

TRANSPORTE

TRANSPORTE PÚBLICO Y DEMANDA DE VIAJES DIARIOS. UN ESTUDIO DE CASO

Lic. Susan Kralich
CONICET-Inst. De Geografía, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Introducción

La presente comunicación revela los resultados de una investigación llevada a cabo con financiamiento de una beca del CONICET y en el marco de un convenio de cooperación firmando entre el Instituto de geografía al que pertenezco y la Dirección Nacional de Transporte Urbano (Secretaría de Transporte, Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación).

El trabajo abordó un estudio de los flujos cotidianos entre el partido de La Matanza (323 Km², n millón de habitantes en 1980) y la Capital Federal (fig. 1), teniendo en cuenta los resultados que arrojó el muestreo, hecho en oportunidad del último censo nacional, sobre hábitos de movilidad diaria, cuando lo viajes por trabajo y estudio originados en dicho partido y destinados en la ciudad de Bs. As. Importaban el 17% sobre el total recibido por la última desde el resto de la aglomeración. Considerando un cambio todos los traslados con periodicidad.

Para la concreción de dichos traslados resulta vital la red de transporte público nacional: ferrocarriles y microómnibus colectivos. El relevante rol que a este último le cabe, incluso para la realización de viajes intradepartamentales se comprende no solo por sus tarifas menores sino además por la frecuencia de sus servicios, generalmente mayor que la que prestan las líneas provinciales y municipales.

Respecto del modo ferroviario, su anticipación es comparativamente minoritaria por motivos a los que nos referimos más adelante.

Volviendo al auto transporte colectivo, el número de expediente registrado en la Dirección Nacional de Transporte Urbano con motivo de solicitudes de modificación de recorridos de líneas de su jurisdicción (34 con 92 ramales en La Matanza) que superaba en 1986 el centenar, representaban el 58% sobre el total correspondiente a toda la región metropolitana. Más de la mitad de ellas, es interesante acotar, habían sido pedidas por organizaciones vecinales. Como síntomas de demanda social, esta información encaja con los datos del INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS que indican casi la cuarta parte de la población residente de La Matanza (unos 57 000hogares) tiene sus necesidades básicas insatisfechas¹, entre las cuales – estaremos de acuerdo- el transporte público juega un papel primordial.

¹ Con áreas muy críticas en I. Casanova, G. de Laferre, R. Castillo, González Catán, Virrey del Pino y 20 de Junio cuyos porcentajes oscilan entre 44 y 54 (Argentina, INDEC, 1984: 67).

Respecto de dos límites del campo de estudio, la decisión de hacer coincidir los mismos con los departamentales de un partido del conurbano no fue tomada con el fin de facilitar la labor estadística pero teniendo en cuenta que sus características funcionales no podrían comprenderse si se las aísla de la formación económica y social en cuyo marco están insertas.

En lo atinente a las fuentes, la labor se basó en la encuesta domiciliaria efectuada por la DNTU a fines de 1986, medición que abarcó 5 000 hogares con 20 000 encuestados y cubrió información referida tanto a la movilidad como a características demográficas y socioeconómicas de la población entrevistada.

En cuanto a la desagregación espacial, nos basamos en la zonificación creada ad hoc para la encuesta, fundamentada en criterios administrativos, geográficos de homogeneidad geográfica relativa y de transporte (Argentina, MOSP, DNTU, 1986) de resultados de cual se subdividió el partido en 90 zonas y la ciudad de Buenos Aires en 270.

Antes de comentar sintéticamente los resultados obtenidos, consideramos oportuno mencionar las relaciones íntimas verificadas entre las lógicas que rigen la movilidad residencial, laboral y pendular (Trani, 1986: 42) dentro del marco teórico referente.

El deterioro vigente de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, donde las prácticas pendulares son un parámetro significativo, se alcaza con la inserción en el espacio urbano. Este a su vez se entronca con la movilidad residencial vinculada a la dinámica del mercado habitacional, donde priva la hegemonía de los intereses de promoción inmobiliaria. Los mismos, ante un estado no casualmente sin fuerza para implementar su control, producen una oferta de tierra "urbana" con suficientes o hasta inexistentes accesibilidad, infra estructura y servicios indispensables (reforzados por la tendencia al acceso a la propiedad y por la inasequibilidad de los alquileres concurrente).

