multidimensional and multi-methodological perspective of social representations to update the broad scope of the always current studies on urban communication. This research examines six dimensions of university actors as users of public transport in an urban agglomeration in the interior of Argentina. The method is dominated by a very extensive online survey of almost 4,000 university actors, the vast majority of whom were students, carried out using a specific digital system of the local public university. The empirical findings presented focus on the recent changes in the local system of urban public transport services. The knowledge generated, perhaps without known precedents in research on communication and the city, identifies experiences, perceptions and suggestions for improving a public transport service with increasing costs and the cause of frequent complaints, demands and disputes.

Keywords: Communication; City; Representations; Public transport; Users.

Recibido: 21/03/2025 Aceptado: 13/10/2025

1. Introducción

En sociedades heterogéneas y crecientemente desiguales, como Argentina (Salvia y otros, 2022; Carniglia, 2023), los diversos sistemas públicos del transporte urbano colectivo (ómnibus, subterráneo, tranvía, funicular, etc.) operan en las tensiones entre la gestión estatal, el rédito privado y las demandas de los ciudadanos por un servicio compatible con el acceso al bienestar social, en general, y a la movilidad, en particular, como uno de los derechos básicos a la ciudad.

La teoría social reciente transformó parte de sus paradigmas para abordar la movilidad urbana como problemática clave de la planificación urbana y las políticas públicas específicas. El cambio de perspectiva, llamado giro de la movilidad, cuestiona los predominantes abordajes urbanísticos regidos por concepciones estáticas, locales o aisladas para dar lugar a un enfoque que reconoce los múltiples tiempos y espacios de la vida social.

La comunicación urbana consiste en un subcampo de los estudios de comunicación, transdisciplinario o al menos multidisciplinario, que examina los modos en que los individuos, atravesados por las diversas dimensiones urbanas de sus vidas cotidianas en diferentes ciudades, despliegan los diversos modos, géneros y medios de la comunicación para relacionarse unos con otros, producir y compartir significados como así reproducir y cambiar patrones comunicacionales (Kim y Carpentier, 2025).

En este marco, también corresponde a los estudios sobre la relación entre comunicación y ciudad focalizar las relaciones, los significados, los materiales y los contextos específicos de la circulación y movilidad, por caso mediante el transporte público local, activados por la comunicación urbana dentro de las diversas ciudades.

Con este supuesto, el presente texto documenta una investigación sobre las representaciones sociales de un grupo de usuarios locales sobre el sistema en transición del servicio público de transporte colectivo de un conglomerado urbano del interior de Argentina conformado por tres localidades. Nuestro razonamiento comprende, además de esta introducción, otras seis secciones que documentan los aspectos teóricos, metodológicos, empíricos y formales de la investigación.

2. Comunicación, ciudad y transporte urbano: indicios para un estado del arte

La ciudad, o más precisamente las diversas ciudades, son los territorios que, según reconocen las Naciones Unidas, concentran desde hace algunos años a una creciente mayoría de la población mundial. La Argentina, a menudo considerada como un país de desarrollo intermedio, concentra alrededor de un 90 por ciento de su población en diferentes modos de la aglomeración urbana: megalópolis, ciudad intermedia, ciudad mediana, ciudad pequeña y pueblos.

Como sostiene Gorelik (2002), una articulación entre capitalismo, Estado, sociedad y territorio que define la modernidad urbana desde la segunda mitad del siglo XIX se traduce en una triple tensión: hacia fuera, en el territorio desde la expansión urbana; hacia adentro, en la sociedad para la integración social; y hacia delante, en el tiempo con la idea de proyecto. Así, la elaboración de los llamados planes estratégicos urbanos constituye una de las experiencias actuales de la muy difícil convergencia entre estas tensiones urbanas (Busso y Carniglia, 2013).

En estas condiciones de la modernidad avanzada periférica la ciudad latinoamericana nunca es única ni tampoco deja de constituirse sin una historia específica y sin sus relaciones con otros espacios urbanos y/o rurales nacionales e internacionales. Cabe, entonces, una perspectiva de los territorios urbanos en el siglo XXI atenta a la condición histórica, diversa, fragmentada y relacional de cada configuración urbana (Carniglia, 2019).

La teoría social reciente transformó parte de sus paradigmas para abordar la movilidad urbana como una problemática clave de la planificación urbana y las políticas públicas específicas. El cambio de perspectiva, llamado giro de la movilidad, cuestiona los predominantes abordajes urbanísti-

cos regidos por concepciones estáticas, locales o aisladas para dar lugar a un enfoque que reconoce los múltiples tiempos y espacios de la vida social (Latham et al, en Imilán y Jirón, 2018, p. 21).

La comunicación urbana consiste en un subcampo de los estudios de la comunicación humana, transdisciplinario o al menos multidisciplinario, que describe y comprende las modalidades en que los individuos, atravesados por las diversas dimensiones urbanas de sus vidas cotidianas en diferentes ciudades, despliegan los diversos modos, géneros y medios de la comunicación para relacionarse unos con otros, producir y compartir significados como así reproducir y cambiar patrones comunicacionales. Dado que la cuestión urbana comprende dimensiones tecnológicas, físicas, simbólicas, sociales e institucionales, la comunicación urbana estudia al mismo tiempo el impacto de los territorios urbanos en los procesos comunicacionales y la construcción de la condición urbana mediante estos procesos (Carniglia, 2019; Kim y Carpentier, 2025).

En Argentina y también en América Latina la investigación sobre comunicación urbana identifica múltiples fenómenos de la relación entre la comunicación y la ciudad (Suárez, 2024). En este sentido, Badenes (2007) reconoce al menos cuatro líneas de investigación centradas, respectivamente, en las prácticas, los usos y/o apropiaciones del espacio citadino; en la ciudad como relato; en las transformaciones contemporáneas de la ciudad dentro de un mundo globalizado; y en los imaginarios urbanos, relatos y representaciones sobre la ciudad. Por otra parte, Vargas y Kanashiro (2019) abordan las relaciones entre comunicación, espacios públicos y ciudades interrogándolas desde doce estudios sobre muy diversas experiencias latinoamericanas que vinculan los territorios locales, las dinámicas transnacionales, los medios de comunicación tradicionales y las redes digitales en la constitución de distintas acciones y relaciones de poder.

Sin embargo, la cuestión de la movilidad o circulación en las ciudades y, en particular, el transporte como una de sus modalidades predominantes, tendería a disponer de menos conocimiento específico. Los vacíos o nichos puntuales de la investigación sobre comunicación urbana y transporte comprenden a los actores en relación, los significados emergentes, los modos de circulación, las tecnologías utilizadas y las regulaciones vigentes, entre otros aspectos de un escenario con múltiples territorios urbanos.

