

54-4

TERRITORIO

Nº 6

**para la producción crítica en
Geografía y Ciencias Sociales**

*Accesibilidad Hogar-Trabajo
en el Gran Buenos Aires*

Un estudio de caso en el partido de La Matanza

Susana KRALICH

1993

INSTITUTO DE GEOGRAFIA

UNIVERSIDAD
DE BUENOS AIRES

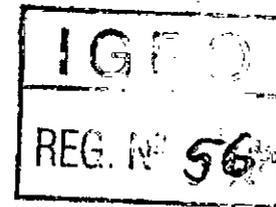


FACULTAD DE
FILOSOFIA Y LETRAS

***Accesibilidad Hogar-Trabajo
en el Gran Buenos Aires***

Un estudio de caso en el partido de La Matanza

Susana KRALICH



lg. 1

11242

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
BIBLIOTECA

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
BIBLIOTECA

TERRITORIO es una publicación del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires destinada a dar a conocer la producción en Geografía y otras disciplinas interesadas en la dimensión territorial de los procesos naturales y sociales.

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

Decano

Prof. Luis A. Yanes

Vicedecano

Prof. Edith Litwin

Secretario Académico

Lic. Ricardo P. Graziano

Secretario de Investigación y Posgrado

Prof. Félix Schuster

Secretaria de Extensión Universitaria y Bienestar Estudiantil

Arq. María Inés Vignoles

Secretario de Supervisión Administrativa

Lic. Carlos Gustavo Roux

INSTITUTO DE GEOGRAFIA

Director

Lic. Carlos E. Reboratti

Prosecretaria de Publicaciones

Prof. Gladys Palau

Coordinador de Publicaciones

Lic. Mauro Dobruskin

Consejo Editor: Luis Yanes - Berta Braslavsky - Beatriz Sarto - Hilda Sábato - Carlos Herrán

TERRITORIO

Director: Lic. Carlos E. Reboratti

Secretario de Redacción: Lic. Marcelo Escolar

Comité Editorial: Dra. Marta Koltman - Ing. Horacio Giberti - Lic. Luis Yanes (UBA) - Lic. Gerardo de Jong (U. Comahue) - Dr. Wanderley M. da Costa - Dr. Antonio C. R. Moraes (U. San Pablo) - Dr. Horacio Capel (U. Barcelona) - Dr. Germán Wettstein

© Facultad de Filosofía y Letras - UBA - 1993
Puan 480 Buenos Aires República Argentina

SERIE: MONOGRAFICA

ISBN: 0327-3210

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	5
1.1. Objetivos	6
1.2. Hipótesis	8
1.3. Método	9
1.4. Marco conceptual	12
2. LA RED Y LA CUESTIÓN JURISDICCIONAL	21
2.1. Coordinación ¿para qué y para quiénes?	23
3. LA POBLACIÓN (LOS USUARIOS)	27
4. ¿CUÁNTO CUESTA IR A TRABAJAR EN LA CAPITAL?	31
4.1. Los tiempos	31
4.2. Los costos	34
4.3. Necesidad de trasbordos y participación modal	40
4.4. Viajes directos	42
4.5. Viajes indirectos	44
4.6. Cuadras caminadas	47
5. CONCLUSIONES	65
LITERATURA CITADA	73

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
BIBLIOTECA

1. INTRODUCCIÓN

La preocupación por la crisis manifestada, entre otros items, por la incapacidad de incorporación al sistema productivo de masas crecientes de población en edad activa, a la par que el deterioro de la accesibilidad a bienes y servicios básicos, motivan este estudio.

La región metropolitana de Buenos Aires, en consonancia con su tamaño físico y demográfico e inmersa en una situación económica crítica, ofrece profusión de ejemplos que reclaman atención inmediata. Uno de ellos es el transporte público, sobre el que trata la presente investigación.

La realización de una encuesta domiciliaria en el partido de La Matanza, concretada por la Dirección Nacional de Transporte Urbano, a fines de 1986, se constituyó en la fuente principal de información. La posibilidad de su uso y consulta directos, gracias a las interrelaciones cristalizadas mediante convenio entre el Instituto de Geografía y la Secretaría de Transportes de la Nación (de la cual depende la mencionada Dirección), además del conocimiento de campo verificado tras la conclusión de otros estudios previos, constituyeron elementos determinantes en la decisión de profundizar la investigación de la dinámica demográfica diaria en dicha jurisdicción.

Así nos hemos propuesto estudiar la incidencia del costo y tiempo de los traslados, particularmente en relación a la distancia hogar-trabajo y la accesibilidad a los medios de transporte públicos. Al respecto hay indicios de que dichas variables -por añadidura fuertemente condicionadas

por el precio de la tierra urbana- han alcanzado en las últimas décadas valores casi intolerables ¹.

Tal cuadro de situación se ve agudizado en los barrios más carentes, especialmente los localizados en la periferia o los intersticios del aglomerado, donde se hacen imperiosos los trasbordos y frecuentes las largas caminatas hasta un corredor de transporte. Variables cuya magnitud procuraremos ponderar con vistas a la elaboración de un diagnóstico que evalúe la accesibilidad hogar-trabajo en el Gran Buenos Aires, a través de su estudio en el partido de La Matanza -figura 1-.

1.1. Objetivos

La existencia de problemas críticos en la calidad de vida de una alta proporción de habitantes en La Matanza y la experiencia de trabajo sobre ciertos aspectos de su movilidad (1988), nos motivan a ahondar en su estudio, considerando que ya a principios de la década pasada, pudo estimarse en más de las tres cuartas partes, el territorio municipal que contaba con niveles de accesibilidad insuficientes (Argentina. Min. de Econ. SETOP., 1972, I:39).

¹ Un estudio hecho para la localidad de Ranelagh (partido de Berazategui), estableció que los viajes allí originados, con destino en la Capital, absorbían entre el 20 y el 30% de los ingresos medios, mientras que los tiempos insumían un promedio de tres horas diarias (Argentina. MOSP. ATM, 1985: 26).

Tiempos medios de viaje al trabajo similares surgen también de las encuestas efectuadas en 1986 por el Centro de Estudios de la Población (CENEP) en tres barrios de La Matanza, ubicados en R. Castillo y G. de Laferrere, oscilantes entre 3 y 3.30 horas diarias.

El proyecto abordado contempló, en este sentido, analizar cómo se distribuye espacialmente el costo medio de los viajes laborales, así como el tiempo insumido por los mismos ² puerta a puerta (es decir considerando los trayectos a pie, los tiempos de espera y los eventuales trasbordos), en relación con la posición socioeconómica prevalente de la población. Esta última variable basada en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) sobre porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (HNBI), por fracción censal.

La identificación de niveles críticos permitirá en su momento priorizar a aquellas áreas donde esté fundamentada la necesidad y el apremio en la habilitación, por ejemplo, de recorridos en la red de autotransporte, así como cuáles serían las líneas más apropiadas, en beneficio de los requerimientos comunitarios, considerando los modos alternativos de transporte masivo, las tres jurisdicciones intervinientes y los intereses en pugna -temática desarrollada en el punto 2-. El conocimiento obtenido podrá eventualmente justificar en qué casos sería más adecuado alentar combinaciones inter o intramodales y de qué manera (autotransporte-ferrocarril; autotransporte-autotransporte, etc.).

Esta información, difundida en los organismos correspondientes, facilitaría las actuaciones pertinentes, avalando las decisiones a tomar, a

² Los medios masivos de comunicación abundan en referencias al problema: Halperin, 1989: 15; Se reanuda..., 1989: 20; Buscan solucionar..., 1989: 27; Finkelstein, 1988: 36; Lancelotti, 1989: 12/14; etc. También los delegados de las Subsecretarías de Transportes y Planificación del Transporte (MOSP) subrayan en una ponencia la necesidad de estudios sobre el tema (Estructura de tráfico..., 1988: 20/30).

la vez que ampliando los criterios usualmente técnicos y operativos u otros de índole social³.

1.2. Hipótesis

La labor estuvo orientada por la hipótesis de que la planificación y administración del sistema de transporte público está funcionando sin la coordinación que las características físicas y sociales del área metropolitana y su compleja red exigen.

Esto incide en perjuicio de la población en general, pero particularmente sobre la de menores recursos, radicada en los intersticios y periferia de la región metropolitana. Paralelamente redundando en la inequidad de la distribución de inversiones y mejoras de equipamiento colectivo, ya que el sistema actual, regido por leyes de mercado, encauza la prestación de servicios hacia las zonas más rentables, desatendiendo a importantes conjuntos que, por sus características socioeconómicas y/o su localización, no se constituyen en focos atractivos para la operación empresarial.

También implica el accionar anárquico de los modos de transporte y las administraciones jurisdiccionales intervinientes, por la ausencia de metas comunes (excluida la operatividad empresarial que lógicamente preocupa por igual a todos) y la orfandad de una legislación que exija la puesta en práctica de las interrelaciones requeridas.

³ A propósito de ellos, un estudio realizado por el Instituto de Política Económica y Social (IPES), establece que mientras en 1984 la asignación mensual por hijo equivalía a ochenta boletos mínimos de transporte, en agosto de 1988 sólo se pueden adquirir quince (Reducido valor..., 1988: 27).

La respuesta de la investigación incluye entonces la provisión de elementos de juicio que fundamenten la necesidad de racionalización e integración del sistema actual, entendida como complementación en la distribución de trayectos más y menos rentables, para la disminución -o la eliminación allí donde fuera factible- de la segregación espacial.

1.3. Método

El proyecto se basó en la elaboración de datos emanados de las encuestas realizadas por la Dirección Nacional de Transporte Urbano en noviembre de 1986, a una muestra del 2% (unas 20.000 personas) de la población residente en el partido de La Matanza. Conformado por 14 localidades, fue zonificado para su estudio (según criterios especificados en el Anexo), en noventa secciones de aproximadamente 10.000 habitantes cada una -figura 2-.

Respecto de los límites del campo de estudio, si bien ellos coinciden con los departamentales, para facilitar la labor estadística, es oportuno mencionar que, por nuestra parte, consideramos que las características funcionales del mismo están enmarcadas por una formación económica y social que repite condiciones similares en otras áreas de la aglomeración, en otras grandes ciudades del país y, aún con no muchas variantes, en otras urbes latinoamericanas.

Bajo este punto de vista se analizó la información "de caso", con el fin de obtener una descripción-aproximación que facilite un diagnóstico de la situación en las distintas localidades del partido mencionado.

La búsqueda y el enunciado de explicaciones a la realidad así conocida, llevará a su turno a la identificación de elementos causales a los que la acción futura podrá atender en procura de modificaciones.

En tal sentido, la labor se centró en el procesamiento de datos referidos a una parte de los viajes relevados por la encuesta: los laborales destinados en la Capital Federal. Tal restricción estuvo condicionada tanto por la temática elegida (viaje al trabajo) como por la gravitación ejercida por la Capital sobre su entorno, que la mencionada encuesta ubica en el orden del 45% del total de los viajes motivados por trabajo ⁴.

Retomando el tema del manejo de la información, trabajamos fundamentalmente sobre dos variables, estrechamente vinculadas a la accesibilidad: tiempos y costos y procedimos al cálculo de sus promedios por zona de vivienda, echando mano al artificio de suponer su homogeneidad.

En lo atinente a los tiempos (punto 4.1), los mismos abarcaron no sólo la duración del viaje a bordo del/los medio/s de transporte, sino que comprendieron el tiempo total insumido, puerta a puerta. Quedaron incluidos de esta manera los tiempos dedicados a cuadras caminadas hasta y desde las paradas en el origen, hasta y desde los lugares de ascenso y descenso en los centros de trasbordo y destino final; los tiempos de espera vinculados a la frecuencia y velocidad de los servicios ⁵ y la congestión de las vías. Fueron estimados además los tiempos diarios dedicados a ir y volver del trabajo, ya que los valores relevados correspondían al tramo de

⁴ Es oportuno acotar cómo se modificó la influencia capitalina en el partido de La Matanza desde 1970, cuando atraía el 52% de los desplazamientos "hogar-trabajo", mientras que con respecto a 1980 se verificó una baja en los viajes intradepartamentales de 59 a 43% (Kralich, 1988: 62) explicables por el acentuado proceso de desindustrialización verificado (Citadini et al, 1988: 24-37).

⁵ Beaujeau-Garnier y Chabot (1970: 465) dicen al respecto: "La frecuencia de servicios (en trenes o autobuses) posee a menudo tanto valor para los usuarios como la propia longitud de los trayectos."

ida, y obtenida su media por zona de vivienda, nuevamente bajo el supuesto de su homogeneidad.

La fijación de cinco categorías, entre 1 y media y cuatro horas/día con intervalos de 30 minutos, fue considerada satisfactoria, teniendo en cuenta que los mismos en realidad corresponden a diferencias de 15 minutos por grupos de viajes de ida.

En cuanto a los costos (punto 4.2.), ellos fueron recogidos en valores correspondientes a centavos de austral, sobre los viajes de ida. Duplicándolos procedimos al cálculo de las erogaciones diarias (ida y vuelta) y luego de las mensuales, considerando el promedio de días hábiles por mes (x21), para permitir su relación actualizada con el nivel de salarios.

Teniendo en cuenta además la fuerte inflación verificada en la economía nacional y, con el fin de facilitar su lectura y comparación posterior, los guarismos fueron representados en su equivalente diario en boletos mínimos vigentes. De resultas, la información quedó dividida en cuatro categorías, entre tres y nueve boletos mínimos/día.

Se completó la investigación con el relevamiento de información correspondiente a la realización de trasbordos, desagregando los viajes en directos e indirectos, discriminados entre medios masivos (ferrocarril, subterráneo-premetro, autotransporte) y automóvil u otros (servicios contratados, taxímetros, motonetas, bicicletas, etc.).

En el caso de los viajes con trasbordo, fue estudiada la gravitación zonal y/o local de las combinaciones, para verificar la posible prevalencia intramodal o intermodal de las mismas (punto 4.5.).

Por último se analizó el promedio de cuadras caminadas por zona de vivienda (punto 4.6.), en virtud de su relación inversa con la accesibilidad objeto de nuestro estudio.

Dicha información se remitió a considerar la distancia recorrida a pie entre el hogar y el primer (o único) medio de transporte y la cubierta en un eventual primer trasbordo, datos que en la encuesta consultada aparecen procesados en bolque bajo el título de "primer tramo".

Respecto de indicadores demográficos y socioeconómicos, en el capítulo 3 completamos lo avanzado en un trabajo anterior (1988), refiriéndonos a estratos etarios (población adulta en relación a población total) y porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas. Asimismo explicitamos el método aplicado para compatibilizar los datos provistos por el INDEC, referidos a fracciones censales, con la zonificación utilizada.