Del mismo modo, la inserción de la población económicamente activa en la producción se relaciona con la movilidad ocupacional, es decir con la dinámica del mercado de empleos, donde la segregación se concreta una vez más sobre las capas menos calificadas, que suelen escoger sus empleos privilegiando las condiciones de transporte por sobre la atracción de los empleos en si mismos (Thomson, 1982). Por último, la oferta de transporte público completa el circuito con su distribución diferenciada. En el caso que nos ocupa explicable particularmente en el caso de auto transporte- por el carácter operacional de la iniciativa privada de los permisarios, cuyo interés obediente a las leyes de mercado se concentrara en los barrios más relevantes.

Resultados y propuestas

Nuestra labor de la elaboración de la información específica provista por la encuesta, consistió en el relevamiento y análisis de datos referidos a la oferta de transporte público nacional. Esto es: ferrocarriles (tráfico local) y líneas de auto transporte que conectan La Matanza con la Capital Federal, identificando

cabeceras, recorridos y caracterización tarifaria² que remitimos a la citada zonificación.

De confrontar la distribución comparada entre oferta de transporte³, densidad demográfica y demanda de viajes, resultaron una serie de interpretaciones que comentemos a continuación.

La localización del origen de los viajes destinados en la Capital, sin discriminación de motivos (fig.2) corrobora una esperable agravación general, donde los máximos se ubican comprensiblemente en las zonas más próximas a la ciudad Capital y mejor conectadas con ella, descendiendo los valores a medida que la distancia a la misma aumenta. No obstante dicho modelo aparece aliterado por la presencia de muy altos guarismos en algunos sectores de G. Catán y G. de Laferrere (distantes término medio entre 25 y 35 Km. del D.F.) donde se combinan apretadas densidades de población (4 000/6 00 h/Km²) y relativamente alta oferta de transporte público (600-1 200 servicios diario). Como contrapartida, los bajos valores de partidas acusan San Justo y Tapiales, con posiciones mucho más ventajosas, sugieren la alimentación de una importante dinámica intradepartamental.

Por otra parte, no se observan valores mínimos – como podría suponerse en los asentamientos más distantes respecto a la Capital. Tal es el caso de Virrey del Pino en el extremo S. O. Allí los viajes se llevan a cabo fundamentalmente a través de 700 servicios diarios de auto transporte, en ausencia de tendi ferroviario (cabe aclarar, correspondientes al grupo tarifario más costoso- sub. urbanas que atraviesa longitudinalmente dicha localidad). En cambio, los valores emisivos más bajos aparecen en barrios con población más difusa que, aunque comparativamente menos excéntricos, resultan más inaccesibles. El ejemplo de 20 de Junio (al O. N. U.) presenta la contradicción de albergar una de las cabeceras del servicio ferroviario local (no casualmente uno de los ramales más deteriorados).

En lo atinente a viajes exclusivamente por trabajo, se comprobaron patrones de atracción prevalentemente capitalina (respecto del total de viajes generados por dicho motivo por zona), en relación directa con la accesibilidad en término d oferta d transporte público. Constituyen excepciones las zonas fuertemente influenciadas por ciudades medias próximas (las más relevantes de las cuales se ubican al N. N. E.) como R. Mejía, S. Justo, Haedo, Morón o Ciudadela, que explican el corrimiento de la gravitación capitalina hacia el límite sur departamental.

De lo antedicho deducimos que de entre la población activa radicada en las áreas periféricas e intersticiales donde la oferta de transporte es francamente deficiente, surgirían los candidatos más firmes a engrosar las filas del desempleo. O en el mejor de los casos del sub Empleo local, ante la

² La líneas de auto transporte “diferenciales” y/o climatizadas tienen costo del triple o el cuádruple y las “sub. urbanas grupo II” (cuyos trayectos exceden los 60 Km.) del doble, aproximadamente, ambas con respecto al valor del boleto de las “sub. urbanas grupo” (con trayectos inferiores a los 60 Km.) para un mismo kilometraje.

imposibilidad de compensar los costos de los transportes requeridos por la decreciente oferta laboral y gradual retracción del valor adquisitivo salarial.