3. Un problema de investigación sobre comunicación urbana: teoría, antecedentes y campo empírico

El aglomerado urbano del Gran Río Cuarto comprende tres localidades (Río Cuarto, Las Higueras y Santa Catalina/Holmberg), con una población total aproximada de 200.000 personas, ubicadas en el sur de la provincia mediterránea de Córdoba dentro de un territorio de varios kilómetros de extensión del centro geográfico de Argentina, un país de desarrollo intermedio, con un marcado predominio de población urbana y un amplio sistema público de educación universitaria.

Como cualquier espacio urbano que se pretenda inclusivo, sustentable y resiliente (Busso y Carniglia, 2013; Sennett, 2019), el Gran Río Cuarto requiere de, entre otras condiciones, un servicio público de transporte urbano colectivo cuyo sistema garantice la movilidad y circulación de la población tan indispensable para el trabajo, el consumo, la educación y otras diversas actividades cotidianas.

El actual sistema local de transporte colectivo de este conglomerado urbano está a cargo de una única empresa privada, con una trayectoria de varias décadas (Bettera y Hildmann, 2024; Suárez, 2024), que revalidó su rol de prestadora exclusiva del servicio público mediante una licitación convocada por el municipio de Río cuarto durante el año 2022.

Esta empresa implementó, apenas obtenida la concesión del servicio, un nuevo sistema de transporte urbano local cuyos dos principales cambios fueron: Por un lado, el sistema funciona como una red local con cuatro líneas principales -llamadas troncales A, B, C y D- y catorce líneas complementarias -denominadas como ramales-, todas convergentes en la plaza principal de la ciudad Río Cuarto. Por otro lado, la articulación entre unas y otras líneas acontece mediante los trasbordos entre los vehículos de los diferentes recorridos que habilitan la circulación por distintos espacios de

la ciudad de Río Cuarto, en particular, y el conglomerado de tres localidades, en particular [1].

Este nuevo sistema de transporte generó y genera reclamos, debates, polémicas e incluso denuncias sobre los problemas de la calidad del imprescindible servicio público casi desde el mismo momento del anuncio de la implementación de dichos cambios. Las noticias del diario, la radio, la televisión y las plataformas digitales, entre otros espacios de la agenda pública local, registran a menudo las demandas de diversos grupos de la población por la deficiente calidad del transporte en ómnibus urbano. Las puntuales modificaciones del sistema actual, realizadas por la empresa desde abril de 2023 hasta la fecha, constituyen otro indicio significativo tanto de los importantes problemas emergentes cuanto de la posibilidad de introducir cambios hacia una prestación del transporte urbano colectivo más pertinente a las necesidades y demandas de la población del Gran Río Cuarto.

En particular, la universidad pública local se constituyó, ya antes de la pandemia por coronavirus (Llobel y Suárez, 2019), y actúa también hoy, como una visible caja de resonancia del debate político local sobre el servicio público de transporte urbano. Las condiciones y los problemas del transporte en ómnibus local captan la atención permanente de las agrupaciones de estudiantes (Llobel y Suárez, 2019), el gremio de docentes (AGD, 2023), otros grupos más o menos institucionalizados, las autoridades universitarias y los representantes de los cuatro claustros (docentes, estudiantes, personal no docente y graduados) de una universidad pública distante a seis kilómetros del centro de la ciudad de Río Cuarto, o sea ubicada en uno de los bordes del territorio urbano recorrido por el hoy monopólico y centralizado servicio público de transporte local.

En este contexto, nuestro estudio indaga respecto de los significados, las experiencias y los deseos de los usuarios del servicio público de transporte colectivo pertenecientes a una universidad pública para transformar los discursos sociales circulantes en materiales teóricos y empíricos aptos para informar y fundamentar las demandas de revisión o modificación del actual sistema de transporte urbano. El aporte del imprescindible conocimiento socio-científico, mediante este estudio y otros equivalentes, constituye una condición de posibilidad de toda decisión colectiva, o sea de toda política, orientada a mejorar un servicio público tan esencial para los ciudadanos como el transporte urbano colectivo de escala local.

Antecedentes y conceptualización

Como se dijo, la teoría social reciente transformó parte de sus paradigmas para abordar la movilidad urbana como problemática clave de la planificación urbana y las políticas públicas específicas. El cambio de perspectiva, llamado giro de la movilidad, cuestiona los predominantes abordajes urbanísticos regidos por concepciones estáticas, locales o aisladas para proponer un enfoque que reconoce los múltiples tiempos y espacios cotidianos de la vida social (Latham et al, en Imilán y Jirón, 2018, p. 21). Este giro teórico destaca el movimiento de personas, bienes e ideas con relación al cambio de lugar, prestando especial interés a las prácticas sociales por medio del movimiento y la fluidez en los territorios urbanos. Los modos de circulación y movimiento de las personas por los espacios de cada urbe se relacionan estrechamente con las formas de vivir e imaginar las ciudades. Así, la movilidad cotidiana juega un rol central en la organización de la vida urbana contemporánea (Imilán y Jirón, 2018).

En este sentido, un muy reciente estudio destaca algunas de las transformaciones del sistema urbano de transporte público de Argentina durante las primeras décadas del siglo XXI. Pérez y Bertranou (2023) reconocen que el Estado nacional asumió más protagonismo en la organización y producción del sistema de servicios del área metropolitana de Buenos Aires con estrategias diversas: el financiamiento masivo mediante compensaciones tarifarias, la incorporación de nuevas tecnologías como las tarjetas digitales y la operación directa de algunos servicios. En este nuevo escenario, las empresas prestadoras continuaron un vínculo más sistemático e institucionalizado con el Estado, pero sometidas a un disciplinamiento estatal basado en la tecnología y el financiamiento. Estos autores explican que las trayectorias y los desempeños diferentes del específico sistema de autotransporte urbano de pasajeros dependen de factores diversos como las definiciones tecnológicas y orga-

nizacionales de la prestación del servicio, las características del mercado, los rasgos de las empresas y las regulaciones estatales. Asimismo, destacan que, dada una mayor intervención del Estado en el servicio público de transporte, la mejora institucional es un desafío ineludible como así la transparencia en la gestión de las distintas jurisdicciones estatales (nación, provincias y municipios).

Sin embargo, con el cambio de gobierno nacional en 2024 el servicio de transporte público urbano tiende a modificar mucho la participación estatal, al menos desde la jurisdicción nacional, mediante la reducción o eliminación de los subsidios a las empresas, entre otros cambios. Con este giro neoliberal de las políticas públicas, aumentan sobremanera, entre otros perjuicios para los viajeros urbanos, los costos del transporte local en ómnibus que, en ocasiones, hasta quintuplicó el valor del pasaje o boleto.

Desde esta perspectiva, la investigación sobre las representaciones sociales del transporte urbano colectivo permite no solo comprender los juicios valorativos que los individuos construyen sobre el medio sociocultural y sus objetos, sino también dimensionar el impacto que los mismos tienen en la calidad de vida y el bienestar de las personas (Bettera y Hildmann, 2024; Suárez, 2024).