El caudal de información elaborada hizo necesaria su síntesis, a efectos de su publicación, por motivos de economía de espacio, por lo que los tabulados originales, por zona de vivienda, fueron eliminados de esta versión y agregados en un solo cuadro-resumen, al final del trabajo.

De manera menos sistemática, adoptamos datos de actualidad, difundidos a través de medios masivos de comunicación, registrados en la literatura citada, así como procedentes de entrevistas a funcionarios y empleados de reparticiones vinculadas a la temática investigada y a residentes suburbanos, usuarios de transporte público.

1.4. Marco conceptual

Resultan más o menos obvias para cualquier observador las relaciones directas existentes entre la tasa de movilidad (número de viajes por persona) y el nivel socioeconómico (normalmente evidenciado por la localización residencial, ingresos, posesión de vehículo, etc.) y que en conjunto determinan la accesibilidad. Pero bajo este concepto se suele hacer alusión a varios significados, más o menos privilegiados según el criterio adoptado en su definición, sobre los que vale la pena detenernos.

En sentido amplio, accesibilidad es la "facilidad general de desplazarse y transportarse" (OECD, 1977:77), coincidente con la idea de "oportunidad espacial" (Breheny, 1974:87) respecto de recursos urbanos.

Las definiciones tradicionales, adscriptas a posturas neopositivistas, por su parte, han utilizado parámetros físicos: "medición del grado de vinculación de una zona con las restantes, por medio del sistema de transporte" (Argentina, Min. de Econ., SETOP, 1972, I :38). En ellos es perceptible la influencia de la concepción topológica de jerarquía de los enlaces dentro de una red, que define accesibilidad como "la suma de las distancias entre un nudo determinado y todos los demás de la red" (Potrykowsky y Taylor, 1984: 142-3).

Ha sido vista como "distancia al centro", "proximidad a las paradas de transporte público", considerada como "distancia a pie desde y hasta las paradas", "distancia a recorrer en medios de transporte público"; asociada con la velocidad de los medios de transporte, la congestión de las vías, los tiempos de espera y con los trasbordos requeridos (Klaasen & Eckmann, 1980: 1).

También se ha tratado sobre la accesibilidad en términos de costo monetario de los viajes (Paelinck, 1975:63) o como "parcialmente determinante de la renta real de una persona" (Smith, 1980: 462 y Johnson, 1980:87), particularmente en la ciudad capitalista, donde prolifera una fuerte división social del trabajo.

En el medio local, Torres (1986:3) distingue un "costo diferencial según los distintos estratos socioeconómicos", para los cuales el valor del pasaje y la eficiencia, relacionados directamente, dan como resultado una elección (sic) entre transportes tecnificados y eficientes más costosos y viceversa. Mumphrey y Wolpert (1973: 109) al respecto señalan que, con referencia a servicios públicos, eficiencia y equidad suelen estar típicamente en conflicto y funcionan como naturalmente restrictivos, por lo cual raramente son objetivos equivalentes (Ibídem: 120).

La consideración de los costos psicológico y social (accidentes del trabajo, estrés, menor rendimiento, etc.) ha sido mucho menos frecuente, posiblemente por las dificultades que entraña su mensura, pero no ignorado (Villeneuve, 1980; Trani, 1986; y Kowarick, 1976, etc.)

Por último reconocemos un punto de vista sociológico que atiende los aspectos de diferenciación y prácticas sociales, que advierte sobre la insuficiencia de la medición o definición de accesibilidad sin tener en cuenta el grado de conocimiento que la población tenga sobre el universo de posibilidades existentes (INRETS, 1979:33). En otras palabras, considerando el grado de integración a la ciudad como condición *sine qua non* para hacer uso de ella; sus espacios, equipamientos, servicios.

Por nuestra parte, abordamos el tema de la incidencia de la accesibilidad en los desplazamientos "hogar-trabajo", analizando los costos y tiempos medios por zona de vivienda, que básicamente tienen que ver con la distancia, complementando dicha información con la referida a la necesidad de trasbordos y la cobertura de tramos a pie, determinados por la estructura de la red de transporte respecto de la distribución socioeconómica de la población en el territorio.

FIGURAS

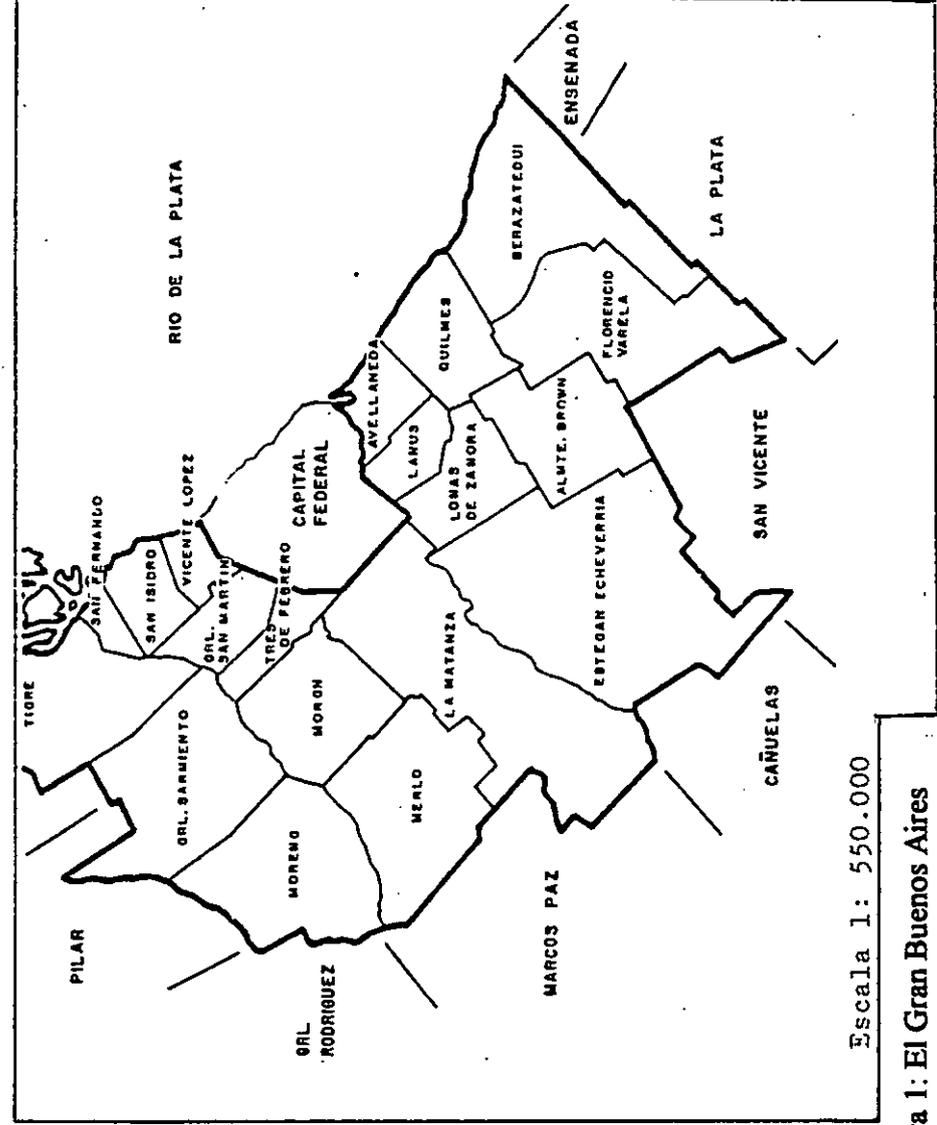


Figura 1: El Gran Buenos Aires

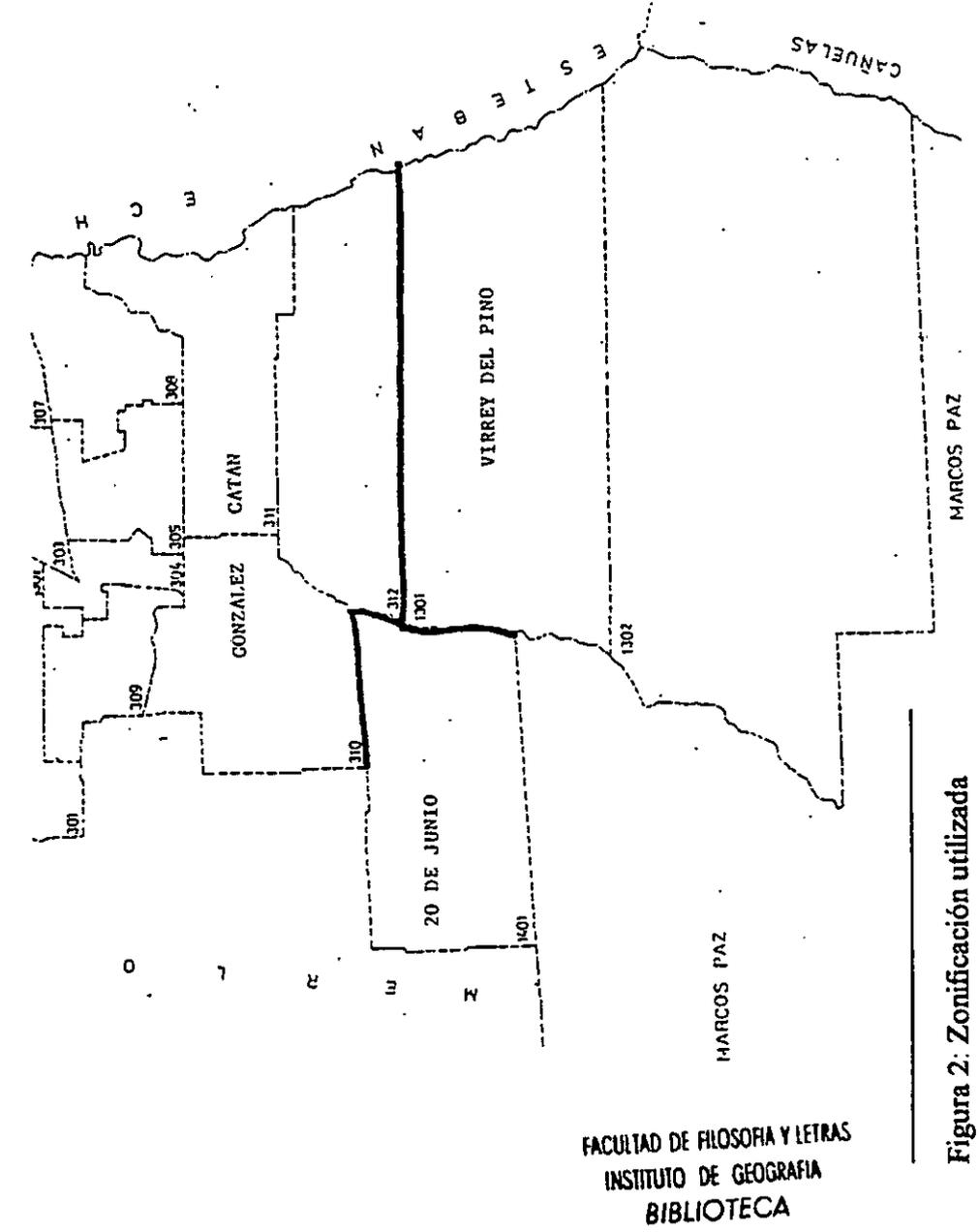
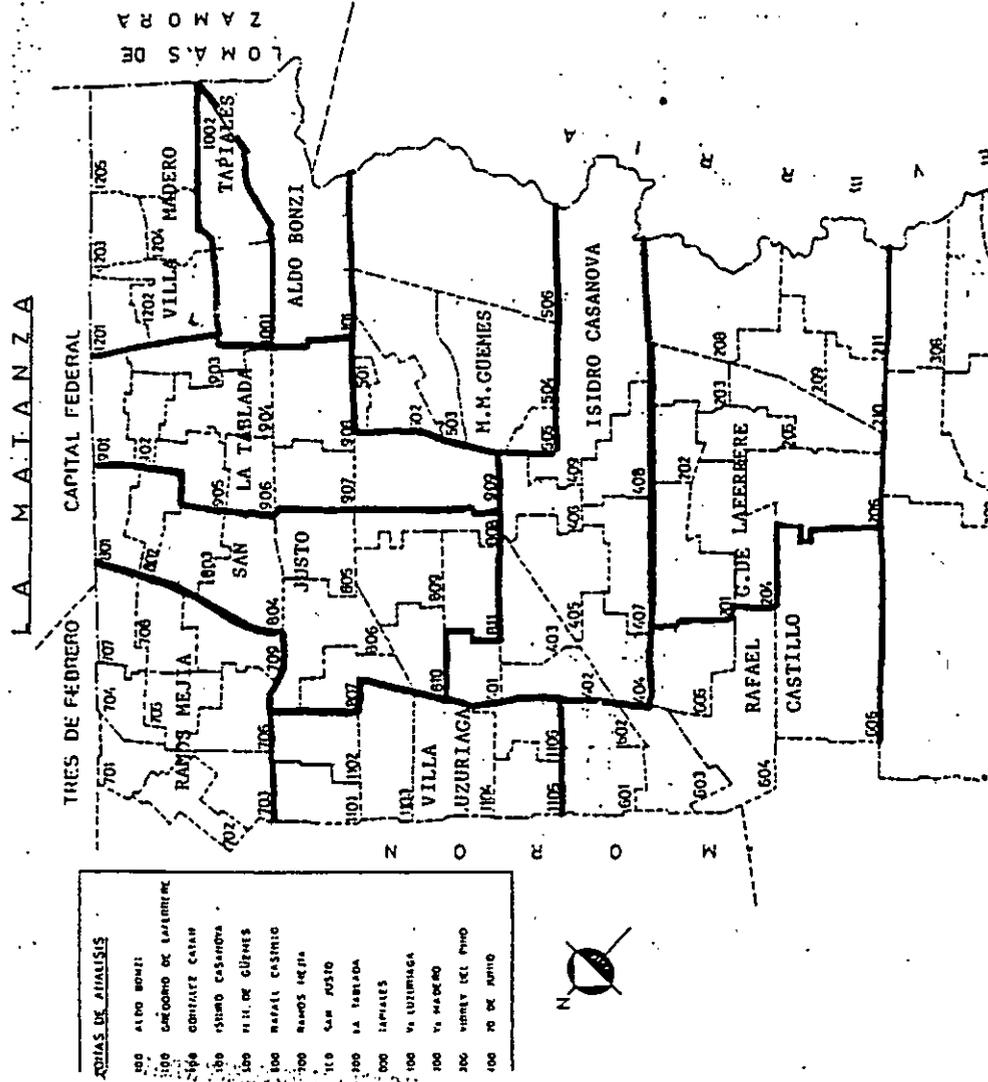


Figura 2: Zonificación utilizada

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
 INSTITUTO DE GEOGRAFIA
 BIBLIOTECA

ANEXO

Crterios aplicados para la zonificación departamental.