Respecto de la repartición modal, se verifica en el partido, al igual que en el flanco S. E. de la región metropolitana la preponderancia neta del “colectivo” coexistente de un decreciente rol ferroviario (Kralich, 1989). Sobre este punto, mediante la confección de matrices de accesibilidad entre pares de zonas de La Matanza y la Capital, pudimos determinar una significativa competencia, asimétrica a favor del auto transporte, al constatar superposición en el 60% de las intersecciones posibles entre ambos modos. Esta constatación, considerando las características propias de cada modo: la rigidez del ferrot transporte frente a la versatilidad del automotor; la gestión estatal de uno y privada de otro; la pujanza de las cámaras que nuclean a los empresarios del auto transporte (si bien constante con su notable automatización: las 34 líneas involucradas en este trabajo, por ejemplo corresponde a 28 empresas) y la debilidad del servicio ferroviario deteriorado por la falta de inversiones⁴, orientarán hacia el porqué de dicha asimetría. Tal desbalance en la participación modal estaría además fuertemente condicionadas por el incremento de tiempo y costos que implican los trasbordos requeridos por el ferrot transporte, cautivo de su tendido original ante el asentamiento masivo de población verificado en las últimas décadas, que básicamente constituido por migrantes internos limítrofes, relleno extensas áreas intersticiales, quedo en desventaja frente al colectivo que sí pudo adecuarse (aunque condicionando el servicio a su potencial de rentabilidad). Nuestra preocupación sobre este aspecto apunta a insistir sobre la importancia de favorecer alternativas de integración intermodal (como p. ej. la implementación de boletos combinado⁵) A la par que la interjurisdiccional e interinstitucional, o sea la posibilidad de discusión y planificación por conjuntos y no por sectores.

Al margen de tales lineamientos, aparece como impostergable la necesidad inmediata de la inversión de tecnología y mantenimiento que elevan el confort, la confiabilidad y la seguridad, no podemos obviar referirnos a la cotidiana comunicación periodista sobre accidentes en la vía pública⁶, así como sobre hechos delictivos cometidos en medios de transporte, una faceta del incremento general de la violencia urbana, que debe llevarnos a reflexionar, no

⁴ Una serie de artículos periodísticos recientes da cuenta resumida de los efectos que la falta sistemática de inversiones tuvo sobre el estado actual de este importante medio de transporte, particularmente en la región metropolitana (“Ferrocarriles...”, 1998: 40 ss.)

⁵ Tenemos conocimientos sobre la realización de una experiencia piloto en la localidad de Merlo (oeste de Gran Buenos Aires) donde coparticipan la empresa ferrocarriles y una firma de auto transporte bjurisdiccional –municipal y provincial- (Hernández, 1983:3).

⁶ El chofer de colectivo, uno de los actores principales en nuestras calles realiza simultáneamente gran cantidad de funciones (acenso/ descenso de pasajeros, cobros/reintegros, paradas problemas de tránsito, señalizaciones...) que, sumando a la prolongación de su jornada laboral por la adición de horas – extras que elevan sus salario, desemboca inevitablemente en desórdenes a nivel psicológico o psiquiátrico (el 45% de los conductores, según el Director de la obra social del gremio, los padece).

En un oficio que tomó Estado Público, remitido meses atrás al actual Ministerio de Ibras y Servicios Públicos de la Nación, el fiscal del crimen Raúl M. Cavallini sostuvo que resulta inadmisibile que los conductores de auto transporte colectivo deban realizar múltiples tareas en desmedro de su atención sobre la conducción, calificando tal modalidad como factor criminógeno.

solo sobre la gravedad mas estentórea de sus consecuencias, sino más que nada sobre el silencioso deterioro social que la origina.