En esta línea, varias investigaciones evidencian el rol del sistema de transporte urbano en la calidad de vida de los ciudadanos (Gómez y Semeshenko, 2018; Vega, Rivera y Malaver, 2017; Zuñiga y Allen, 2021). Este rol no solo atañe a la resolución de las necesidades elementales de economía y salud, sino que también se vincula con la satisfacción de los usuarios, un factor directamente asociado a sus ideas sobre el servicio. En particular, se conocen estudios, realizados en otros países latinoamericanos, sobre la percepción de los estudiantes acerca del servicio de transporte urbano colectivo (Oñate, 2017; Pimentel, 2018) pertinentes como antecedentes sobre la situación en el territorio urbano argentino de nuestra indagación. Estas investigaciones denotan un interés por la concepción de los estudiantes como usuarios del transporte y por cómo esta percepción influye en su trayectoria académica, en particular, y en la calidad de vida de los universitarios, en general. Desde esta perspectiva, Fonseca y Miranda (2020) concluyen que aspectos del servicio de transporte como el tiempo de espera, la duración del viaje, las condiciones de seguridad, los costos y las opciones de trayectos son condiciones que, cuando resultan imprevisibles o desfavorables, pueden generar estrés, ansiedad, y desmotivación entre los estudiantes. Estas condiciones no solo impactan en el bienestar psicológico de los estudiantes, sino también en su compromiso académico contribuyendo a un mayor riesgo de bajo rendimiento o complicando su permanencia y egreso del sistema educativo de nivel superior.

En consecuencia, es imprescindible contar con un conocimiento científico preciso, sistemático y verificable para diseñar e implementar un servicio público de transporte urbano colectivo que considere la importancia de la comunicación urbana y su relación con las experiencias, tanto de una comunidad universitaria cuanto de los distintos grupos sociales de las ciudades. Emerge así una sensibilidad intelectual y política ante el impacto directo del servicio de transporte urbano en los diferentes aspectos de las personas y también en las diversas dimensiones cotidianas de su calidad de vida (trabajo, educación, consumo, salud, tiempo libre, etc.). De este modo, esperamos que los siguientes emergentes empíricos de nuestra investigación, así como su articulación teórica con algunos conceptos relevantes de los estudios sobre comunicación y ciudad, fundamenten las imprescindibles mejoras requeridas en varios aspectos del servicio público de transporte urbano.

En este marco, la teoría multidimensional y plurimetodológica sobre las representaciones sociales contribuye a fortalecer la perspectiva sobre la relación entre comunicación y ciudad en particular focalizando los sentidos que, entre otras dimensiones, se traman en la comunicación urbana como experiencia humana de la continuidad y el cambio de la vida cotidiana con dimensiones relacionales, simbólicas, materiales y contextuales.

Las representaciones sociales y el transporte urbano público

¿Cómo experimentan, perciben y desean el servicio público de transporte urbano los actores universitarios de un conglomerado urbano entre mediano e intermedio de un territorio sub-provincial en un país de desarrollo intermedio, notorio predominio de población urbana y con un amplio

sistema público de educación universitaria?

Una respuesta integral a estos complejos interrogantes, entre otras posibles, emerge como posibilidad desde el subcampo de los estudios de la comunicación urbana. Como se dijo, esta especialidad comprende el conjunto de investigaciones y prácticas comunicacionales orientadas a reconocer y actuar sobre los diversos modos, medios y géneros de la comunicación humana, ahora en creciente proceso de digitalización, en los diferentes modos de la ciudad.

En este marco, un amplio panorama reciente de la teoría social a nivel internacional destaca la sostenida vigencia de la cuestión del significado -junto a los problemas del orden social, la materialidad y la práctica- dentro de un espacio teórico con especial interés tanto en las interacciones situacionales como en los patrones más amplios de las representaciones culturales (Benzecry y otros, 2019).

A nivel latinoamericano, la investigación sobre los imaginarios urbanos (Silva, 1992; García Canclini, 2005; Heffes, 2008; Gorelik, 2022) constituye una referencia obligada. Por otra parte, los estudios locales sobre las construcciones socioculturales del territorio urbano presentan varios antecedentes. Una revisión preliminar reconoce las miradas sobre la ciudad intermedia (Hernández y Carbonari, 2012), la agrociudad (Carniglia, 2019), la ciudad imaginada por vecinos y periodistas (Bosco, 2001), las dinámicas narrativas urbanas de la prensa (Bosco, 2018), la construcción periodística del orden urbano (Demarchi, 2014) y la planificación estratégica del emergente conglomerado urbano del Gran Río Cuarto (Busso y Carniglia, 2013). En muchas de estas investigaciones predomina un método cualitativo sensible siempre a los significados de la ciudad como un territorio con una triple tensión permanente: hacia afuera con la expansión urbana, hacia adentro con la integración social y hacia el futuro con el proyecto urbano (Gorelik, 2002).

Sin embargo, constituyen ámbitos de vacancia o vacío de conocimiento las investigaciones sobre las construcciones simbólicas de otras dimensiones de los territorios urbanos como las relacionadas con la circulación, la movilidad y el transporte en la diversidad de las ciudades, cuestiones todas relevantes para la expansión urbana, la integración social y el proyecto urbano. En este sentido, el historiador de la cultura Roger Chartier valora la histórica, ubicua y polisémica noción de representación señalando que

> es el instrumento más relevante para comprender las dinámicas del mundo social, siempre ubicadas en la relación entre las condiciones objetivas (económicas, sociales y jurídicas) y su percepción, apreciación y movilización por los individuos y las clases (2022, p. 147).

La teoría diversa sobre las representaciones sociales (Carniglia, 2009; Carniglia, Bosco y Coleff, 2024) visibiliza los sistemas de pensamiento, percepción y acción de los actores sociales sobre, entre otros aspectos, sus territorios de la vida cotidiana y, en particular, habilita para reconocer sus significados acerca de las modalidades de la circulación en la ciudad y, en particular, sobre el servicio público de transporte local.

Una mirada multidimensional de las representaciones de los actores sociales sobre los territorios urbanos atañe a la mediación psico-social-cultural de un sujeto que tanto construye la realidad social cuanto difunde el conocimiento social a través del pensamiento, la percepción y la acción (Jodelet, 1988; Carniglia, 2009; Chartier, 2022; Carniglia, Bosco y Coleff, 2024).