- Se tomaron en cuenta las delimitaciones administrativas, constituyéndose el radio censal en unidad de agregación, restringida por la unidad "localidad";
- Fueron considerados los accidentes geográficos y/u otros obstáculos (por ejemplo vías férreas) que, por su significación supusieran efectos de barrera;
- Se procuró que la delimitación zonal estuviese constituida por áreas uniformes respecto de: tamaño demográfico, condiciones socioeconómicas, urbanísticas, etc. Se convino en alrededor de 10.000 el número de habitantes por zona;
- Se buscó que las zonas se estructuren con los corredores de autotransporte público y sus intersecciones, centrados respecto de su superficie;
- En áreas de alta densidad, las zonas no podrán abarcar menos de 16 manzanas;
- En áreas de baja densidad, las zonas no resultarán mayores que seis veces la superficie comprendida en 16 manzanas, a menos que el radio censal fuese mayor;
- Desde el punto más alejado respecto del centro de la zona, no podrá haber más de cuatro cuadras hasta un corredor de transporte público.

Fuente: Argentina. MOSP. ST. CATM. 1986 a y b.

2. LA RED Y LA CUESTIÓN JURISDICCIONAL

La movilidad diaria metropolitana que involucra directa o indirectamente a unos 13 millones de habitantes, abarca una extensión mínima de 4000 km², considerando la ciudad Capital y sus 19 municipios aglomerados y puede caracterizarse genéricamente como bimodal, cuyas versiones masivas resumimos a continuación:

- autotransporte prestado por dos centenares de empresas privadas, a cargo de 304 líneas de transporte colectivo (147 nacionales, 63 provinciales y 94 municipales) y
- ferrottransporte en sus dos categorías: en superficie, prestado por una empresa nacional (Ferrocarriles Argentinos, en trámite de concesión a manos privadas) y subterráneo-premetro operado por otra empresa pública, dependiente de la municipalidad capitalina (Subterráneos de Buenos Aires), también previsto concesionar a privados).

En cuanto al tema jurisdiccional, la administración abarca tres órbitas superpuestas:

- *nacional: ferrocarril urbano-suburbano y líneas de autotransporte que circulan dentro del Distrito Federal, más las que lo conectan con los municipios del aglomerado;
- *provincial: autotransporte interdepartamental extracapitalino y
- *municipal: líneas de autotransporte intradepartamentales, (excepto las que circulan dentro de la Capital, que corresponden a

jurisdicción nacional), subterráneo-premetro y taxímetros. Esta última, además conformada por la veintena de intendencias que componen el aglomerado, extensible hasta más de 30, según se consideren los límites de la región⁶.

Esta situación implica el accionar simultáneo de dos jurisdicciones en el Distrito Federal (nacional y municipal) y tres en el resto de los partidos de la aglomeración (donde se agrega la administración provincial), provocando su superposición y competencia descoordinada.

Dicha competencia ha sido reiteradamente considerada por las autoridades de turno. La veterana ley 12.346 de 1937 por ejemplo, creó en su oportunidad la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes (arts.1 y 4). Al ser derogada por decreto 20.264, en 1944, sus facultades y atribuciones -entre las que figuraban coordinar todos los medios de transporte, evitar la superposición de sistemas y dar preferencia al transporte que efectúe servicios continuadamente y en las mejores condiciones de precio y tiempo (art.4)- fueron conferidas al Ministerio de Obras y Servicios Públicos (MOSP)⁷.

⁶ Resulta normalmente engorroso definir los límites de un área metropolitana. Por nuestra parte, consideramos que el método que recurre a la demanda cotidiana de viajes atraídos por el centro puede constituirse en una aproximación certera. En tal sentido, si consideramos las cabeceras de las líneas de autotransporte nacional de pasajeros de media distancia (denominadas "Suburbanas grupo II"), el área metropolitana de Buenos Aires se extendería hasta involucrar un total de 34 partidos, además de la Capital Federal.

⁷ Por la Ley de Ministerios, texto ordenado 1983 (decreto 132/83) y luego a la Secretaría de Transporte y Subsecretaría de Transportes Terrestres (decretos 1440/82; 15/83; 134/83; 455/84; 154/85; Resoluciones MOSP 147/83, 676/84 y 180/85; y Resoluciones de la Secretaría de Transporte 171/84; 59/84 y 125/85).

El decreto 3106/61, en su inciso a) prevé la reestructuración de la red de transporte, "como conjunto de líneas tendientes a servir las corrientes fundamentales de tráfico, en lo posible con servicios directos, o en forma tal que no obliguen al usuario a más de un trasbordo." En sus artículos 12 y 13 da el visto bueno para la celebración de convenios entre la Secretaría de Transportes (MOSP), la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, el gobierno de la provincia de Buenos Aires y los municipios del conurbano bonaerense "a efectos de lograr una eficiente coordinación y fiscalización de los servicios de transporte y unificación de criterios sobre normas reglamentarias."

A su turno la Resolución 237/85 (por la que se aprueba la metodología para el tratamiento de modificaciones al sistema de transporte público de pasajeros por automotor en la Región Metropolitana) considera "que la incorporación de métodos de análisis sistemáticos crearán las condiciones básicas para favorecer la coordinación del transporte de personas entre las distintas jurisdicciones de la Región Metropolitana, cuya implementación es imprescindible."

La Resolución 544/69 complementa en teoría esta normativa al priorizar la "modificación y/o prolongación de itinerarios tendientes a vincular el sistema de autotransporte con las estaciones de la red de ferrocarriles subterráneos y a nivel..."(art. 2, inciso d).

Pero la letra de la legislación no resulta fácil de cumplir. La coordinación en la práctica no existe. Intentaremos averiguar porqué.

2.1. Coordinación ¿para qué y para quiénes?

La problemática de la superposición jurisdiccional y su coordinación se complejiza, vista la multiplicidad de organismos con poder de decisión y los intereses contrapuestos de los actores involucrados, que procuramos

resumir en tres grandes grupos: usuarios, empresarios y funcionarios.

Pero ante todo debemos preguntarnos ¿a quiénes conviene la coordinación?, o mejor aún ¿a quiénes beneficia la descoordinación? Cuestiones que quizás puedan orientarnos hacia el porqué dicho objetivo no logra concretarse (en otro trabajo sintetizamos nuestro propio relevamiento sobre los intentos registrados en los últimos veinte años). Especialmente tratándose de un sistema mixto en el que el sector privado ha sido tradicionalmente regulado por el Estado⁸. Y si "el objetivo de la regulación es el aprovechamiento racional de recursos, es lógico que ella sea lograda para el conjunto del sistema de transporte y no desde la óptica particular de cada uno de los entes con poder regulatorio" (Müller, 1990: VI.83).

Por nuestra parte sostenemos que la coordinación beneficia indiscutiblemente al usuario, exigiendo a los prestatarios la resignación de sus intereses individuales o corporativos frente al interés social. Algo factible si los servicios los presta el Estado, cuyo rol específico es cubrir las necesidades de la población, un objetivo no necesariamente compatible con la prestación de servicios por parte de empresas privadas, cuya natural finalidad será la maximización de sus beneficios comerciales⁹.

⁸ La gestión actual ha dado muestras concretas en cuanto a su propuesta de terminar con los sistemas vigentes basados en la regulación estatal.

⁹ El control y regulación del autotransporte en el nivel nacional incluso llegó a estar en manos de los propios representantes del empresariado transportista privado. Los cargos directivos de Transporte Urbano y Suburbano (pasajeros) y Carretero -interurbano- (pasajeros y cargas), fueron ejercidos entre 1990 y 1991 paradójicamente por sendos presidentes de empresas de autotransporte.

Mientras tanto la generación de conflictos y su solución unilateral afectan no sólo a las partes involucradas, sino particularmente a los usuarios. Condensados, algunos de los problemas provocados por esta situación son:

- * Competencia inter e intramodal en desigualdad de condiciones, por la autorización de nuevos trayectos sin una evaluación integral y participativa de los impactos resultantes en medios que debieran complementarse (ferrotransporte-autotransporte; autotransporte nacional-autotransporte provincial o comunal, etc.), con el consiguiente deterioro y hasta desaparición del servicio afectado;
- * Eliminación de tramos no rentables en términos de mercado, pero necesarios para la movilidad de residentes en determinados barrios periféricos e intersticiales de la aglomeración;
- * Congestionamiento vial por la facilidad de adecuación del transporte automotor público a nuevas demandas rentables, frente a la rigidez de los sistemas ferroviarios, perjudicados además por la desinversión. Asimismo, por la ausencia de medidas que desincentiven la autoconducción, mejorando el transporte público y priorizando su uso en la vía pública (por ejemplo a través de la reglamentación de carriles exclusivos de circulación que contemporáneamente a la publicación de este trabajo comienza a implementarse en la Capital Federal);
- * Proliferación gradual de servicios de transporte automotor colectivo contratado, de tipo charter, legales e ilegales, por la inadecuación de la red regular a nuevas demandas no rentables;
- * Deseconomías y contaminación por el uso prevalente de combustibles derivados del petróleo, si bien está contemplado un proyecto de sustitución de viejas unidades por nuevas, adaptadas al consumo de gas natural comprimido, y en estudio el impacto tarifario resultante de la reconversión de las circulantes (Brizzi, 1990, X.92);

- * Dilatación u obstrucción de expedientes por modificaciones a la red mediante impugnaciones unilaterales;
- * Incremento de los costos sociales y económicos de la movilidad por pérdidas de horas-hombre, estrés, accidentes viales, menor rendimiento laboral, accidentes del trabajo, crecimiento desmedido de los presupuestos por viáticos, multiplicación del número de trasbordos requeridos y cuadras caminadas, frente a los cuales la red de transporte público se muestra incapaz de integrarse y complementarse operativa y tarifariamente.

Con posterioridad a la redacción de este trabajo, a mediados de 1991, mediante decreto N° 1143 se propone impulsar la creación de un ente autárquico interjurisdiccional para regular y administrar, con sentido de jurisdicción única, el transporte del área; que se concreta un año después, con la firma de un acta acuerdo entre el intendente de la ciudad de Buenos Aires y el Ministro de Economía, aprobando el anteproyecto de ley de creación de la Autoridad del Transporte del Area Metropolitana (ATAM).

3. LA POBLACIÓN (LOS USUARIOS)

El tema de la distribución espacial de la población en el partido de La Matanza ya fue abordado en un trabajo previo (1988: 48 ss.), así como una aproximación a sus características socioeconómicas más relevantes (Ibidem: 64-65). En esta oportunidad intentamos avanzar en la ponderación del nivel de ingresos y la estructura por edades (población adulta en valores relativos a la población total, por zona de vivienda).

En lo atinente al nivel de ingresos, los datos emanados de la encuesta fueron procesados en 6 categorías ¹⁰, según su relación con el valor del salario mínimo vigente. Pero la alta proporción de encuestados que no respondieron (en las tablas respectivas, las filas correspondientes a algunas zonas aparecen en blanco porque nadie contestó), así como la imposibilidad de discriminación entre los grupos "sin ingresos" (entre los que se cuentan grupos tan heterogéneos como pasivos transitorios o definitivos, amas de casa y desempleados), hizo necesario acudir a otros indicadores, como el porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas, provisto por el INDEC por fracción censal. Con tal fin compatibilizamos la zonificación

¹⁰ Inferior a un salario mínimo, entre uno y dos, entre dos y tres, entre tres y cuatro, entre cuatro y cinco y mayor que cinco salarios mínimos.

utilizada con el fraccionamiento censal precitado ¹¹.

Tras dicha compatibilización obtuvimos los porcentajes promedio por localidad. Consideradas las distancias medias al Km. 0 en la Capital (en cuadro-resumen, al final del trabajo), corroboramos su relación directa - salvo pocas excepciones- con el mencionado porcentaje de HNBI. Los valores más críticos, superiores al 40% se localizan más allá de los 24 km respecto del centro (en R. Castillo, G. de Laferrere, G. Catán y V. del Pino).

¹¹ Dada la no coincidencia entre ambas divisiones y a fin de estimar los porcentajes de hogares con necesidades básicas insatisfechas (HNBI) por localidad, promediamos los valores publicados por el INDEC por fracción censal, en proporción a su superposición areal sobre los límites de cada localidad, según la siguiente fórmula:

$$\%HNBI L1 = \frac{\frac{\text{Sup.Fx HNBI Fx} + \text{Sup.Fz HNBI Fz}}{\text{Sup.L1 HT Fx} + \text{Sup.L1 HT Fz}}}{100}$$

donde:

HNBI: hogares con necesidades básicas insatisfechas; HT: hogares totales;

Fx, Fz: fracciones censales x, z, etc.;

L1, L2: localidades 1, 2, etc.

De esta manera, si la superficie de una localidad coincidía en un 60% con una fracción censal cuyo porcentaje de HNBI era de 30, y en un 40% con otra cuyo porcentaje de HNBI era 41, el cálculo estimado de proporción de HNBI para dicha localidad se efectuó como sigue:

$$\frac{60 \cdot 30 + 40 \cdot 41}{100} = 34,4$$

ESTADÍSTICA
INSTITUTO DE GEOGRAFÍA
BIBLIOTECA

En cuanto a la relación entre población en edad activa y población total, vista en su distribución espacial, por zona de vivienda, no ofrece patrones claros, salvo en sus valores inferiores. Los mismos se localizan preferentemente en áreas periféricas, donde el porcentaje de HNBI es alto y el índice de dependencia potencial (niños hasta 14 años y adultos mayores de 65 respecto de efectivos entre 15 y 65 años) también, desfasado por la fuerte gravitación ejercida por el grupo "pasivos transitorios", consecuente con la profusión de proles muy numerosas en los barrios más pobres.

De manera contrastante con dichas áreas, se verifican zonas con valores análogos en R. Mejía, S. Justo y V. Luzuriaga. Pero allí resulta protagónica la incidencia del grupo "pasivos definitivos", comparativamente mayor que en la periferia, donde la marcada influencia de población inmigrante (interna o limítrofe) explica la escasez relativa de efectivos mayores de 65 años.