Caída de los salarios, déficit habitacional, terciarización, cuentapropismo y profusión de ocupaciones informales a costa de la recesión productiva, el desempleo y la subocupación, tienen a la Matanza como testigo del cargo: 1979 y 1983, por ejemplo, el número de empleos secundarios se redujo en once mil (Citadini et al, 1988: 33).

Por añadidura, los trayectos hogar trabajo y sus incidencia en los presupuestos familiares han alcanzado las últimas décadas valores intolerables (Rodríguez Muñoz, 1988: 35). Para el caso que hoy no ocupa, este problema motivó un ulterior proyecto con el objetivo de ahondar su conocimiento⁷.

Sobre el tema es oportuno hacer mención de las motivaciones que animaron el presente estudio de caso: producir información a nivel micro geográfico sobre el transporte intraurbano de pasajeros e interpretarla articulando las características resultantes de su elaboración con las relaciones de poder entre las empresas prestatarias e instituciones involucradas así como de la estructura socioeconómica de la población demandante. Todo aquello con el compromiso de participar de sus avances y resultados, evitando el vicio de transigir su comunicación a los ámbitos académicos. En el presenta caso, por ejemplo haciéndola extensiva a la Dirección Nacional de Transporte Urbano (automotor) con la que se verifico una permanente y estrecha vinculación a Ferrocarriles Argentinos, a las Direcciones de Transporte Provincial y Municipal, así como a las sociedades vecinales peticionantes para su conocimiento, especialmente en lo que respecta a los mecanismos de planificación y gestión vulnerable a virajes políticos, ideológicos o de intereses en juego. Obviamente también para su consulta y crítica sea con la intensión de avanzar contra la división entre investigadores e investigados, decisores y decididos, lo que finalmente no es otra cosa que achicar la brecha entre gobernantes y gobernados. Una alternativa seguramente compartida por quienes, desde la geografía venimos en busca de experiencias, con la mirada puesta en superar las dificultades que agobian a Latinoamérica y la voluntad firme de un futuro más justo.

Citas bibliográficas

ARGENTINA. INDEC. ----- 1984 La pobreza en la Argentina, Bs. As. 510p.

ARGENTINA. MOSP. Dirección Nacional de Transporte Urbano, 1986. Estudio de la Movilidad en el partido de La Matanza. Informe preliminar. Documento de Trabajo. Bs. As. 39 p.

CITADINI, J., et al. 1988. Partido de La Matanza. Algunas consideraciones sobre la localización industrial. En: Debate N° 1 Buenos Aires, julio de 1988, pp. 24-37.

⁷ “Viaje el trabajo y grado de accesibilidad. Aplicación el mejoramiento del sistema de transporte público en el partido de la matanza”. Plan de Trabajo CONICET 1988-1990.

FERROCARRILES ARGENTINOS. En procura de la eficiencia (y otros). 1988. En: Clarín. Buenos Aires, 30-8, p.40 ss.

HERNANDEZ, J.I. 1988 Análisis preliminar de un sistema de abono multimodal en la región metropolitana de Buenos Aires. Centro de Estudios de Transporte, p 37.

KRALICH, S. 1988. Los flujos cotidianos con el origen o destino en el partido de La Matanza. Un aporte geográfico referido a medios masivos de jurisdicción nacional. Inf. Final CONICET. Buenos Aires 77 P. y anexos (mimeo).