"Representación", en singular o plural y con o sin adjetivaciones, es una palabra con origen grecolatino que significa "estar en lugar de" y atraviesa la historia intelectual de Occidente como una especie de pancategoría de la teoría social apta para analizar tanto los procesos comunicativos en general y los textos mediáticos en particular como cada instancia de la producción del discurso (Carniglia, 2009; Cebrelli y Rodríguez, 2024). Así, se entiende que es una noción netamente histórica, como así ubicua y polisémica. La condición ubicua de "representación" emerge en la trayectoria y el presente de múltiples disciplinas y campos del conocimiento de las ciencias sociales y las humani-

dades: filosofía, sociología, psicología social, historia, antropología, politología, lingüística, estudios culturales, geografía humana, análisis de discurso, artes visuales y el debate sobre la posmodernidad, entre otros espacios (Carniglia, 2009; Cebrelli y Rodríguez, 2024). Acaso hoy es la psicología social el espacio intelectual contemporáneo con mayor empleo, discusión y tratamiento empírico del problema de las representaciones sociales (Jodelet, 1998; Moscovici, 2003; Petracci y Kornblit, 2004).

De este modo, coexisten actualmente seis modelos teóricos de las representaciones, al menos en parte complementarios, que iluminan diferentes dimensiones de los procesos de la continuidad y el cambio de los sentidos relacionados con la ciudad. Cada una de estas teorías resulta significativa y pertinente para comprender, de un modo acaso más integral, el proceso situado de producción, circulación y consumo de las representaciones sobre los diversos territorios de cada sociedad (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024).

En este sentido, converge con dicha posición teórica nuestra concepción sobre la imaginación del territorio urbano y, en particular, del servicio público de transporte colectivo como una de las experiencias cotidianas de la vida en las ciudades. Esta afinidad con la teoría previa sobre las representaciones sociales acontece porque en el seno de la imaginación urbana no sólo se reproducen los significados pre-existentes sino que también se crean nuevos sentidos. Así, las representaciones de los territorios urbanos son concebidas, desde una mirada empírico-crítica de la comunicación urbana, como contingentes y situadas a la vez.

En ese marco, si las representaciones, una modalidad múltiple del sentido entre otras, resultan tan difíciles de delimitar y definir a priori de la interacción social, ello acontece precisamente por su condición al mismo tiempo multidimensional, abierta, relacional, dinámica y situacional. Así, las representaciones sociales de los territorios, en general, y del servicio público del transporte urbano, en particular, corresponden a alguien (actor social), utilizan uno o más sistemas simbólicos para elaborar textos (textualización multimodal), se refieren a una o más entidades materiales, mentales o simbólicas (objeto), se expresan para establecer una posición de sentido y/o acción particulares (propósito o función) y procuran instalar ciertas ideas entre las diversas personas (públicos) en un marco sociocultural e histórico específico (contexto social).

Por otra parte, según Petracci y Kornblit (2004) el estudio de las representaciones desde una perspectiva estructuralista reconoce una variedad de estrategias metodológicas aptas para la indagación empírica. De este modo, la investigación sobre estas construcciones simbólicas recurre tanto a las metodologías cualitativas como a las cuantitativas y a sus diferentes estrategias de recolección y procesamiento de los datos al tiempo que no descarta la integración o triangulación entre ambos métodos.

4. Un relevamiento en tiempo real: objetivo, dimensiones y método

Nuestra investigación releva las representaciones sociales de los miembros de la comunidad universitaria como usuarios del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto, un conglomerado de tres localidades entre mediano e intermedio de Argentina. Sus seis objetivos específicos corresponden a las siguientes dimensiones de relevamiento de los usuarios del actual servicio público de transporte urbano colectivo: pertenencia y rol institucional, rasgos sociodemográficos, modo de transporte utilizado, experiencia de uso del sistema local, percepciones sobre el sistema local y sugerencias sobre el servicio público.

El estudio comprendió un diseño entre exploratorio y descriptivo con predominio de la metodología cuantitativa. La encuesta realizada implementó las estrategias de recopilación y procesamiento de datos cuantitativos cuyas técnicas, instrumentos y procedimientos se describen en el Cuadro 1.

Cuadro 1. Estrategias metodológicas de la investigación

Recolección de datos	
Técnica	Encuesta en línea miembros de la universidad pública como usuarios del servicio público de transporte urbano colectivo.
Instrumento	Cuestionario multidimensional con 93 preguntas de respuesta estructurada y abierta.
Procedimiento	Consulta mediante plataforma digital de la universidad a una muestra no probabilística de 3808 usuarios. Período de relevamiento: mayo 2023.
Procesamiento de datos	
Técnica	Estadística descriptiva univariada.
Instrumento	Matriz de datos en formato digital (SPSS).
Procedimiento	Cálculo de frecuencias absolutas y relativas. Medidas de tendencia central. Gráficos diversos.

Fuente: ISTE (2023)

5. Emergentes empíricos: demografía, experiencias, percepciones y propuestas de los usuarios

Los principales datos correspondientes a cada uno de los aspectos relevados son presentados a continuación organizados según las seis mencionadas dimensiones del relevamiento por encuesta en línea realizado durante el mes de mayo de 2023.

Pertenencia y rol institucional de los usuarios

Los 3808 universitarios encuestados comprenden un 93 por ciento de estudiantes y varios docentes, graduados y no docentes. Un tercio de los pasajeros (34,1 %) pertenece a la Facultad de Ciencias Humanas, una cuarta parte a la Facultad de Agronomía y Veterinaria y, en orden de frecuencia decreciente, los restantes usuarios del transporte pertenecen a las Facultades de Ciencias Exactas, Físico-Químicas y Naturales, Ciencias Económicas e Ingeniería como así al Área Central de la universidad pública local. En este sentido, se infiere que la cantidad y diversidad de la pertenencia institucional de los encuestados representan de manera significativa a una población total de universitarios usuarios del servicio público de transporte urbano con tamaño desconocido.

Rasgos sociodemográficos

Predominan las mujeres (67,6 %) entre los pasajeros encuestados como así las personas menores de 25 años que completaron los estudios en el nivel secundario (82,3 %). Casi la totalidad de los usuarios (93,5 %) reside en la ciudad de Río Cuarto y los restantes viajeros locales se domicilian en las dos vecinas localidades de Las Higueras y Holmberg/Santa Catalina que también conforman

el aglomerado urbano del Gran Río Cuarto. Los pasajeros de la ciudad Río Cuarto residen en el centro urbano, Banda Norte, el Barrio Alberdi y otros 30 sectores con menor número de casos. Por otra parte, cerca de la mitad de los usuarios (45,5 %) son residentes en áreas urbanas que demandan la realización de al menos un trasbordo en el viaje de ida y regreso a la universidad pública dentro del nuevo sistema del ómnibus urbano vigente desde enero de 2003. Este perfil sociodemográfico destaca entre los usuarios a uno de los claustros universitarios, los estudiantes, como un grupo organizado y activo en la demanda de mejores servicios educativos específicos, como las diversas becas, y generales, por caso el servicio público de transporte urbano (Llobel y Suárez, 2019).