Complementariamente analizamos el peso que ejerce sobre la población local en edad de producir (15 a 65 años), el grupo que trabaja en la Capital. La menor incidencia de dicha relación oscila entre 33 y 35% (en R. Castillo y V. Luzuriaga), mientras que sus mayores guarismos trepan hasta 65 y 71% (en Tapiales y V. Madero), siendo la media departamental de 45%, en la que es notoria la influencia ejercida por la accesibilidad (en términos de oferta de servicios, necesidad de trasbordos y cuadras caminadas), superior a la ejercida por las variables distancia-tiempo.

Ilustra fehacientemente dicho patrón el caso de V. del Pino, localidad ubicada en el extremo oeste del partido, donde la relación es de 41 empleados en la Capital por cada 100 activos, apenas inferior al promedio departamental.

4. ¿CUÁNTO CUESTA VIAJAR A LA CAPITAL?

4.1. Los tiempos

En vista de que el foco principal de nuestro trabajo está dirigido a la accesibilidad a través de medios masivos de transporte, consideramos como principales factores determinantes del tiempo insumido por los traslados a los siguientes:

- * Cuadras caminadas hasta y desde las paradas de autotransporte o estaciones ferroviarias, en el origen, eventuales centros de trasbordo y destino;
- * Frecuencia de los servicios, que involucran tiempos de espera, velocidad media y congestión vial;
- * Necesidad de trasbordos;
- * Distancia entre el lugar de residencia y el de trabajo.

El valor de los mismos tiene que ver, en primer término con la localización residencial y laboral en segundo, sobre o en las proximidades de un corredor de transporte ¹²; la accesibilidad en términos de calidad y

¹² Sobre su definición véase Escolar y Arroyo, 1988.

cantidad de oferta de transporte público y con la demanda global y el tráfico verificados a lo largo de los tramos recorridos (congestión).

Los valores manejados en esta oportunidad corresponden no sólo a una muestra de la población involucrada, sino que, por añadidura, son promedios a los que necesariamente debimos acudir para posibilitar alguna generalización. En compensación, pudimos adecuar las mediciones a intervalos relativamente pequeños (30 minutos), más aún si consideramos que, al estar referidos a pares de viajes (ida y vuelta), en realidad corresponden a diferencias de quince minutos entre categorías de viajes en un solo sentido.

En la figura 3 graficamos la distribución de los presupuestos diarios de tiempo según zonas de vivienda, acudiendo al artificio de suponer su homogeneidad. Allí podemos observar que los máximos, superiores a 3 horas y media -en V. del Pino y G. Catán- se relacionan positivamente con las mayores distancias al área central (del orden de los 40-50 km).

Un vistazo a los tabulados desagregados mostró picos de más de 4 horas en parte de la última localidad, menos distante (respecto de la Capital) que la primera, cuya población, mayoritariamente asentada a ambos márgenes de la ruta nacional nº 3 (donde acceden servicios de autotransporte suburbanos de media distancia -más costosos y veloces-) explica la inversión.

La gravitación de las frecuencias y tiempos de espera seguirá sin embargo siendo mayor en las áreas relativamente más próximas a la Capital. Efectivamente, así surge de los promedios calculados en el EPTRM, en los que las subzonas orientales arrojan una media diaria máxima de 43 minutos, en tanto que en la extensa zona oeste, más distante del centro es de 30 minutos (Argentina, Min. de Econ., 1972, I :213). Amplitud fácilmente explicable por las diferentes densidades de tráfico que determinan velocidades inversamente proporcionales.

Paralelamente, en el extremo oeste del partido, se verifica la ausencia de recorridos de líneas suburbanas grupo I (de corta distancia). Los motivos responden a la reglamentación sobre kilometraje respecto de la Capital, que restringe la prestación de servicios a las líneas de media distancia (suburbanas grupo II), cuya velocidad comercial es mayor respecto de las primeras, así como la separación entre paradas (y obviamente sus tarifas más caras).

La inclusión de barrios en el estrato siguiente -entre 3 y 3.30 horas- pertenecientes a I. Casanova, R. Castillo y G. de Laferrere, M. Güemes e inclusive La Tablada, se comprende ya no únicamente en función de las distancias a cubrir -en algunos de ellos sensiblemente menores- sino por la incidencia de la localización intersticial, alejada de las vías principales, que demanda largos tramos a pie o incrementa la necesidad de trasbordos. Es llamativo que muchos de los barrios se encuentran localizados sobre ramales ferroviarios (P. Alsina-Libertad y B. Aires-20 de Junio del F.C. Belgrano), cuya utilización involucra, como mínimo dos trasbordos diarios.

Las áreas con valores medios (más de dos y hasta tres horas diarias) se sitúan coherentemente en una franja intercalada entre los mínimos -mayoritariamente ubicados al este y más próximos a la Capital- y los máximos correspondientes a los barrios más alejados, al oeste.

Respecto de los tiempos menores, ellos siguen la lógica que los vincula a localidades ubicadas a menor distancia de la Capital (R. Mejía, S. Justo, La Tablada, V. Madero, Tapiales, A. Bonzi). Una subzona de G. Catán (la 302) constituye una excepción, con un valor medio diario algo inferior a dos horas. La búsqueda de una explicación a este caso nos remitió, según los datos analíticos de la encuesta, al alto porcentaje -cercano a 40- de destinos ubicados sobre importantes corredores de transporte capitalinos (Av. Rivadavia, Av. Gral. Paz), que reducen el requerimiento de trasbordos. Al punto que la proporción de viajes directos asciende para los residentes en dicha zona al 58%.

Es peculiar el ejemplo representado por la localidad de 20 de Junio, cuya población encuestada no acusó casos de empleados en la Capital. En su explicación pesa el desincentivo provocado por la escasa oferta de servicios de transporte público. Esta se restringe a ferrot transporte, alojando la punta de rieles suburbana homónima, -ramal procedente de Pompeya (Estación Buenos Aires) del ferrocarril Belgrano-. El servicio de autotransporte nacional está ausente, hecho no casualmente concurrente con su localización exterior al aglomerado urbano y su bajísima densidad demográfica. Complementariamente incide la influencia ejercida desde el vecino partido de Merlo, que acapara el 67% de los destinos laborales, resultando el 33% restante correspondiente a traslados intra-departamentales.

Una deseable comparación respecto de los datos que surgen del EPTRM no es factible, en vista de que los mismos están referidos a la totalidad de los viajes (es decir, sin discriminación del motivo generador), a todos los medios de transporte y particularmente a la totalidad de los destinos (o sea incluyendo los viajes intradepartamentales). Pero vemos oportuno señalar, con las salvedades apuntadas, que según el mismo, el tiempo medio diario rondaba los 90 minutos hacia 1970 (Argentina, Min. de Econ., 1972, I:41). Cifra que, frente a los guarismos develados por este trabajo, indica un sensible retroceso de la accesibilidad.

4.2. Los costos

La crónica periodística reciente se constituye en un testimonio elocuente para introducirnos en el tema de los costos del traslado al trabajo, de la que extrajimos estos fragmentos:

“La cuestión tan común en estos tiempos sobre cómo llegar a fin de mes con el sueldo, está cambiando. La gente ya ni siquiera se plantea la manera de estirar la plata hasta el 25. Sí

se pregunta cómo hacer para guardar unos pesitos para llegar al trabajo a partir del 20, por dar una fecha estimativa, porque el costo del traslado desde la casa hasta donde uno se gana la vida, supera cualquier previsión.” (Rodríguez Muñoz, 1988: 35).

“...la necesidad y el derecho de trabajar están recibiendo una de las mayores agresiones a través de las tarifas de transporte.” (Los costos..., 1989:18).

El problema inclusive desborda a las clases bajas, para extenderse a las medias y aún altas (Camps, 1989: 28/9; Marcucci, 1989:29).

Por añadidura, la información recabada a través de entrevistas efectuadas a residentes en diversos barrios suburbanos (Quilmes, Florencio Varela, Lomas de Zamora, Moreno, Gral. Sarmiento y La Matanza) amplió y corroboró la visión transmitida por los medios de difusión masiva, permitiendo corroborar el peso creciente que los costos de transporte tienen sobre los presupuestos familiares, particularmente donde es más acusado el porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas.

A tal extremo llegan a incidir los gastos de transporte que, combinados con bajos y medianos niveles de instrucción, alcanzan a transformar en no rentables las escasas oportunidades de empleo menos calificadas, al absorber, cuanto menos el 25% de los salarios respectivos¹³ y aún más, llegando en ocasiones hasta insumir el 40% de los mismos.

¹³ Considerando un trayecto equivalente a un boleto mínimo hasta un corredor principal y un boleto interjurisdiccional (equivalente a por lo menos dos boletos mínimos), resulta una relación del 27,5% respecto del salario mínimo vigente (octubre de 1990).

Hemos tenido oportunidad de recoger ejemplos de asalariados que sistemáticamente faltan a sus empleos para derivar el ahorro resultante del traslado evitado, a una necesidad imperiosa (medicamentos, alimentación, asistencia médica, etc.)

También registramos acciones solidarias a través de colectas realizadas por el personal de la empresa o institución empleadora, para contribuir a solventar los gastos de transporte de los más perjudicados, sea por sus ingresos menores, sea por el alto costo de sus viáticos (por la distancia, pase de jurisdicción, número de trasbordos, etc.).

Otro ejemplo elocuente es el protagonizado por empleadas del servicio doméstico, algunas de cuyas postulantes ocasionalmente pueden quedar al margen del mercado al no poder competir frente a aquéllas cuya radicación preferencial (generalmente en pensiones, hoteles, conventillos o incluso viviendas usurpadas, ubicadas en áreas centrales) implica un menor costo para el contratante, quien tradicionalmente se ha hecho cargo de los viáticos insumidos.

Por último, hallamos un significativo número de casos de residentes suburbanos que solicitan permiso para pernoctar en sus lugares de trabajo, durante los días hábiles, cumpliendo así sus hogares el rol de residencia secundaria finisemanal. En otras palabras, retornando a condiciones de vida propias del siglo pasado.

La figura 4 ilustra, para el caso analizado, la distribución espacial, por zonas de vivienda (nuevamente echando mano al supuesto de su homogeneidad) de los costos medios diarios, traducidos a su equivalente en boletos mínimos vigentes a la fecha de la mensura. En la misma observamos que las máximas erogaciones -equivalentes a aproximadamente 9 boletos mínimos por jornada- resultan coincidentes con los barrios más alejados de la Capital, únicamente servidos por líneas de autotransporte

suburbanas grupo II ¹⁴ -Virrey del Pino y González Catán-.

Pero también aparecen en idéntica situación dos zonas de G. Laferrere comparativamente más próximas. La explicación obedecería a la gravitación ejercida por densas barriadas cuya ubicación intersticial respecto de las vías principales de transporte, eleva el número de trasbordos requeridos diariamente a cuatro y hasta seis.

Dichos asentamientos, más los comprendidos dentro de la categoría inmediata inferior (7 boletos mínimos por día) es notable acotar, involucran a la mitad de la población departamental, constituyéndose en un testimonio elocuente de la situación general que la población económicamente activa debe afrontar diariamente, en un municipio donde el 45,5% de los viajes al trabajo tienen destino en la Capital Federal.

El intervalo alrededor de 5 boletos mínimos diarios abarca una importante zona densamente urbanizada, que se superpone en buena medida con las localidades de La Tablada, V. Madero, M. M. de Güemes, R. Mejía y San Justo, alcanzado por el oeste a tres zonas de I. Casanova, G. de Laferrere y G. Catán. Explicable por el importante número de viajes directos y con un trasbordo que registran, los que en conjunto superan el 90% de los viajes laborales originados en ellas con destino en la Capital.

Comprobamos además la exigua distribución geográfica de la categoría inferior (menos de 4 boletos mínimos por día), restringida a

¹⁴ Este subgrupo corresponde a servicios cuyos recorridos superan los 60 km respecto de la Capital y cuenta con tarifas que, para un mismo kilometraje resultan, con respecto a las Suburbanas grupo I (con recorridos inferiores a aquél umbral), de aproximadamente el doble.

sectores de localidades limítrofes con la Capital (R. Mejía, San Justo, La Tablada, Tapiales y V. Madero) y aproximadamente coincidente con las fracciones censales que cuentan con menor porcentaje de HNBI.

Complementariamente analizamos el incremento porcentual acumulado verificado por las tarifas medias de autotransporte nacional¹⁵, el medio masivo que absorbe mayoritariamente la demanda de viajes en La Matanza, respecto del índice de precios al consumidor, nivel general (IPCNG), desde noviembre de 1986 (fecha de la realización de la encuesta) hasta el momento de redactar este informe. Dicha relación muestra una evolución caprichosa donde las curvas invierten su posición (aunque en lapsos irregulares), pudiendo detectarse períodos críticos de duración muy variable en: septiembre/diciembre de 1987; abril de 1988/abril de 1989; julio/agosto de 1989 y en 1990, a partir de marzo, cuando los aumentos porcentuales acumulados de las tarifas develan una brecha inédita respecto del índice de precios al consumidor, nivel general.

La figura 5 sintetiza el análisis, permitiendo comprobar que las localidades más perjudicadas se sitúan, respecto de las variables manejadas (costo y tiempo), en orden decreciente en: Virrey del Pino, González Catán, Rafael Castillo, Gregorio de Laferrere e Isidro Casanova, o sea en las coronas más distantes con respecto al área central (capitalina) y en especial en los sectores más alejados de los corredores radiales - particularmente los viales- donde se imponen 4 y eventualmente más trasbordos cotidianos. Situación trasladable a barrios con localización análoga en el resto de los partidos del Gran Buenos Aires.

¹⁵ Líneas del Distrito Federal, Suburbanas Grupo I (de corta distancia) y Suburbanas Grupo II (de media distancia).

Tal accesibilidad diferencial, cuya característica saliente en las grandes aglomeraciones latinoamericanas justamente está dada por extensas áreas suburbanas mal servidas, es explicable por el sistema social y económico vigente, que admite la producción de tierra urbana "de segunda" para ciudadanos "de segunda".

Dicha segregación, por otra parte se ve reforzada por la especulación inmobiliaria, la insuficiencia de planes de vivienda, la debilidad o ausencia de organizaciones populares y la carencia o escasez de mecanismos de información para los grupos más afectados, sobre el conjunto de alternativas posibles.