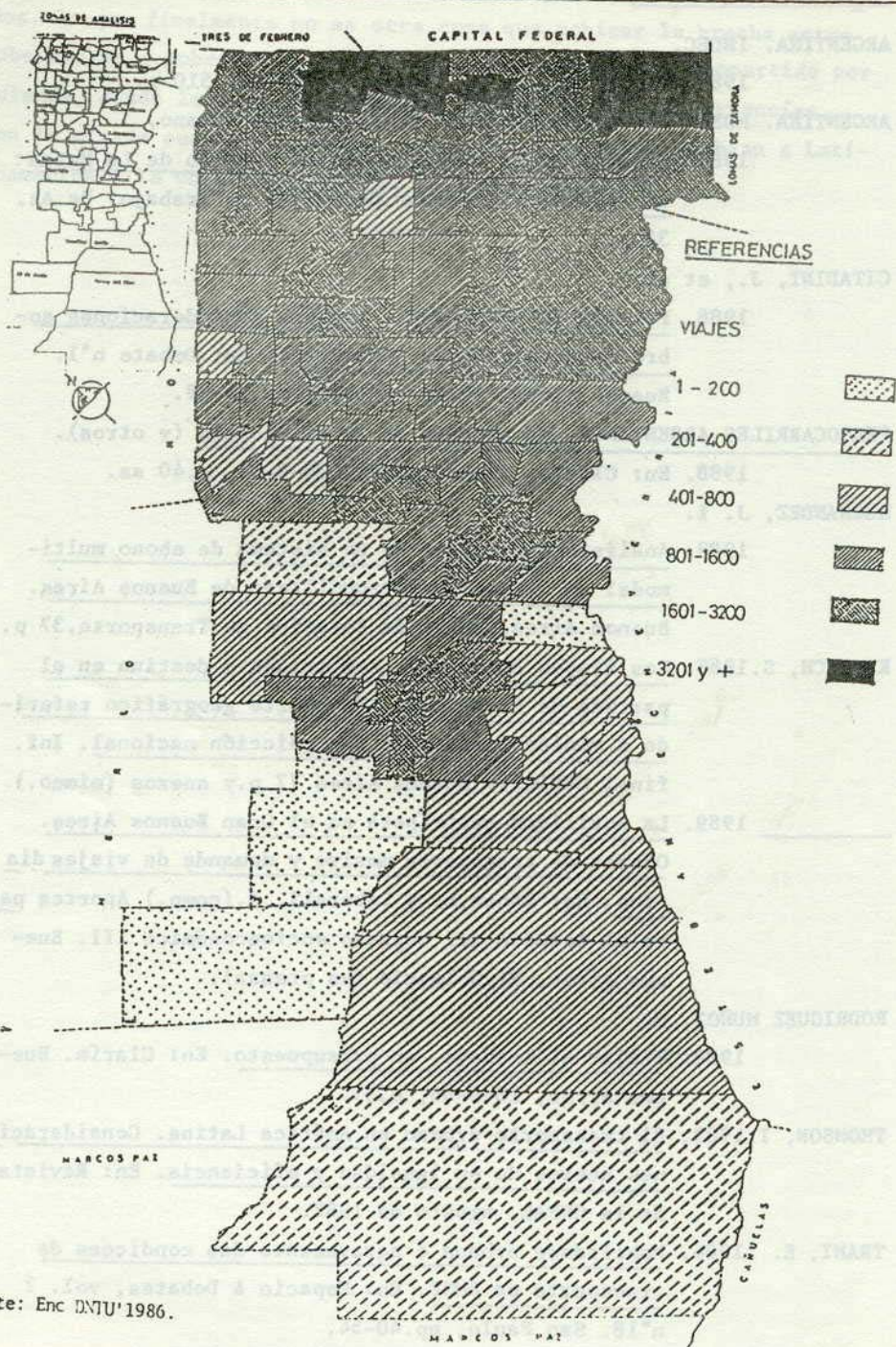
----- 1989. La movilidad centrípeta en el Gran Buenos Aires. Oferta de transporte masivo y demanda de viajes diarios, En: Yanes, L. y Liberali, a. (comp.) Aportes para el estudio del espacio socioeconómico III. Buenos Aires, El Coloquio (en prensa).

RODRÍGUEZ MUÑOZ, M. 1988. Viajar al trabajo, un presupuesto. En: Clarín. Buenos Aires. 18-8-88, p.35.

THOMSON, I. 1982. El transporte Urbano en América Latina. Consideraciones acerca de su igualdad y eficiencia. En: Revista de la CEPAL, AGOSTO DE 1982.

Trani, e. 1986. Mobilidade urbana e agravamento das condições de transporte na RMSP. En: São Paulo, pp. 40-54.

Fig. 2 La Matanza. Distribución zonal de la demanda de viajes diarios a la CF



Fuente: Enc DNTU'1986.

Fig. 3. La Matanza. Distribución zonal de la oferta de transporte público nacional (ferrocarriles y autotransporte)