Modo de circulación y transporte utilizado

El ómnibus urbano sobresale como modo de circulación de, por un lado, los usuarios universitarios en sus actividades cotidianas y, por otro lado, en su traslado de ida y vuelta al campus de la universidad pública local. En este sentido, casi la totalidad de los pasajeros consultados utiliza el ómnibus urbano en sus frecuentes viajes entre la universidad y su residencia local (Tabla 1).

Tabla 1. Medio de circulación y transporte según actividad de usuarios universitarios del ómnibus urbano (N= 3808 casos)

MEDIO DE CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE	ACTIVIDAD	
	COTIDIANA EN GENERAL	VIAJE A LA UNIVERSIDAD
Vehículo particular	7,6%	4,2%
Taxi o remis	0,2%	0,1%
Ómnibus urbano	70,8%	89,7%
Motocicleta	2,1%	1,1%
Bicicleta	4,3%	1,4%
Caminata	14,6%	3,1%
Otro	0,5%	0,4%
TOTAL	100 %	100 %

Fuente: ISTE (2023)

Experiencia de uso del sistema de transporte público

La carencia de vehículo propio predomina entre las razones de los usuarios para el uso del transporte urbano colectivo. Los usuarios utilizan el ómnibus local fundamentalmente para el traslado a la universidad, ubicada en un campus del borde noreste de la ciudad a seis kilómetros del centro urbano, durante cinco o cuatro días a la semana, mientras que la mitad de los pasajeros utiliza el servicio de transporte urbano colectivo también los fines de semana o feriados para otras actividades (Tabla 2).

Tabla 2. Motivo de uso del ómnibus urbano por usuarios universitarios (N= 3808 casos)

MOTIVO DE USO DEL ÓMNIBUS LOCAL	Porcentaje (%)
No cuenta con vehículo propio	82,3
Para gastar menos dinero	43,8
No tiene licencia o carné para conducir	22,8
Por razones ambientales	6,6
Para ahorrar tiempo	6,1
Por otro motivo	3,7
Por incapacidad para conducir	1,6

Fuente: ISTE (2023)

Casi la mitad de los usuarios del ómnibus urbano se traslada hacia la universidad pública en el horario comprendido entre las 7 y 9 horas de cada día hábil, mientras que los restantes pasajeros viajan en distintas franjas horarias comprendidas entre la 5,30 y las 17 horas. Los usuarios parten de regreso desde la universidad local en distintas franjas horarias comprendidas entre las 11 y las 21 horas (Tabla 3).

Tabla 3. Usuarios universitarios del ómnibus urbano según horario de ida y regreso de la universidad

(N= 3808 casos)

HACIA LA UNIVERSIDAD	DESDE LA UNIVERSIDAD		
Horario	%	Horario	%
Entre las 5:30 y las 6:59	4,0	Entre las 5:00 y las 6:59	0,5
Entre las 7:00 y las 8:59	48,8	Entre las 7:00 y las 8:59	0,7
Entre las 9:00 y las 10:59	9,8	Entre las 9:00 y las 10:59	1,0
Entre las 11:00 y las 12:59	9,7	Entre las 11:00 y las 12:59	9,7
Entre las 13:00 y las 14:59	12,8	Entre las 13:00 y las 14:59	18,1
Entre las 15:00 y las 16:59	7,7	Entre las 15:00 y las 16:59	13,6
Desde las 17:00 horas	5,5	Entre las 17:00 y las 18:59	24,5
		Entre las 19:00 y las 20:59	17,3
		Desde las 21:00 horas	12,9
No responde	1,7	No responde	1,7
Total	100,0	Total	100,0

Fuente: ISTE (2023)

Asimismo, la distancia recorrida por los pasajeros entre sus residencias y las paradas del ómnibus urbano promedia unas cuatro cuadras, o sea aproximadamente cuatrocientos metros. Cerca de la mitad de los viajeros enfrenta en este recorrido casi cotidiano durante el período de clases, comprendido entre los meses de marzo y noviembre, una o más de dificultades de la infraestructura urbana como las calles o sectores sin iluminación, las veredas ausentes y el deficiente estado de las aceras. Los estudiantes también reconocen una caminata ahora más extensa para llegar a la parada del ómnibus luego de la reciente reforma del sistema de transporte colectivo local.

El promedio del muy diverso tiempo de la espera para el viaje hacia la universidad pública local es de entre 15 y 16 minutos según las cuatro líneas troncales del nuevo sistema de transporte local.

Si bien la dispersión del promedio del tiempo de espera es también amplia, en el regreso desde el campus universitario la mayor frecuencia es de entre 13 y 14 minutos. Por otra parte, casi dos tercios de los usuarios tienden, con una frecuencia diversa, a esperar un nuevo vehículo cuando el ómnibus urbano circula sin asientos vacíos y/o con los pasajeros hacinados.

La duración promedio del viaje hacia el campus universitario es de 35 minutos para los usuarios de las líneas troncales C y D y de entre 44 y 45 minutos para los pasajeros de las líneas troncales A y B que deben realizar trasbordos para llegar a la universidad pública. A su vez, la duración promedio del viaje desde la universidad es de 35 a 36 minutos para los usuarios de las líneas troncales C y D y de entre 45 y 47 minutos para los pasajeros de las líneas troncales A y B. Si se suman los tiempos de los viajes de ida y regreso a la universidad, casi dos tercios de los universitarios utilizan sesenta o más minutos en este traslado casi cotidiano y, por otra parte, casi una quinta parte de los usuarios requiere alrededor de dos horas para realizar un recorrido aproximado de entre 15 y 20 kilómetros (Tabla 4). Además, cuando los usuarios realizan trasbordos, acumulan un promedio de casi 15 minutos más de viaje por la espera del vehículo colectivo en la correspondiente parada del ómnibus urbano (Tabla 5).

Tabla 4. Usuarios universitarios del ómnibus urbano según tiempo de viaje de ida y regreso de la universidad (N= 3808 casos)

HACIA LA UNIVERSIDAD	DES-DE LA UNIVER-SIDAD		
Minutos de viaje	%	Minutos de viaje	%
Hasta 9 minutos	4,3	Hasta 9 minutos	3,8
Entre 10 y 19 minutos	5,8	Entre 10 y 19 minutos	12,7
Entre 20 y 29 minutos	26,2	Entre 20 y 29 minutos	17,5
Entre 30 y 39 minutos	18,2	Entre 30 y 39 minutos	19,3
Entre 40 y 49 minutos	20,8	Entre 40 y 49 minutos	20,2
Entre 50 y 59 minutos	7,6	Entre 50 y 59 minutos	7,7
Entre 60 y 69 minutos	12,2	Entre 60 y 69 minutos	12,5
70 o más minutos	5	70 o más minutos	6,7
No responde	1,7	No responde	1,9
Total	100,0	Total	100,0%

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Las líneas troncales D y C, que atraviesan la ciudad entre el norte y el sur, son las más utilizadas por los universitarios encuestados. Asimismo, las líneas ramales U, I y L son las más utilizadas por los pasajeros. Es decir: sobresale el uso de todas las líneas que llegan con o sin trasbordo a la universidad ubicada fuera del ejido urbano.