En relación con este último aspecto, es ilustrativo el caso de la prolongación de la línea E de subterráneo y su continuación, el premetro, hasta sus dos terminales en el barrio capitalino de Villa Lugano, a escasos 1000 metros de la Av. Gral. Paz, límite con el partido de La Matanza). Una de sus estaciones -Pte. A. Illia- fue diseñada como centro de trasbordo con el ferrocarril Belgrano -Estación Villa Soldati-. Una inversión de envergadura para brindar un servicio de transporte masivo de relevancia, que implica una mejora de accesibilidad significativa. Pero que no contó, por ejemplo con la interconsulta con organismos nacionales (el emprendimiento es de la comuna capitalina), ni implementó en forma conjunta (Subterráneos de Buenos Aires, Ferrocarriles Argentinos y Dirección Nacional de Transporte Urbano) una campaña de difusión masiva sobre sus beneficios (posibles combinaciones, ahorros de tiempo, mejoramiento de condiciones de traslado, etc.).

La combinación subterráneo-premetro-ferrocarril (ramal Buenos Aires-20 de junio del F.C. Belgrano) que implica un acceso rápido al centro de la ciudad a través del primero, fue tomado como ejemplo por una publicación oficial (Los avances; 1988?: 7) al mencionar la reducción del tiempo de viaje asequible a usuarios residentes en La Matanza. Pero ¿cuántos de los potenciales usuarios se enteraron de esta posibilidad? ¿qué

se hizo para multiplicar la demanda de pasajeros? ¿se consideró alguna inversión por parte de Ferrocarriles Argentinos para aprovechar esta alternativa en la recaptura de usuarios? ¿se hicieron estudios de área de influencia para la captación de virtuales pasajeros? Tememos que la respuesta es negativa.

Podríamos citar, con ciertas salvedades, las acciones llevadas a cabo desde la Dirección Nacional de Transporte (automotor), emanadas del estudio llevado a cabo a tal efecto (Argentina. MOSP. Subsecretaría de Transporte, 1987). Y decimos con ciertas salvedades ya que las mismas, a falta de las interconsultas de rigor, fueron ejecutadas con criterio indemnizatorio hacia las empresas de autotransporte "perjudicadas" por la inauguración de los nuevos tramos. Dichas medidas autorizaron alargues y modificaciones de itinerario, entre los cuales se incluye, para un par de líneas -141 y 56- el acceso a estaciones y paradas del subterráneo-premetro, así convertidas en minicentros de transferencia con las estaciones Virreyes y Varela, respectivamente.

Un ejemplo de accionar unilateral, beneficiado por la ausencia de instancias coordinadoras superiores, donde el más perjudicado es el usuario.

4.3. Necesidad de trasbordos y participación modal

La cuestión de los trasbordos entraña singular interés en vista de su incidencia decisiva en los presupuestos de tiempo y costo, contemplados en la normativa vigente que prevé alentar servicios "que no obliguen al usuario a más de un trasbordo" (Decreto nacional 3106/61, inciso a).

En razón de que los viajes se conforman en gran cantidad de casos por un número variable de etapas, realizadas en el mismo o diferentes medios de transporte, articulados por el trasbordo o transferencia, la

sumatoria de viajes por modo resulta en consecuencia siempre superior a la cuantía de traslados efectivamente realizados. La relación entre ambos se convierte entonces en expresión del promedio de trasbordos globalmente requeridos, resultado de la confrontación entre las necesidades de los usuarios y el nivel de factibilidad de la red por satisfacerlos (Argentina. Min. de Econ., 1972, I: 72).

En el estudio de caso abordado es posible ponderar la prevalencia neta del uso de medios públicos (85%) sobre la autoconducción (14%) - figura 6-, gravitando notoriamente entre los primeros el transporte automotor, con más del 80%, ante la subutilización aguda del ferrocarril: la encuesta arroja un humilde 2%, sobre el que nos explayaremos en el punto siguiente.

Para el análisis referido a la composición relativa de los viajes, según el requerimiento de trasbordos, consideramos las siguientes categorías, que ilustra la figura 7:

- viajes directos (sin trasbordo);
- viajes con un trasbordo (a través de dos medios) y
- viajes con dos y más trasbordos (con tres y más medios).

y en el caso de los viajes directos -figura 8-, desagregada la participación modal en:

- medios masivos (ferrocarril y autotransporte nacional, provincial o comunal, y
- medios privados (fundamentalmente automóvil).

Las estadísticas generales muestran valores significativos en las columnas correspondientes a viajes indirectos, es decir los realizados a través de dos o más medios de transporte, con un promedio departamental de 54% pero que, como veremos, alcanzó cifras muy superiores en el nivel

local. Complementamos por último, la información brindada con los guarismos referidos al promedio de cuadras caminadas (item que trataremos en el punto 4.6.), con el fin de facilitar analogías con las tendencias modales y número de transferencias dominantes, que analizamos a continuación.

4.4. Viajes directos

El peso de los viajes directos en la movilidad laboral, a nivel departamental, resulta significativa (46%), aunque vale aclarar, elevado recientemente a costa de un incremento importante en el número de cuadras caminadas, una variable a la que nos referiremos especialmente más adelante.

Es de notar el rol protagónico que le cabe en los traslados directos al **autotransporte nacional** que, con un 60% promedio en el partido - figura 8- prevalece en todas las localidades, a excepción de R. Mejía y V. Luzuriaga.

Allí donde no predomina el transporte automotor nacional, la primacía le cabe al **automóvil particular**. El mismo capta la mayor parte de los viajes en las dos localidades antes mencionadas, prevaleciendo -a nivel zonal- en 19 sobre 89 secciones consideradas. El autotransporte provincial y el ferrocarril, en cambio sólo prevalecen en tres y dos zonas respectivamente.

Respecto del automóvil, vale acotar que, tanto R. Mejía como V. Luzuriaga (las localidades donde alcanza mayor participación) están localizadas a relativamente poca distancia del centro capitalino: 15 a 20 km respectivamente (estimados desde sus centros geográficos hasta el km 0 en Plaza Congreso), y a mucho menos de su borde (R. Mejía es limítrofe), explicándose no obstante de manera muy diferente dicho protagonismo.

El caso de R. Mejía es el de una localidad con el más bajo porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas y el más accesible en términos de oferta de transporte público¹⁶, virtudes que no comparte V. Luzuriaga. La población residente en ella y empleada en la Capital acusa una notoria necesidad de trasbordos (los promedios zonales oscilan entre 58 y 84%, contrastantes con los 21 y 55% de R. Mejía), que los estratos mejor acomodados salvan mediante la autoconducción.

En lo concerniente al **autotransporte provincial y comunal**, su escasa participación se entiende por la limitación jurisdiccional impuesta a sus recorridos, que les impide el acceso a la Capital.

Dicha característica reduce su utilización -para viajes directos al Distrito Federal- a los ramales con recorridos tangenciales al límite capitalino y su clientela a pasajeros empleados en las inmediaciones del mismo.

La débil incidencia del **ferrocarril**, en cambio obedece a la combinación de varios aspectos negativos:

- * De las cuatro líneas que circulan por el partido, una cuenta con cabecera extracapitalina, una accede al centro mediante trasbordo y de las dos restantes que sí llegan directamente al centro, una tiene recorrido tangencial con una sola estación dentro del municipio y la otra adolece de condiciones mínimas de seguridad y confort;
- * La rigidez propia del tendido ferroviario que no permite la adecuación de los servicios a las variaciones demogeográficas, a las que sí puede

¹⁶ Así surge de un trabajo nuestro previo (1988: 49 ss.)

acceder el transporte automotor colectivo, agravado por la ausencia de normas que favorezcan la complementación intermodal;

- * Servicios deficientes motivados por la ausencia de inversiones en el sector (obsolescencia, baja fiabilidad horaria, inseguridad, ausencia de confort) agudizado en los ramales con menor demanda (el caso que nos ocupa), lo que retroalimenta el fenómeno (Ferrocarriles..., 1989: 12);
- * La política diferencial impuesta por el gobierno en 1990, que establece mayores tarifas para las líneas electrificadas respecto de las que funcionan con tracción diésel (Anunciaron..., 1990: 10), profundiza las disparidades existentes: mayor tarifa para corredores con mejores y más eficientes servicios, que redundan en una demanda tipo-promedio de mayor poder adquisitivo, y viceversa. Discriminación, fruto de la cual ciertas líneas ferroviarias (entre las que se encuentran las estudiadas) pueden ser identificadas como las "cenicientas" de la red, candidatas a desaparecer parcial o totalmente.

4.5. Viajes indirectos

Los viajes indirectos constituyen algo más que la mitad del total de desplazamientos motivados por trabajo y destinados en la Capital, según muestra la figura 7. Al igual que en los directos (según pudimos comprobar a través de entrevistas), la población activa se muestra dispuesta a incrementar su rutina pedestre, si ello resulta en el ahorro de un trasbordo, particularmente en las zonas más carentes.

Respecto de la composición de las transferencias, evaluamos los porcentajes correspondientes a viajes con uno, dos y tres o más trasbordos -el doble si consideramos los valores diarios de ida y vuelta-. La lectura de los valores arrojados por la encuesta muestra que 54 de cada 100 viajes laborales hacia la Capital deben realizarse efectuando trasbordos. En 45

de ellos significa ascender y descender diariamente a cuatro medios de transporte.

Estos guarismos nos están indicando entonces, que el viaje con trasbordo es la forma de traslado habitual para miles de personas, ya que su predominio se observa en la totalidad de las zonas estudiadas.

Respecto de los viajes con dos trasbordos (o sea, cuatro diarios) ofrecen, naturalmente una incidencia inferior, en razón de los costos y tiempos adicionales requeridos para su realización. El promedio departamental llega al 9%, cifra que aparece duplicada y hasta más que triplicada en las localidades menos accesibles.

Para la ponderación de la intra-intermodalidad, consideramos pares de combinaciones realizadas, de manera que los viajes con más de un trasbordo resultaron desagregados como sigue:

Ej. 1: trayecto con dos trasbordos, efectuados mediante autotransporte nacional (N), ferrocarril (F) y autotransporte nacional (N): procesamos dos pares de combinaciones: N-F y F-N;

Ej. 2: trayecto con tres trasbordos efectuados mediante tres líneas de autotransporte: comunal (C), provincial (P), y nacional (N) y un tramo en subterráneo (S). Los pares de combinaciones procesados son C-P, P-N y N-S.

Así trabajamos entonces con tres grupos de combinaciones:

- a) intramodales: formadas por los pares de modos automotores N-N; N-P; N-C; (también corresponden las parejas ferroviarias F-F y S-S, que son irrelevantes en el caso estudiado);
- b) intermodales: formadas por los dúos N-F, P-F, C-F, N-S (las más frecuentes) y F-S (P-S y C-S son irrealizables, por no

llegar el subterráneo a los límites de la Capital, donde podría combinarse con el autotransporte provincial y comunal);

- c) otros: resultado de combinaciones en las que intervienen bicicleta, motoneta, servicios contratados, taxis y modo a pie (considerado como tal cuando la caminata supera las diez cuadras en un solo tramo y sentido de traslado).

De la observación de los valores correspondientes a cada zona de vivienda pudimos comprobar que la combinación N-N es la más relevante, absorbiendo el 48% de los viajes indirectos, siendo su predominio neto en el 50% de las 89 zonas analizadas.

De menor cuantía, las combinaciones intramodales N-C y N-P prevalecen en doce y diez zonas respectivamente, (con 12% y 7% de los viajes indirectos departamentales. Les siguen en importancia las intermodales N-F que, predominando en nueve zonas, involucran el 11% de los viajes.

En suma, las tendencias acusadas por la dinámica migratoria diaria entre La Matanza y la Capital Federal, bien fundamentarían un ensayo de integración tarifaria intramodal ¹⁷, entre líneas de autotransporte de una misma jurisdicción, en una primera etapa, extensible posteriormente a las restantes líneas (provinciales y comunales).

¹⁷ Müller (1990: VI.87) opina favorablemente sobre su factibilidad en la región metropolitana de Bs. As. respecto de otras alternativas operativamente más complejas (aunque no inviables).

La integración intermodal (automotor colectivo-ferroviaria) no parece tener muchas posibilidades de éxito en el corto o mediano plazo, salvo que previamente se destinaran inversiones para mejorar las condiciones de ferrot transporte en el área (nos referimos a las líneas del Ferrocarril Belgrano que circulan por La Matanza).

4.6. Cuadras caminadas

El número de cuadras caminadas es un indicador de la adecuación de la red de transporte público a la demanda, por lo que su valor se relaciona inversamente con la accesibilidad, objeto de este trabajo.

Bajo este ítem se consideró la distancia recorrida a pie desde el hogar hasta el medio de transporte necesario para trasladarse al trabajo, así como en un eventual primer trasbordo, lo que en la encuesta consultada aparece denominado como "primer tramo del viaje". Excluye, por lo tanto las posibles caminatas para arribar a ulteriores trasbordos y las cubiertas entre el lugar de descenso y el lugar de trabajo. El dato así definido permite la observación de los grados de accesibilidad por zona de vivienda, ya que -según pudimos comprobar- el trayecto pedestre hogar-primer (o único) medio de transporte, absorbe como mínimo el 80% del valor resultante.

Cabe aclarar que, si bien los tramos superiores a 10 cuadras fueron definidos por la Dirección Nacional de Transporte Urbano como "modo a pie" en la clasificación modal, restando para los valores inferiores la categorización de "cuadras caminadas", por nuestra parte las consideramos incluidas en este último grupo.

Es interesante acotar asimismo que, aunque el peso relativo del "modo a pie" (10 y más cuadras caminadas) es, según la fuente consultada, despreciable a nivel departamental (inferior al 1%), la información más reciente, reunida a través de entrevistas personales, le confiere importancia creciente, digna de un estudio particular.

La lectura de los altos valores obtenidos -cuya distribución espacial ilustra la figura 9- se resumen en el elevado promedio departamental de 16 cuadras (1,6 km), que trepa hasta los dos kilómetros en los barrios más pobres (G. Catán, R. Castillo, G. de Laferrere, V. del Pino e I. Casanova), cifra que inesperadamente se repite en algunas áreas residenciales de clase media (en Villa Luzuriaga y La Tablada llega a 2 km diarios).

La comparación entre valores agregados por localidad -cuadro 1- permite comprobar las relaciones que en las distintas localidades muestra esta variable: directa respecto de la distancia la centro y el porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas, e indirecta respecto de la densidad. Sin embargo existen algunas excepciones. Por ejemplo la zona localizada en el extremo sudoeste del partido (Virrey del Pino), donde los guarismos indican un promedio de 7 cuadras, explicable por la localización longitudinal predominante de su población, a ambos márgenes de la ruta nacional n° 3, por la que circulan los únicos medios de transporte público que conectan estos poblados con la Capital (líneas de autotransporte nacional de media distancia).

