

PROPUESTA DE REESTRUCTURACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS PARA EL PARTIDO DE LA PLATA

*Ing. Carlos Cicchino/ Lic. Victor H. Vallejos/ Lic. Guillermo Cuenca/
Arq. Alicia Bruno/ Lic. Andrea Pérez Ballari/ Téc. Damián Andrieu
Equipo técnico de la Dirección de Transporte de la Municipalidad de La Plata
cicchino@ciudad.com.ar*

Antecedentes

La caducidad de las concesiones de las líneas de transporte de pasajeros que operan en el Partido de La Plata, ocurrida en el mes de enero de 1998, acelera la necesidad de comunicar públicamente los fines y requerimientos que la Dirección de Transporte se plantea para la optimización del servicio. No sólo se trata de la caducidad de un período operativo sino de la inigualable oportunidad de presentar una propuesta que supere los problemas estructurales que presenta el sistema de transporte público de pasajeros en la actualidad, ordenando, racionalizando y optimizando su prestación, acorde con su carácter de servicio público y en pos de una mejor calidad de vida urbana.

Marco conceptual

El transporte es una actividad que debe entenderse como un sistema de relaciones interactivas con la estructura del territorio. La configuración espacial, que se modela como producto de procesos humanos, lleva a conformar un escenario real en donde el transporte protagoniza un rol organizador y de integración que está en constante cambio, precisamente por la dinámica propia de los procesos.

La acción de transportar está ligada a las actividades humanas y su función consiste en brindar accesibilidad **1** a la población, desde el punto de vista de su localización en el territorio y de sus propias necesidades de desplazamiento y de los bienes que ésta produce y consume.

La planificación del transporte no es un hecho aislado y constituye una estrategia en el contexto de las políticas de Ordenamiento del Territorio que son propias del Estado. Por ello el transporte debe ser considerado y abordado desde un punto de vista integral, como parte de un sistema mayor que es la ciudad y sus funciones, Y como una herramienta para alcanzar metas previstas sobre una parte del territorio, que ante un mundo en permanente competencia necesita ser eficiente desde el punto de vista socioeconómico y ambiental. En definitiva, el transporte es un determinante importante, entre otros factores, de la calidad de vida de la sociedad.

La concepción del transporte deber responder a idea fundamental que la producción de una ciudad en cuanto a su conformación, articulación, problemáticas y ejercicio de su gobierno y gestión, es abordada como bien público.

Dentro de la ciudad pública hay diferentes actores y grupos sociales que usan, transforman y sobreutilizan los espacios de producción colectiva. Esta situación es parte de la incompatibilidad de racionalidades, intereses, creencias y jurisdicciones de los distintos sectores que conforman el medio urbano. Muchas de las acciones de actores privados sobreutilizan y degradan el espacio público y generalmente afectan a otros actores sociales que deben soportar las consecuencias de este accionar. Contribuyen a ello la fragmentación del poder estatal, que muchas veces se diluye entre distintas jurisdicciones, permitiendo o

validando situaciones que son conflictivas. Ahora bien ¿es posible conciliar una producción pública del espacio urbano con una utilización privada del mismo? Creemos que ésta debe ser la reflexión a tener en cuenta, no sólo en los temas de producción de espacio urbano, sino en la comprensión de algunos de sus componentes que se reconocen en el mismo, como es el caso del sistema de movimientos que constituye la circulación urbana; el cual articula el espacio pero, a su vez, es determinado por ese ordenamiento producido.

La ciudad es un espacio de producción y consumo, por lo tanto de intercambio. Está destinada a satisfacer necesidades colectivas e individuales para lo cual son importantes las cuestiones de poder y gobierno; territorio y política; planificación urbana y transporte. Adquiere relevancia el espacio de intercambio, es decir el canal de intercambio de bienes y personas que constituye el corredor, habida cuenta que en nuestro país los medios y modos de transporte se operan y gestionan con diferentes actores sociales, que portan intereses y lógicas propias, los cuales valoran, transforman y se apropian del medio urbano de acuerdo a ellas y sus aspiraciones.