Casi dos quintas partes de los usuarios consultados realizan uno o más trasbordos en sus viajes a la universidad y una muy amplia proporción de estos viajeros realiza un único trasbordo en sus recorridos urbanos e interurbanos. El tiempo promedio de espera en los trasbordos hacia y desde el campus de la universidad oscila entre los 11 y 15 minutos (Tabla 5). Por otra parte, casi nueve de cada diez pasajeros con trasbordo reconocen, con frecuencia dispersa, que acontecen problemas, como las demoras y las aglomeraciones en las paradas, durante esta situación del nuevo sistema del servicio público de ómnibus urbano.

Tabla 5. Usuarios universitarios del ómnibus urbano según tiempo de espera en trasbordos del viaje a la universidad (N= 1470 casos)

HACIA LA UNIVERSIDAD	DESDE LA UNIVERSIDAD		
Minutos de espera en trasbordo	%	Minutos de espera en trasbordo	%
Hasta 4 minutos	2,5	Hasta 4 minutos	2,1
Entre 5 y 9 minutos	16,1	Entre 5 y 9 minutos	8,8
Entre 10 y 14 minutos	34,4	Entre 10 y 14 minutos	27,6
Entre 15 y 19 minutos	21,4	Entre 15 y 19 minutos	23,2
Entre 20 y 24 minutos	11,0	Entre 20 y 24 minutos	16,2
Entre 25 y 29 minutos	1,5	Entre 25 y 29 minutos	2,8
Entre 30 y 34 minutos	3,4	Entre 30 y 34 minutos	6,4
Entre 35 y 39 minutos	0,5	Entre 35 y 39 minutos	1,1
40 o más minutos	2,3	40 o más minutos	4,9
No responde	7,5	No responde	8,1
Total	100,0	Total	100,0

Fuente: ISTE (2023)

La pérdida del ómnibus urbano pocas o varias veces por semana predomina entre los pasajeros locales. El tiempo promedio de la espera por pérdida del ómnibus hacia la universidad pública es de entre 20 y 24 minutos según las líneas troncales y ramales. A su vez, el tiempo promedio de la espera por pérdida del ómnibus desde la universidad pública oscila entre 16 y 18 minutos. Asimismo, más de cuatro quintas partes de los usuarios prefieren esperar un nuevo vehículo si pierden el ómnibus urbano.

Por otra parte, predomina el pago del servicio de transporte mediante el Boleto Educativo Gratuito y los restantes pasajeros pagan con la tarjeta de la empresa concesionaria con o sin abono. Entre los usuarios que pagaban directamente por el transporte, casi la mitad abonaba en mayo de 2023, el período de nuestro relevamiento, hasta doscientos pesos argentinos cada día por dos pasajes y el resto pagaba tres o más boletos. Cabe recordar que, dadas las restricciones a los subsidios por las nuevas políticas neoliberales de Argentina, desde el año 2024 el precio del pasaje del transporte colectivo urbano hasta se quintuplicó alcanzando un valor en moneda argentina (pesos) muy superior a la inflación acumulada y equivalente a por lo menos un dólar de Estados Unidos.

Percepciones sobre el sistema de transporte local

Tabla 6. Porcentaje de usuarios universitarios del ómnibus urbano según comparación entre el anterior y el actual sistema de transporte (N= 3808 casos)

ASPECTO DEL SERVICIO	ERA MÁS ADECUADO EL ANTERIOR SISTEMA	NO PERCIBO DIFERENCIAS	ES MÁS ADECUADO EL ACTUAL SISTEMA
Condiciones de las paradas	50,1	41,6	8,3
Condiciones de las garitas o resguardos	24,3	69,5	6,2
Costo del boleto	67	30,7	2,3
Cercanía de las paradas	36,4	58,2	5,4
Información sobre los recorridos	46,1	31	22,9
Información sobre los horarios	37,8	38	24,2

Horarios de circulación en días hábiles	42,5	41,4	16,1
Horarios en días no laborables	36,6	55	8,4
Frecuencia entre ómnibus	41	34,9	24,1
Puntualidad en el paso por la parada	30,2	50,1	19,7
Puntualidad en llegada a destino	30,6	51,3	18,1
Duración del viaje	36,7	48,4	14,9
Pasajeros parados en el colectivo	33,9	59,8	6,3
Limpieza de los colectivos	10	80,5	9,5
Comodidad de los colectivos	17,3	77,8	4,9
Manejo del conductor	12,7	81,1	6,2
Atención del conductor a los pasajeros	10,1	79,5	20,4
Utilidad de la aplicación digital	17	53,5	29,5
Accesibilidad para discapacitados	9,3	77,9	16,9
Aglomeración de personas en las paradas	45,3	48,8	5.9
Uso de tarjetas plásticas para el pago	10,6	72,2	17,2

Fuente: ISTE (2023)

Los usuarios universitarios no perciben diferencias entre ambos sistemas del ómnibus urbano (con y sin trasbordos) en 14 de los 21 aspectos relevados en el servicio público de transporte local (Tabla 6). En cambio, los pasajeros perciben como más adecuado al anterior sistema de transporte colectivo (sin trasbordos) en cinco aspectos: las condiciones de las paradas, el costo del boleto, la información sobre los recorridos, los horarios de circulación en días hábiles y la frecuencia entre ómnibus. Los viajeros no perciben que el actual sistema del transporte urbano público (sin trasbordos) sea más adecuado que el anterior en ninguno de los aspectos relevados excepto en la atención del conductor a los pasajeros y la utilidad de la aplicación digital. Sobre otros dos aspectos, la información acerca de los horarios y la aglomeración de pasajeros en las paradas, los porcentajes de las respuestas de los usuarios tienden a coincidir entre aquellos que no perciben diferencias entre ambos sistemas y aquellos que conciben como más adecuado el anterior sistema del servicio público de transporte. Por otra parte, dos terceras partes de los usuarios universitarios consideran que los recientes cambios del nuevo sistema de transporte local, realizados en abril de 2023 a los tres meses de su implementación, no implican mejoras para la situación de los pasajeros.