Respecto de la evolución sufrida recientemente por este indicador, solamente contamos con los datos publicados por el EPTRM (Argentina. Min. de Econ. 1972, I: 41), los que lamentablemente no resultan homologables, por estar referidos a la totalidad de los viajes, sin discriminación entre motivos, modos ni destinos (es decir, promediando viajes intradepartamentales, destinados en la Capital y en otros partidos del Gran Buenos Aires). La media diaria departamental (o sea consideradas ida y vuelta) así definida, alcanzaba para 1970-71 las 7 cuadras, con un máximo de 8,3 en la amplia zona sudoeste, más distante respecto del Distrito Federal y 6,5 en el nordeste, mucho más densa y próxima al límite capitalino (conformada fundamentalmente por las jurisdicciones de S. Justo y R. Mejía, las dos localidades más importantes del partido). Montos que, con las salvedades apuntadas, resultan muy inferiores a los promedios obtenidos para 1986, que en los barrios peor servidos de G. Catán y V. del Pino llegan casi a triplicarse.

Complementariamente a los datos relevados, la realización de una serie de entrevistas a residentes en otros sectores de la aglomeración, mostraron una persistente elevación de este indicador. Los motivos: la pauperización, consecuencia de los sucesivos ajustes y la multiplicación de las localizaciones residenciales correspondientes a grupos de escasos recursos, en áreas prácticamente desprovistas de equipamiento¹⁸, cuya población debe realizar largos tramos a pie para acceder a un servicio de transporte público.

En ciertos barrios se dispone de algunas líneas (comunales o provinciales) con recorridos transversales, afluentes a los principales corredores radiales, respecto de las cuales constatamos una tendencia creciente a evitarlos, a costa del incremento de las caminatas, para ahorrar un trasbordo y su costo respectivo. Otras estrategias de ahorro menos ortodoxas son la evasión, parcial o gris (que consiste en abonar una tarifa menor a la efectivamente recorrida) o total, en el pago de los pasajes respectivos, especialmente en el medio ferroviario¹⁹.

¹⁸ El impacto debido a la erradicación de "villas de emergencia" capitalinas, llevado a cabo por la última dictadura militar es notable a este respecto, ya que la población relocalizada en la periferia, debe cubrir largos tramos a pie para acceder a un servicio de transporte público.

¹⁹ Una publicación oficial afirma que la evasión ferroviaria (la más generalizada), representa una pérdida promedio del 38% (Un programa..., 1988?: 2).

CUADRO Y FIGURAS

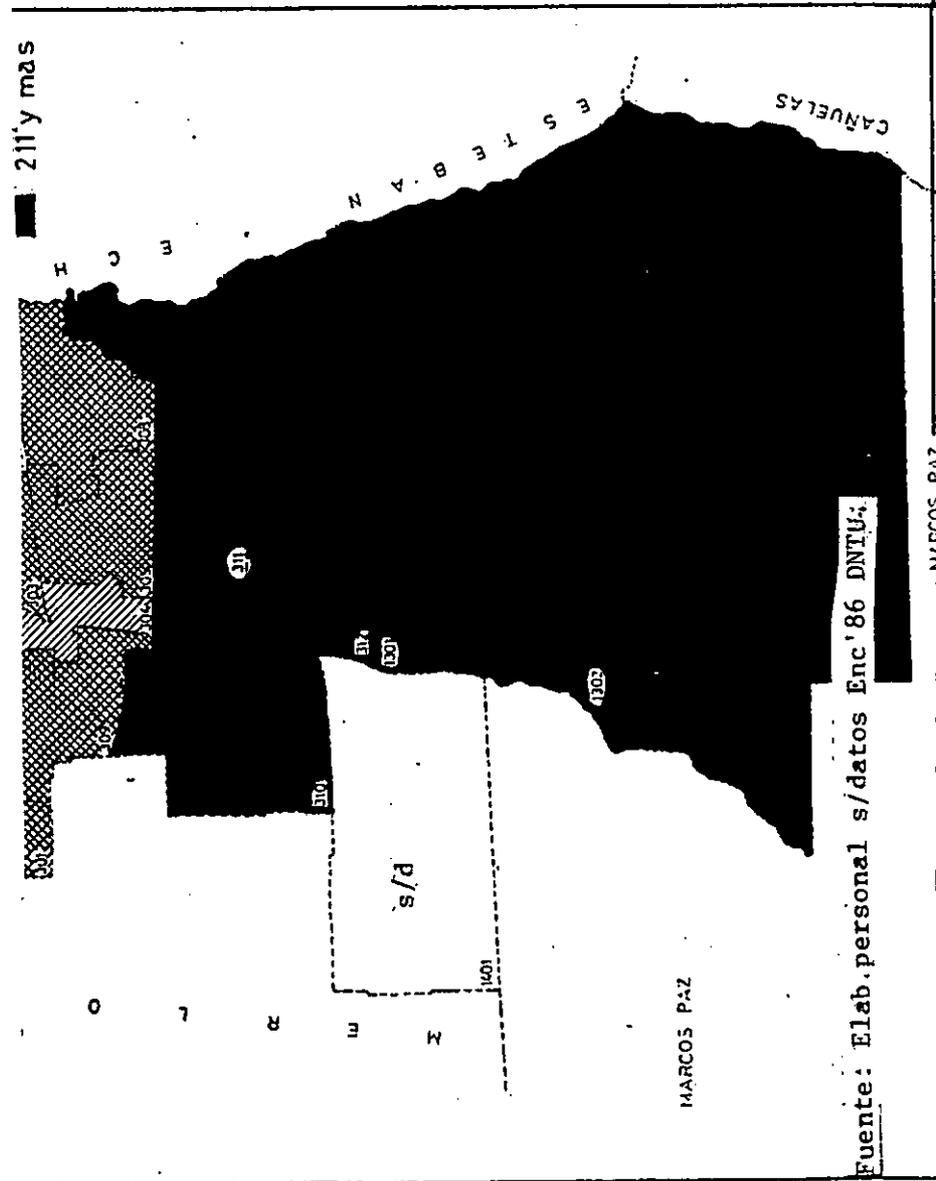
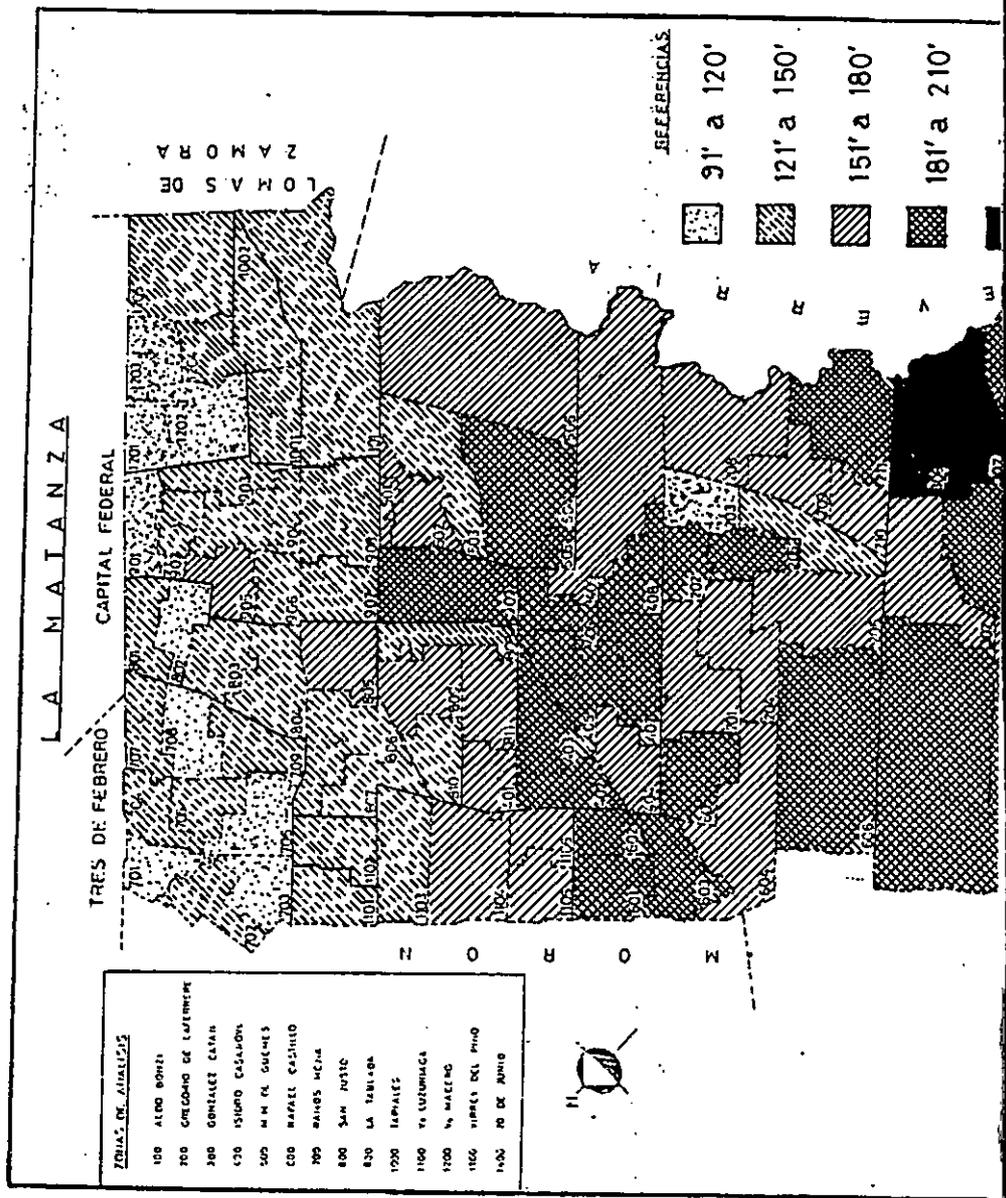
Localidad	Cód.	Km al C ¹	Km al balneario	considerados ida y regreso				Población	Miles hab. / Km ²	% habitantes al C ¹	% habitantes en el C ¹
				Tiempo para ir	% de viajes según						
					0	1 y 2	3 y +				
Ramos Mejía	700	15	5	2	22	32	11	12	11,4	48	6
Tapiates	1000	15	5	2,15	26	60	0	13	14,000	3,5	15
Villa Madero	1200	15	4	2	55	28	3	10	61,000	6,8	11
Aldo Bonzi	100	17	5	2	17	52	0	16	12,800	2,1	15
San Justo	800	17	5	2,15	33	43	6	14	127,300	8	17
La Tablada	900	17	5	2,19	44	32	6	16	105,600	7,5	17
M. M. de Guemes	500	20	5	2,53	51	32	2	12	58,100	3,4	15
V. Luzuriaga	1100	20	7	2,28	17	50	21	18	62,200	5,7	24
Isidro Casanova	400	21	7	3,10	29	57	7	16	103,600	5,3	37
Rafael Castillo	600	24	7	3	27	54	12	18	60,100	3,8	46
G. de Laferrere	200	25	7	2,55	31	45	12	18	114,700	4,8	42
Gonzalez Catán	300	31	7	3,30	25	55	18	22	100,000	1,3	39
Virrey del Pino	1300	38	9	3,20	19	45	29	20	12,300	0,1	44
Total departamental			6	2,37	31	45	9	16	946,300	2,9	45

Fuente: Elaboración personal sobre datos encuesta DNTU 86. Los datos sobre población y porcentaje de HINBI son del INDEC (1980 y 1984).

Nota: La localidad de 20 de Junio fue excluida por no acusar viajes por trabajo destinados en la Capital Federal.

• El porcentaje que resta hasta 100 corresponde a viajes en automóvil.

Cuadro I: Accesibilidad diaria hogar-trabajo en la movilidad pendular La Matanza - Capital, por localidad de vivienda (resumen)



Fuente: Elab. personal s/datos Enc '86 DNTU;

Figura 3: Viaje al trabajo La Matanza - Capital Federal. Tiempo promedio-diaro por zonas de origen

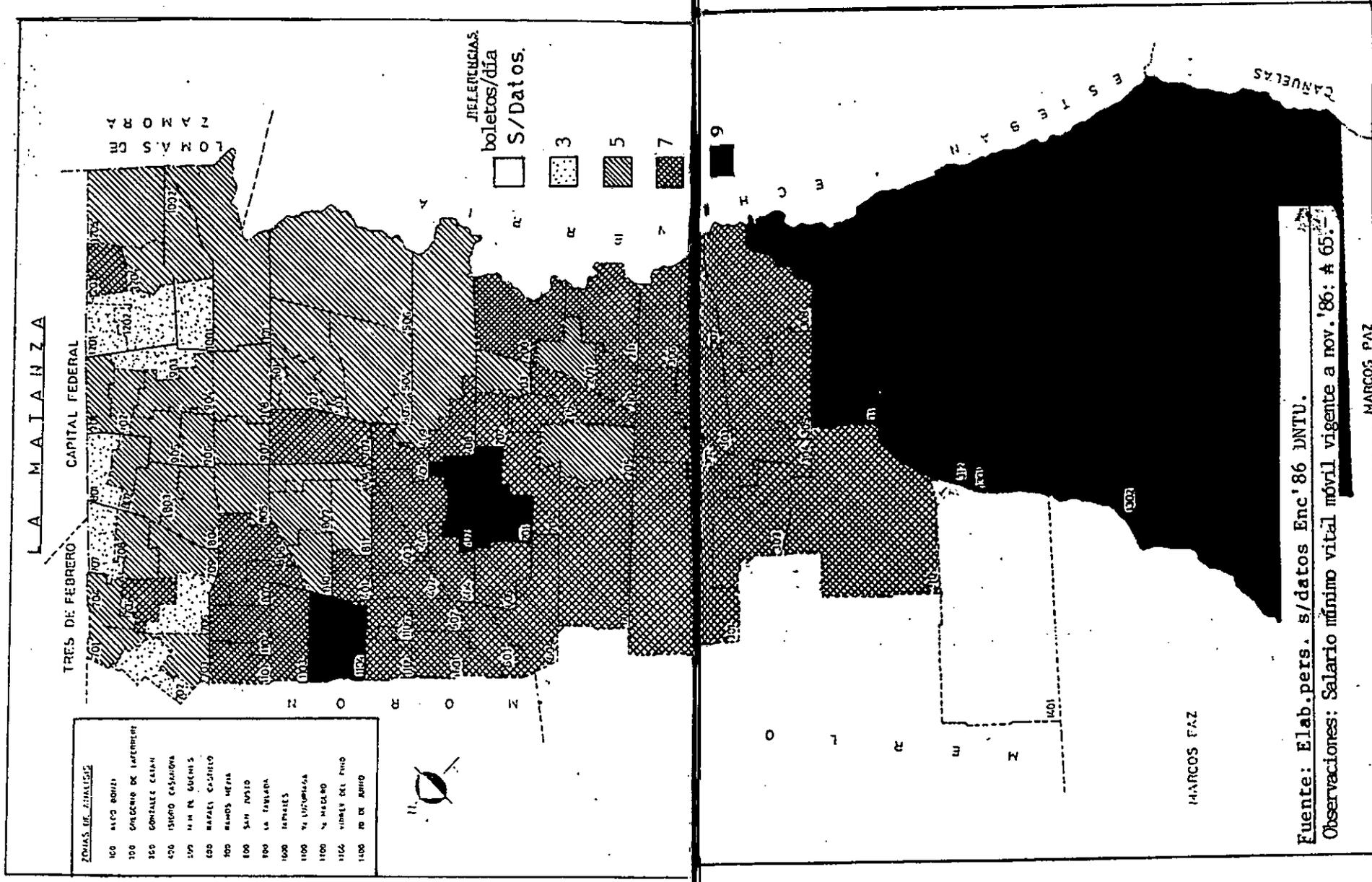


Figura 4: Viaje al trabajo La Matanza - Capital Federal. Costo promedio mensual por zona de origen