Sugerencias de los usuarios sobre el servicio de transporte público

Más de la mitad de los 3808 pasajeros encuestados reclaman por más vehículos, la ampliación del horario de circulación, un menor costo del pasaje o boleto, la recarga de tarjetas por medios digitales y la recarga de tarjetas sin costo adicional (Tabla 7). Otro grupo de viajeros, con menor frecuencia relativa, demandan más lugares para la recarga de tarjetas plásticas, mejores condiciones de las garitas o resguardos sólo disponibles en algunas paradas, menos tiempo entre los coches de cada línea ramal, un sistema de transporte local sin trasbordos, menos tiempo entre los vehículos de cada línea troncal y mejores condiciones de las paradas. Un tercer subconjunto de usuarios, también con menor porcentaje, solicita mejoras en la información para los usuarios, las condiciones de los vehículos, el desempeño de los conductores y otros aspectos conexos.

Tabla 7. Usuarios universitarios del servicio público de transporte urbano según sugerencia sobre el actual sistema. (N= 3808 casos)

SUGERENCIA	Cantidad	Porcentaje
Más vehículos	2722	71,5%
Ampliación del horario de circulación de ómnibus	2499	65,6%
Menor costo del boleto	2370	62,2%
Recarga de tarjetas por medios digitales	2337	61,4%
Recarga de tarjetas sin costo adicional	2065	54,2%
Más lugares para recarga de tarjetas plásticas	1796	47,2%
Mejores condiciones de garitas o resguardos	1570	41,2%
Menos tiempo entre los coches de cada ramal	1557	40,9%
Sistema sin trasbordos	1513	39,7%
Menos tiempo entre los coches de cada línea troncal	1479	38,8%
Mejores condiciones de las paradas	1434	37,7%
Más y mejor información para los usuarios o pasajeros	1172	30,8%
Mejores condiciones de los colectivos	1001	26,3%
Mejor desempeño de los conductores	466	12,2%
Otro aspecto	174	4,6%

Fuente: ISTE (2023)

Por otra parte, en las más de 1000 respuestas a una pregunta abierta, los usuarios universitarios reiteran una o más de las demandas de mejoras presentadas, evalúan el actual servicio público como deficitario en diversos aspectos, precisan los cambios a introducir en el actual sistema con trasbordos, demandan el retorno a las condiciones del servicio previas al año 2020 y proponen cambios sistémicos más complejos del servicio público de transporte urbano colectivo del Gran Río Cuarto.

6. Consideraciones finales

Esta sección presenta las principales conclusiones de la investigación como así algunas sugerencias para la mejora sostenida del actual servicio público de transporte urbano en el Gran Río Cuarto.

Conclusiones

La comunicación urbana consiste en un diverso subcampo de los estudios de comunicación humana, transdisciplinario o al menos multidisciplinario, que describe e interpreta cómo los individuos, atravesados por las diversas dimensiones urbanas de sus vidas cotidianas en diferentes ciudades, despliegan los diferentes modos, géneros y medios de la comunicación para relacionarse unos con otros, producir y compartir significados como así reproducir y cambiar los patrones comunicacionales ahora en creciente proceso de digitalización.

Sin embargo, la cuestión de la movilidad o circulación en las ciudades y, en particular, el transporte como una de sus modalidades predominantes, tendería a disponer de menos conocimiento específico. Los vacíos o nichos puntuales de la investigación sobre comunicación urbana comprenden a los actores en relación, los significados emergentes, los modos de circulación, las tecnologías utilizadas y las regulaciones vigentes, entre otros aspectos de un escenario con múltiples territorios urbanos que demandan específicas investigaciones en clave comparativa.

Los numerosos datos presentados sobre las experiencias, percepciones y recomendaciones de los usuarios universitarios muestran que el nuevo sistema local del servicio público de transporte urbano conlleva más dificultades que soluciones, provoca más rechazos que aceptaciones y promueve numerosas demandas de mejora, pues, por ejemplo, una proporción importante de los pasajeros universitarios, en su mayoría estudiantes y mujeres, requieren ahora de mucho más tiempo para recorrer el trayecto de ida y regreso entre sus residencias y la universidad pública.

En este sentido, la teoría multidimensional y plurimetodólogica sobre las representaciones sociales emerge como una perspectiva adecuada para indagar sobre cómo experimentan, perciben y desean el servicio público de transporte los ciudadanos de los distintos territorios urbanos en un país de desarrollo intermedio, muy alto predominio de la población urbana y con un amplio sistema público de educación universitaria hoy atravesado, como el servicio local de transporte urbano, por el ajuste fiscal y otras políticas neoliberales del Estado nacional.

Recomendaciones para la investigación y la acción colectiva

Las siguientes sugerencias, entre otras pertinentes, corresponden a los aspectos conceptuales y empíricos de la investigación realizada:

Gestionar ante las dependencias del Estado, en sus múltiples niveles, las mejoras correspondientes de un sistema de ómnibus urbano con aportes muy significativos de dinero, por ejemplo, mediante los subsidios y otros recursos públicos como las garitas o resguardos y la infraestructura vial urbana.

Solicitar a la única empresa concesionaria del servicio local de transporte urbano las mejoras correspondientes a su responsabilidad en un nuevo sistema, el de trasbordos, que, entre otras dificultades, aumenta de manera significativa el tiempo requerido a muchos usuarios para el viaje hacia y desde la universidad pública local.

Utilizar desde la universidad los resultados de esta investigación como un aporte, entre otros posibles, para profundizar el diálogo y las acciones de los distintos responsables del actual sistema de transporte local pertinentes para una mejora sostenida del servicio público.

Profundizar los estudios de este u otro tipo sobre los problemas del transporte urbano colectivo entre la comunidad universitaria y también en otros grupos de usuarios de la población urbana, no relacionados directamente con la universidad pública, como así en otras ciudades recordando siempre que en cada viaje de los estudiantes y otros residentes urbanos, como pasajeros de cualquier sistema de transporte urbano local, se juega su condición de usuarios de uno de los servicios públicos básicos para el ejercicio de los derechos a la ciudad por los ciudadanos.

7. Notas

[1] https://satcrc.com.ar/nuevo-sistema-de-transporte/ (Consulta 12/4/23).

8. Referencias

AGD (Asociación Gremial Docente) (2023). Evaluación de la implementación del nuevo sistema de transporte urbano de Río Cuarto. *Informe final*. Río Cuarto, UNRC, mimeo.

Badenes D. (2007). "Comunicación y ciudad: líneas de investigación y encuentros con la historia cultural urbana. *Revista Question.* 1 (14), pp. 11

Benzecry, C. y otros (Eds.) (2019). "Introducción. La teoría social, ahora". En Benzecry, C. y otros. *La teoría social, ahora. Nuevas corrientes, nuevas discusiones*, Buenos Aires, Siglo XXI, pp. 11-29.

Bettera M. y F. Hildmann (2024). *Sistema de transporte y comunicaciones del Gran Río Cuarto. Una mirada integral y participativa en el marco del ordenamiento urbano*. Río Cuarto, UniRío.

Bosco, M. (2001). Río Cuarto imaginado por sus periodistas y pobladores. *Trabajo Final de Licenciatura,* Río Cuarto, DCC-FCH-UNRC.

Bosco, M. (2018). Narrativas de lo local en ciclos informativos de la prensa gráfica. *Tesis de Maestría*. Córdoba, UNC-CEA-Maestría en comunicación y cultura.

Busso, G. y E. Carniglia (2013). *Políticas de desarrollo para los municipios del Gran Río Cuarto. Diagnósticos, agendas y proyectos 2011-2020*. Río Cuarto, UniRío Editora.

Carniglia, E. (2009). De agricultores y campos de papel. Recepción de prensa agraria por agricultores familiares cordobeses. *Tesis doctoral*. Mendoza, UNCuyo-FCPyS.

Carniglia, E. (2019). La mediatización de una agrociudad latinoamericana. Consumos de televisión dentro y fuera del hogar. *Contratexto*. N° 31, junio, pp. 135-158.

Carniglia, E. (2023). Communication for All in the Twenty-First century. Inequalities as dilemas in Latin America. En Servaes, J. y M. Yusha'u (Eds.). *SDG 18 Communication for all, Volume 2. Regional perspectives and special cases*. Palgrave MacMillan, Switzerland pp, 51-77.

Carniglia E., M. Bosco y A. Coleff (2024). *Imaginar el desarrollo regional. Representaciones sociales de una infraestructura vial*. Río Cuarto, UniRío.

Cebrelli A. y M. Rodríguez (2024). Representaciones sociales. En De Charras D. y otras. *Vocabulario crítico de las ciencias de la comunicación*. Buenos Aires, Taurus, pp. 359-363.

Chartier, R. (2022). *El pequeño Chartier ilustrado. Breve diccionario del libro, la lectura y la cultura escrita*. Buenos Aires, Ampersand.

Demarchi, P. (2014). El devenir de las construcciones periodísticas sobre la ciudad y las emergencias sociales (siglo XX). Prensa, orden urbano y clima de época. *Tesis de doctorado.* Rosario, Argentina. Universidad Nacional de Rosario.

Fonseca, B., y J. Miranda (2020). *Diseño de un instrumento para evaluar movilidad y uso del transporte en estudiantes universitarios en el marco del bienestar psicológico*. Tesis de grado. Universidad Pilotop de Colombia.

García Canclini, N. (2005). *Imaginarios urbanos*. Buenos Aires, Eudeba.

Godinez, J. (Dir) (2018). *Encuesta de satisfacción de los usuarios del transporte público en el área metropolitana de Guadalajara*. www.polimetrix.com.mx (Consulta 30/3/23).

Gómez, Y. y Semeshenko, V. (2018). Transporte y calidad de vida urbana. Estudio de caso sobre el Metroplús de Medellín, Colombia. *Lecturas de Economía,* (89), 103-131. https://doi.org/10.17533/udea.le.n89a04.

Gorelik, A. (2002). "Ciudad". En Altamirano, C. (Dir.) *Términos críticos de sociología de la cultura.* Buenos Aires, Paidós, pp. 12-20.

Gorelik, A. (2022). *La ciudad latinoamericana*. Buenos Aires, Siglo XXI.

Heffes, G. (2008). *Las ciudades imaginarias en la literatura latinoamericana.* Rosario, Beatriz Viterbo.

Hernández, J. y M. Carbonari (2012). Río Cuarto. Ciudad de intermediación en el capitalismo agropecuario. En Gorenstein, S. y otros (Comps.). *Economía urbana y ciudades intermedias. Trayectorias pampeanas y norpatagónicas*. Buenos Aires, CICCUS, pp. 149-174.

ISTE (2023). Los usuarios de la UNRC y el nuevo sistema de transporte urbano del Gran Río Cuarto. Experiencias, percepciones y sugerencias sobre un servicio público. *Informe final*. Río Cuarto, UNRC-CONICET, mimeo.

Jodelet, D. (1988). La representación social: fenómenos, conceptos y teoría. En Moscovici, S. (Ed.); *Psicología social, II*, Barcelona, Paidós. pp. 469-494.

Kim Y. y N. Carpentier (2025). Introduction to urban places, technologies and people: the importance of urban communication for communication and media studies. *International Communication Gazette*, 87 (1), February, pp. 4-8.

Llobel, M. y F. Suárez (2019). La lucha por el transporte. Un derecho asociado a la educación. *Informe final para Cátedra de Planeamiento (6158)*. Río Cuarto, DCC-FCH-UNRC, mimeo.

Moscovici, S. (2003). La conciencia social y su historia. En Castorina, J. (Comp.). *Representaciones sociales. Problemas teóricos y conocimientos infantiles*, Barcelona, Gedisa. pp. 91-110.

Oñate C. (2017). Transporte público en Bogotá-percepción del sector universitario. https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/18170/-u754299.pdf?sequence=1.

Pérez, V. y J. Bertranou (2023). *Políticas, mercados y empresas en el transporte metropolitano de Buenos Aires*, Buenos Aires, Teseo.

Petracci, M. y A. Kornblit (2004). Representaciones sociales: una teoría metodológicamente pluralista, en Kornblit, A. (Coord.); *Metodologías cualitativas en ciencias sociales: modelos y procedimientos de análisis*, Buenos Aires, Biblos, pp. 91-111.

Pimentel, J. (2018). *Percepción de la calidad de servicio del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro por parte de la población usuaria de Ciudad Universitaria.* Tesis de grado. Universidad Nacional Autónoma de México.

Salvia, A. y otros (2022). *La sociedad argentina en la pospandemia*. Buenos Aires, Siglo XXI.

Sennett, R. (2019). *Construir y habitar. Ética para la ciudad.* Barcelona, Anagrama.

Silva, A. (1992). *Imaginarios urbanos. Bogotá y San Paulo: cultura y comunicación urbana en América Latina*. Bogotá, Tercer Mundo.

Suárez, F. (2024). Representaciones sociales sobre el transporte urbano local. Acuerdos y disensos sobre el servicio público del Gran Río Cuarto. *Trabajo final de licenciatura.* DCC-FACH-UNRC.

Vargas, A. y L. Kanashiro (2019). Comunicación y espacio público. *Contratexto.* 31, junio, pp.13-21.

Vega, O., Rivera H. y N. Malaver (2017). Contrastación entre expectativas y percepción de la calidad de servicio del sistema de transporte público de autobuses en Bogotá. *Revista Espacios, 38*(43), 3-13.

Wagner, W., y F. Flores (2010). Apuntes sobre la epistemología de las representaciones sociales. *Educación matemática*, *22*(2), pp. 139-162.

Zúñiga A. y J. Allen (2021). Medición de percepción de la calidad de vida con respecto a la satisfacción con el transporte público en Costa Rica. *Infraestructura Vial, 23*(42), 23-34. https://dx.doi.org/10.15517/iv.v23i42.45135.