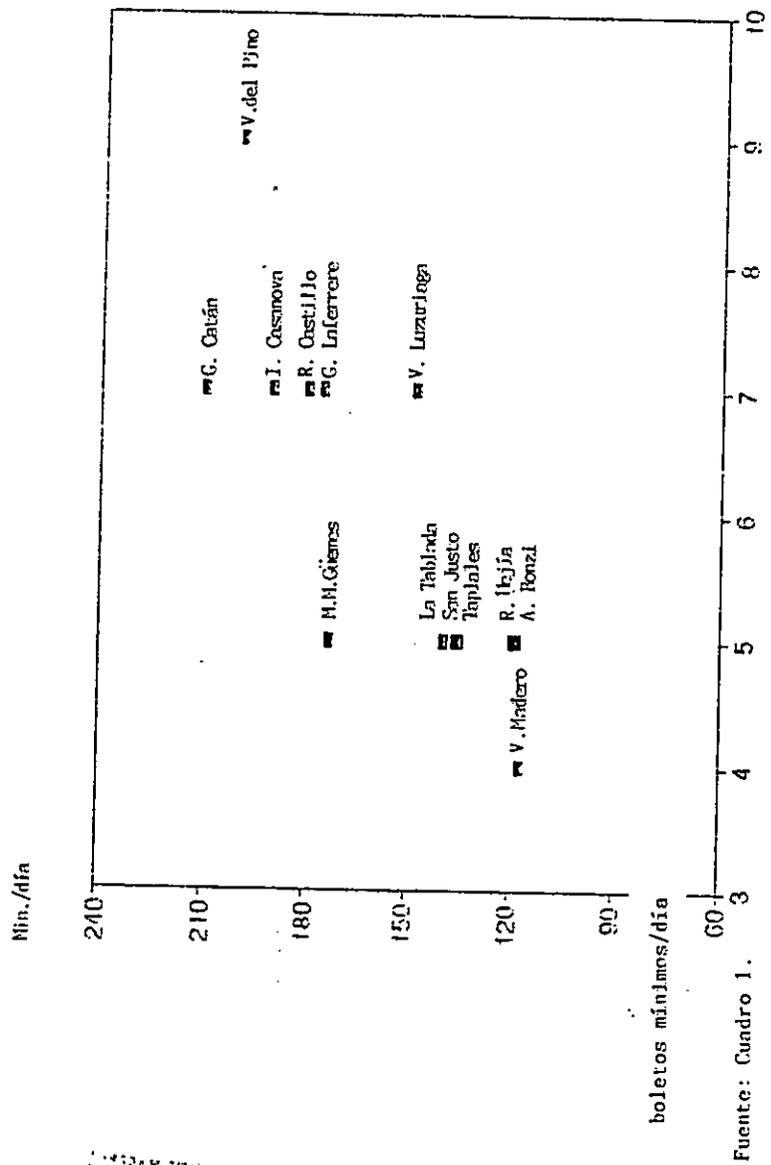


Figura 5: Viaje al trabajo La Matanza - Capital Federal. Relación tiempo/costo diario, por localidad de residencia.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CORDOBA
 INSTITUTO DE GEOGRAFIA
 BIBLIOTECA

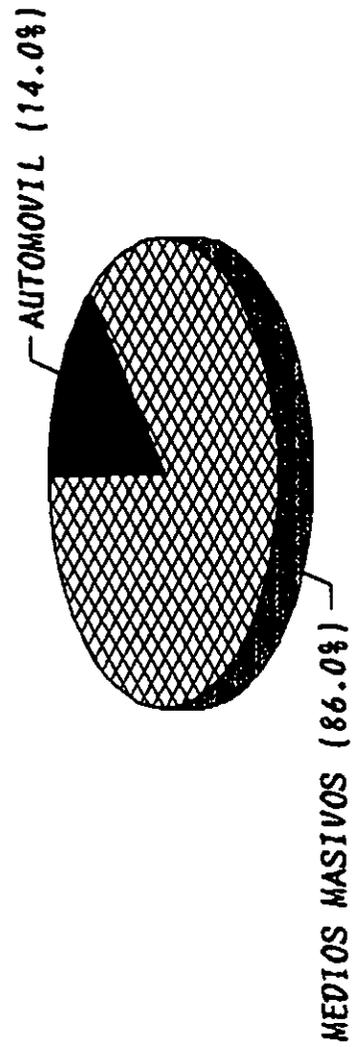


Figura 6: Proporción de viajes según medio: masivo/privado.

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
 INSTITUTO DE GEOGRAFIA
 BIBLIOTECA

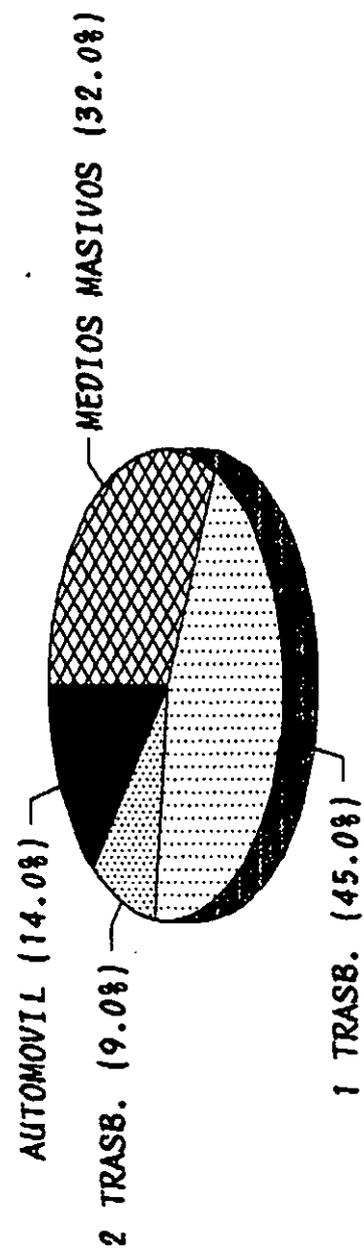


Figura 7: Viajes directos por modo e indirectos por número de transbordos

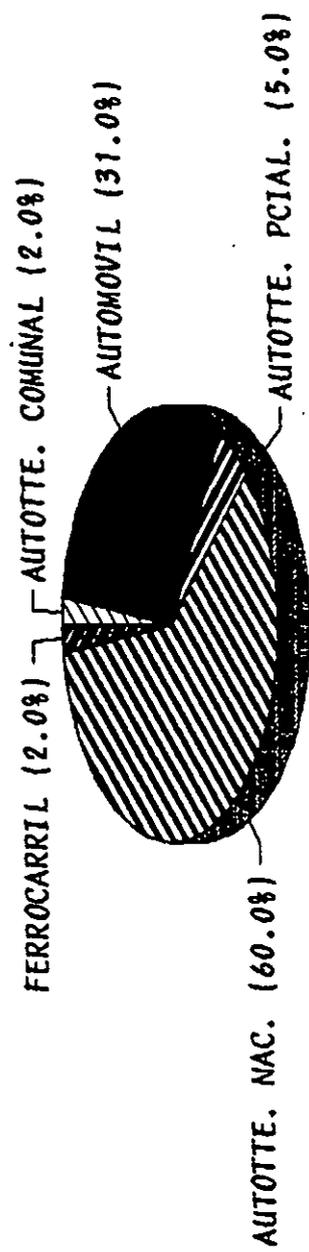


Figura 8: Participación modal en viajes directos

5. CONCLUSIONES

Sobre los datos empíricos elaborados, cuyo resumen consta en el cuadro 1, así como sobre el trabajo de campo efectuado, queda comprobada la crítica situación que aflige a importantes sectores de población suburbana. La lectura de las disparidades geográficas que adoptan los presupuestos de tiempo y costo destinados a su movilidad cotidiana, son elocuentes al respecto.

Promedios diarios a nivel departamental de 2.30 horas/día y el equivalente a 6 boletos mínimos, son indicadores significativos. Más aún si consideramos que tales valores encierran a su vez promedios locales de hasta 3.30 horas y 9 boletos mínimos diarios, donde la proporción de población económicamente activa afectada ronda el 40%.

En cuanto a los impactos que dichos presupuestos representan para el asalariado, resulta útil citar palabras de un investigador mexicano, a propósito de un estudio análogo realizado en el área metropolitana de Guadalajara (3.300.000 h):

“...para tener una idea de lo oneroso que resulta esta tarifa para la mayoría de los usuarios, considérese que un viaje sencillo representaba en 1989 más del 6% de un salario mínimo.”
(Verduzco-Chávez, 1990: XII.34).

En el Gran Buenos Aires dicha relación asciende a 8,5% considerando “viaje sencillo” al intrajurisdiccional mínimo. Si en cambio dicho concepto aludiera a un boleto interjurisdiccional, la relación se vería duplicada. Incluyendo un trasbordo trepa al 14% y considerando dos transferencias

se eleva al 33% (en valores vigentes a octubre de 1990).

Para una comparación no tan extrema, un traslado desde un partido suburbano que demandara dos trasbordos (ej. autotransporte-ferrocarril-subterráneo) insumiría mensualmente el 13% de los ingresos que la autora percibe como científica con dedicación exclusiva.

¿Y cómo repercute la situación descrita en la vida ciudadana local? La población merma gradualmente su movilidad y aún abandona sus empleos. Las tarifas de transporte público (y no sólo ellas) aparecen desproporcionadas respecto de los ingresos percibidos. Y la incidencia se extiende a otras esferas: no solo se viaja menos porque se trabaja menos, sino también porque se restringen la recreación y la actividad social. Para los estratos más desfavorecidos no quedan muchas más alternativas que los trabajos informales y la marginación.

Al respecto es oportuno recordar que la tasa de desocupación ronda el 7,5% de la población económicamente activa que, sumado al 25% de subocupados, involucran a nivel nacional 3,5 millones de personas. Y si la tasa de desocupación no resulta mayor, es debido a que muchos hombres y mujeres se retiraron de la búsqueda (La industria perdida, 1990: 8). La imposibilidad de afrontar los costos de un traslado frecuentemente estéril es una de las causas. O la derivación impostergable del ahorro del viático a necesidades más inmediatas (alimentación, medicamentos, etc.).

Algunas de las soluciones practicadas frente a tal estado de cosas, pasan por el uso de servicios automotores "charter"²⁰, contratados por grupos de trabajadores (generalmente a través del alquiler de unidades de autotransporte fuera de uso o asignados a transporte escolar, pero también

²⁰ Sobre este particular modo de transporte sugerimos consultar nuestro trabajo publicado contemporáneamente (1993).

de camiones o camionetas en el caso de los grupos más pobres) para dos trayectos diarios (matutino de ida y vespertino de regreso). Las prolongadas caminatas, ya no adjudicables sólo a la inexistencia de servicios, sino a menudo con el fin de ahorrar un boleto y la derivación en ciertos corredores de pasajeros suburbanos al ferrocarril (no en el caso de La Matanza) donde es más factible evadir el pago del pasaje por desborde de las capacidades en horas pico, constituyen otras de las facetas de la situación.

La profusión de boletos de excepción vigentes indica la preocupación de las autoridades al respecto:

- para jubilados, gratuito en ferrocarril, en horarios valle (esto es, opuestos a horarios pico);
- para estudiantes secundarios²¹, equivalente al 50% del boleto mínimo en todos los medios masivos;
- para escolares, de costo simbólico, oscilante entre el 10 y el 15% del boleto mínimo de autotransporte, y gratuito en subterráneos²². Su gratuidad en el medio ferroviario caducó con la sanción de la Ley de Emergencia Económica, en septiembre de 1989²³.

²¹ Un logro que lamentablemente cobró vidas, en un episodio vergonzoso de nuestra historia reciente, que testimonia la película nacional "La noche de los lápices".

²² Los diarios testimonian la problemática vivida por quienes aspiraban a beneficiarse con la medida: Comenzó la venta..., 1989: 30; Problemas en subterráneos, 1989: 12; Boleto estudiantil, 1989: 33, etc.

²³ Con motivo de la sanción de la Ley de Emergencia Económica N° 23697 de setiembre de 1989, fue eliminado el boleto secundario ferroviario y el de subterráneos, así como el pasaje gratuito para la clase pasiva con haberes mayores al mínimo, persistiendo el boleto estudiantil en el autotransporte, aunque no sin resistencia del sector empresario (Cfr. Aprobaron..., 1989: 39, Quejas..., 1989: 36, etc.).

Por otra parte, se ha reeditado el "boleto obrero" ferroviario, en la forma de un abono mensual o quincenal, con un descuento aproximado del 15% sobre las tarifas ordinarias (Habrá boleto obrero..., 1989:26), que rige desde agosto de 1989. Siete meses después la medida es recogida por los empresarios del autotransporte (Resolución del Ministerio de Economía n  178/90). En ambos casos rige una restricción: ingresos mensuales inferiores a dos salarios mínimos en el caso de ferrocarriles (lo cual es un indicador de la valoración dada por el propio Estado al salario mínimo vigente) y salario inferior al equivalente a 600 boletos mínimos (algo menos de u\$s 150 para el autotransporte a valores de octubre de 1990).

Pero el "boleto obrero"  significa efectivamente una mejora para sus destinatarios?

Consideremos que el usuario debe abonar, anticipadamente, con una magra suma salarial (además muchas veces correspondiente a una quincena) el costo de todo un mes de viáticos. Los transportistas, en cambio, al percibir los montos con antelación -si bien tras la aplicación de una rebaja importante- tienen la oportunidad de colocarlos en los circuitos financieros (Dudas por la vigencia..., 1990:11).

Pero las estadísticas no se restringen a lo monetario: el esfuerzo implícito en una media diaria departamental de 16 cuadras caminadas sugiere una "penitencia" agravada con horas de traslado a pie, a bordo de vehículos con su capacidad sobrepasada. Y como si ello fuera poco, resta ponderar la problemática de las transferencias. Una "liturgia" que practica el 50% de la población activa empleada en la Capital, pero con proporciones locales de hasta 70 y 74%.

Ahora bien, convengamos en que la gravedad de la situación mostrada por estos indicadores desborda el ámbito de gestión del transporte, en tanto responde a una situación global de economía dependiente, con fuerte endeudamiento interno y externo e hiperinflación, que al momento de publicar este documento reconocemos exitosamente superada por el

gobierno del Dr. Menem, aunque no compartamos la metodología aplicada, con su retahila de costos sociales, como desempleo, subempleo, salarios rezagad simos ²⁴ ...

Y en lo que al transporte atae, la red de servicios públicos metropolitanos no solo aparece atomizada en casi dos centenares de empresas privadas (para 300 líneas) y estatales (dos, en trámite de concesión a privados), sino que obedece a una tríada de jurisdicciones superpuestas, una de las cuales -la municipal- está compuesta por una cuarentena de administraciones. Una problemática que, aunque previsto solucionar con la creación de la Autoridad del Transporte del Area Metropolitana, a mediados de 1992, no se vislumbra poder concretar en el corto plazo.

Esta maraña de intereses ofrece, entre otras, la dificultad de no facilitar la necesaria racionalización e integración de los servicios. Tampoco la implementación de boletos combinados donde, a consecuencia de la crisis económica y la segregación territorial propia del proceso de acumulación capitalista, el número de trasbordos resulta definitorio en el incremento de los costos y tiempos necesarios para ir a trabajar.

Consecuentemente se va generalizando en las franjas más desprotegidas de los suburbios, el ausentismo y hasta la renuncia a los empleos con salarios que no alcanzan a compensar los gastos demandados por el traslado. Paralelamente se incrementa la evasión en el pago de pasajes en todos los medios públicos.

²⁴ El ministro de Acción Social bonaerense declaró que en abril de 1990 su gobierno asistí alimentariamente a 3000.000 de habitantes de los partidos del Gran Buenos Aires -casi la mitad de su población- (Cfr. Más casos de extrema pobreza. 1990: 20).

Ilustrativo de la situación: un juez de trabajo resolvió justificar las inasistencias reiteradas a miembros del personal de Tribunales Nacionales, quienes manifestaron que el costo de sus viajes al trabajo superan (sic) lo percibido en concepto de sueldo (Justifican..., 1990: 1 y 4).

Las propuestas para salvar la situación consisten, como hemos visto, en la implementación de políticas "parche" (boletos de excepción, tarifas especiales). En nuestra opinión apuntalables con el uso de boletos combinados entre modos y jurisdicciones, cuya factibilidad ya ha sido minuciosamente evaluada (Argentina. MOSP. Secretaría de Transporte. 1985: 4.1/4.46). Dicha alternativa favorecería una mayor movilidad a un menor costo, beneficiando a los usuarios sin perjudicar a los transportistas, al acrecentar la tasa de viajes de la población.

En tal sentido, registramos un par de intentos, en Lomas de Zamora y Merlo, con vistas a implementar la coparticipación del ferrocarril y el transporte automotor en la venta de boletos combinados (Hernández, 1987 y 1988). Pero no pasaron de pruebas piloto.

La implementación de algún tipo de subsidio²⁵, o la subvención por parte del empleador, a modo de carga social (como de hecho funciona la contratación de servicio doméstico por hora), ya ensayado en otros países latinoamericanos (Orrico filh. et al., 1990), o un "suplemento salarial", como los conocidos "tickets" para almorzar y los más recientes "tickets canasta"²⁶, serían otras alternativas posibles.

²⁵ En marzo de 1990 a través de este método, el flamante intendente electo por Montevideo cumplió su promesa preelectoral de reducir las tarifas de transporte urbano.

²⁶ Vales agregados a los sueldos, aptos para la adquisición de mercaderías de la canasta familiar (Cfr. Lanzan un vale..., 1990: 9).

En suma, el mejoramiento de las situaciones críticas, advertidas a través de los promedios obtenidos, se impone en el corto plazo a los diferentes niveles de gobierno, así como a los operadores involucrados. Su omisión, su demora o hasta su insuficiencia, de otro modo contribuirán a la proliferación de patologías urbanas²⁷, involucrando a crecientes grupos de población, cuya imposibilidad de viajar es imposibilidad de acceder a un empleo, quedar al margen de la educación, la salud, la alternativa de una vida digna.

RECONOCIMIENTOS

Deseo agradecer a las siguientes personas su colaboración desinteresada durante la realización de este trabajo:

María C. Videla, Mariel Reinhold, Teresa Méndez, Christian Suter, Juan I. Hernández, Olga Vicente, Patricia Brennan, Aída Lamadrid, Guillermo Krantzer, Héctor Testa, Carlos Rodríguez, Ema Tucci, Carlos Odiard, Juan M. Bayá, Luis Yanes, Susana Arcusín, Arturo Abriani, Rubén Gazzoli, Avvenir Hernández y Cristian Faig.

²⁷ 250.000 delitos denunciados en el Gran Buenos Aires en 1990, según estadísticas del Ministerio de Educación y Justicia -Registro Nacional de Reincidencia- son indicadores de la magnitud de la crisis.

LITERATURA CITADA

Anunciaron tarifas diferenciales y menores frecuencias en ferrocarriles.
1990 Clarín, Bs.As., Jul.5 1990, p.10.

Aprobaron el boleto estudiantil.
1989 Clarín, Bs.As., Ago.30'89, p.39.

ARGENTINA. INDEC.
1984 La pobreza en la Argentina. Bs.As.

ARGENTINA. MINISTERIO DE ECONOMIA. SETOP.
1972/3 Estudio Preliminar del Transporte en la Región Metropolitana.
Bs. As., 2 vol.

ARGENTINA. MOSP. SECRETARIA DE TRANSPORTE.
1985 Estudio de efectos derivados de la electrificación del Ferrocarril
Roca. Por CONARSUD (Informes 3°, 7°, 8° y final), Bs.As.

ARGENTINA. MOSP. SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES.
COORDINACION AREA TRANSPORTE METROPOLITANO.

1985 Estudio de vinculación al sistema de transporte de la estación
Ranelagh y su zona de influencia (1° parte; evaluación). Bs.As.
mimeo. 210 p.

1986 a Estudio de movilidad en el partido de La Matanza. Informe
preliminar. Bs.As. mimeo., 38 p.

1986 b Encuesta domiciliaria de origen y destino de viajes, partido de La
Matanza. Planificación. Bs.As., s/p.

1987 Estudio sobre el impacto del Premetro, línea E-2, en las líneas de
autotransporte de pasajeros. Bs.As., mimeo.

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
BIBLIOTECA

SECRETARÍA GENERAL DE CULTURA
MINISTERIO DE CULTURA
BOGOTÁ 1993

- BEAUJEAU-GARNIER, Jackeline y CHABOT, George.
1970 Tratado de Geografía Urbana. Barcelona, V. Vives, 580 p.
- BREHENY, M. J.
1974 Towards measures of spatial opportunity. *Progress in Planning* 2, p.85/142.
- BRIZZI, Julio C.
1990 La economía de energía en los transportes y los desplazamientos urbanos en la Argentina. En: *Transport urbain dans les pays en developpement*. Sao Paulo, CODATU V, P.x.84/93.
- Boleto estudiantil en Rosario.
1989 Clarín, Bs.As., Jun.29, p.33.
- Buscan solucionar la crisis.
1989 Clarín, Bs.As., Jul.28, p.27.
- CAMPS, Sibila.
1989 Ladies and gentlemen... en colectivo. Clarín, Bs.As., Jul.26, p.28/9.
- CITADINI, J. et al.
1988 Partido de La Matanza. Algunas consideraciones sobre la localización industrial. *Debate* n° 1, Bs.As., Jul.'88, p.24/37.
- Comenzó la venta del abono secundario en subterráneos.
1989 Clarín, Bs.As., Ago 15, p.30.
- Dudas por la vigencia del abono obrero.
1990 El Cronista Comercial, Bs. As., mar.27, p. 11.

- ESCOLAR, M. y ARROYO, M.
1988 Elementos teóricos y metodológicos (...). En: *Transporte y movilidad urbana*. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía, vol.2, mimeo.
- Estructura de tráfico y movimiento de personas en el área oeste del Gran Buenos Aires.
1988 Microbus n° 10. Bs.As., Ago.'88, p.20/31.
- Ferrocarriles: un cuadro de deterioro generalizado.
1989 Clarín, Bs.As., Oct.30, p.12.
- FINKELSTEIN, O. et al.
1988 Viajar en Buenos Aires (I y II). *El Periodista*, Bs.As., Oct./Nov.'88.
- Habrá boleto obrero en los ferrocarriles.
1989 Clarín, Bs.As., Jul.28, p.26.
- HALPERIN, J.
1989 Ugadugu (o estación Uruguay). Clarín, Bs.As., Jul.25, p.15.
- HERNANDEZ, J. I.
1987 Implementación piloto de un esquema de integración tarifaria en el corredor electrificado del Ferrocarril Roca. Memorandum al Subsecretario de Transportes de la Nación. Bs.As., Set.29.
1988 Análisis preliminar de un sistema de abono multimodal en la Región Metropolitana de Bs. As., Bs. As., Centro de Estudios del Transporte. 37 p.
- INSTITUT DE LA RECHERCHE DES TRANSPORTS.
1979 Recherche sur la mobilité des personnes en zone urbaine. Exploitation de l'enquete de Dijon. Rapport introductif (n° 38, T-1). Paris?, Febr.'79, por X. Godard et al.

- JOHNSON, James.
1980 Geografía Urbana. Barcelona, Oikos Tau.
- Justifican inasistencias de nueve empleados judiciales.
1990 La Prensa, May.8, p.1 y 4.
- KLAASEN, L. H. et al.
1980 Composite measures of the level of public transport service: accessibility. Netherlands Econ. Inst. Rotterdam-Washington. Series Foundation of Empirical Econ. Inst. n° 17, 23 p.
- KOWARICK, Lucio.
1976 A logica da desordem. En: Camargo C. et al (comp.). Sao Paulo 1975: crescimento e pobreza. Loyola, Sao Paulo, p. 21/61.
- KRALICH, Susana.
1988 Los flujos cotidianos en el partido de La Matanza. En: Universidad de Bs. As., Ftad. de Filosofia y Letras, Inst. de Geografía (ed.) Transporte y movilidad urbana. Aspectos teóricos y metodológicos. Tomo I, serie Contribuciones, 77 p.
1993 Génesis y reproducción reciente de servicios de transporte contratado en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Bs. As., Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Transporte, 66 p.
- La industria perdida.
1990 Clarín, Bs.As., May.16, p.8.
- LANCELOTTI, Eduardo.
1989 Transporte: ¿Las cifras viajan sobre ruedas? Clarín Revista, Bs.As., May. 28, p.12/14.
- Lanzan un vale.
1990 El Cronista Comercial. Bs.As., May. 16, p.9.

- Los avances.
1988? En: Boletín informativo del programa La Ciudad y el Transporte n° 1. Bs.As., p.6/7.
- Los costos sociales del transporte.
1989 Clarín, Bs.As., Jul.30, p.18.
- MARCUCCI, Carlos.
1989 Hombre con attaché subiendo al bondi. Clarín, Bs.As., Jul.26, p.29.
- Más casos de "extrema pobreza".
1990 Clarín, Bs.As., Abr.23, p.20.
- MULLER, Alberto.
1990 Autoridad coordinadora de transporte metropolitano. El caso de Bs. As. En: Transport urbain dans les pays en developpement. CODATU V, Sao Paulo, p.VI.81/89.
- MUMPHREY, A. et al.
1973 Equity considerations and concessions in the siting of public facilities. Economic Geography, vol. 49 n° 2, Apr.'73, p.109/121.
- OECD.
1977 Transport requirements for urban communities: planning for personal travel. Paris, annex D.
- ORRICO (filho) R.D. et al.
1990 Experiences de financement. Le ticket-transport. En: Transport urbain dans les pays en developpement. CODATU V, Sao Paulo, p.XII.15/24.

PAELINCK, Jean.

1975 Testing accessibility. Lancaster Construction Press (reprinted of Urban Development Models, LUBFS Conference Proceedings n° 3), p.63/77.

POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z.

1984 Geografía del transporte. Barcelona, Ariel. 312 p.

Problemas en subterráneos.

1989 Clarín, Bs.As., Ago.15, p.12.

Quejas de los estudiantes.

1989 Clarín, Bs.As., Oct. 11, p.36.

Reducido valor de las asignaciones familiares.

1988 Clarín, Bs.As., Ago.26, p.27.

RODRIGUEZ MUÑOZ, M.

1988 Clarín, Bs.As., Ago.18, p.35.

Se reanuda hoy el ciclo escolar.

1989 Clarín, Bs.As., Jul.24, p.20.

SMITH, David.

1980 Geografía Humana. Barcelona, Oikos Tau. 586 p.

TORRES, Horacio.

1986 El mapa social del AMBA entre 1960 y 1980. Congreso Latinoamericano de Areas Metropolitanas. Bs.As., Set.'86, 19 p.mimeo.

TRANI, Eduardo.

1986 Mobilidade urbana e agravamento das condicoes de transporte na RMSP. Espacio & Debates, vol.2 n° 18, Sao Paulo, p.40/54.

Un programa para la ciudad.

1988? Boletín informativo del programa La Ciudad y el Transporte n° 1. Bs.As., s/f., 8 p.

VERDUZCO-CHAVEZ, B.

1990 Transporte urbano público o privado? El caso de la zona metropolitana de Guadalajara. En: Transport urbain dans les pays en developpement. CODATU V. Sao Paulo, p.XII.25/36.

VILLENEUVE, André.

1970 Les déplacements domicile-travail. Economie et Statistique. Paris, 17, p.3/16.

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
BIBLIOTECA

U.B.A. - F.F. y L.
Instituto de Geografía
Biblioteca

Esta publicación se terminó de imprimir en
los talleres gráficos de la Facultad de Filosofía
y Letras en el mes de diciembre de 1993.