Es ineludible recobrar la presencia del Estado como agente garante de la correcta regulación del conjunto como sistema y en particular en el transporte público de pasajeros, ya que éste constituye parte del sistema mayor que es la ciudad donde se encuentra inmerso. Este papel es indelegable dado que aún suponiendo que los operadores privados llegaran a una excelencia en la prestación del servicio, no detentan la responsabilidad ni la facultad de concatenar la totalidad de las actividades que obran en la red de corredores y en la ciudad en general.

La Plata como gestor del transporte local y regional

La Plata ha tenido un protagonismo fundamental en la gestión y planificación del transporte de carácter local y regional, incluso hasta mucho después de la sanción de la Ley Orgánica de Transporte de la Provincia de Buenos Aires. Hasta el año 1957, el Partido de La Plata estuvo conformado por los actuales territorios de La Plata, Berisso y Ensenada. Cuenta desde fines del siglo pasado con un sistema de transporte tranviario que vincula su territorio. Cabe recordar que mediante la Administración General del Transporte de Pasajeros, creada en 1948 y posteriormente por el Consorcio de Transporte de Pasajeros conformado en 1960, el municipio platense gestiona y opera la vinculación con Berisso y Ensenada. Con el tranvía la operación del servicio se prolonga hasta su desaparición a fines de 1966.

Las primeras concesiones del transporte automotor son adjudicadas por la Municipalidad de La Plata. Varias de las líneas autorizadas para operar desde esa época incluyen en la prestación de sus servicios a barrios del actual Partido de La Plata (Centro, Los Hornos, Cementerio, etc.) y las localidades de Berisso, Ensenada y Punta Lara.

Muchos antecedentes denotan la falta de una coordinación en el manejo del transporte en la región. La aplicación de la LOTAP para la provincialización de líneas de transporte de pasajeros preexistente en la región, no se hizo sobre una planificación integral que determinara claramente los servicios de carácter comunales e intercomunales, perjudicando la incumbencia, responsabilidad y competencia de los respectivos municipios.

Dinámica espacial. Situación actual

La Región del Gran La Plata

Los Partido de La Plata, Ensenada y Berisso constituyen una unidad funcional que es reconocida tanto desde el ámbito oficial como privado. Distintas denominaciones reconociendo esta cualidad, se han ensayado en tal sentido, como "Micro Región del Gran La Plata", "Región La Plata", "Región Capital", etc. Las principales empresas de servicios aprovechan esta unidad para facilitar su accionar. El sistema de transporte evoluciona en este marco de unidad

territorial, que tiene fuertes antecedentes históricos, como se señalara anteriormente. Varios de los puntos de atracción de viajes son centros funcionales y de equipamiento urbano de influencia regional (ejemplos: el centro de La Plata, los hospitales regionales, la estación de trenes, la terminal de ómnibus, el cementerio, etc.), por lo que se justifica un tratamiento a esa escala.

Sin embargo y pese a los acuerdos desde el punto de vista técnico entre los distintos municipios y organismos provinciales, sobre la necesidad de una planificación integral, no se ha alcanzado el mismo consenso en el plano político que involucre lo regional. Por ello la presente propuesta contempla al sistema de transporte del Partido de La Plata, dejando abierta las posibilidades de complementación con los otros partidos.

Un sistema de transporte implica la complementariedad entre los distintos modos que lo conforman, los cuales deben mantener su propio rol, identidad y autonomía de funcionamiento. Las diferentes modalidades y tipos de servicios, por lo tanto, deben equilibrarse armónicamente y no es sano entrar en una competencia que se suele transformar en desleal y destructiva, que hace perder la coherencia al sistema.

Movilidad de población de la Región de La Plata

La población total de la Región La Plata, según los datos publicados por el Censo Nacional de Población y Vivienda 1991, es de 665.800 habitantes. El mismo censo arrojó un total de 542.905 habitantes para el partido de La Plata y una tasa de crecimiento medio anual en el período 1980-1991 del 12,11 por mil, inferior a la del período anterior 1970-1980 (15,71 por mil).

Datos más recientes extraídos de la Encuesta Permanente de Hogares indican que para el mes de Octubre de 1998 la cantidad de población de la Región de La Plata es de 697.956 habitantes, no contando con información exclusiva para el Partido de La Plata.

De acuerdo a estos últimos datos mencionados, la composición de la población por edad indica que el 23,8% de la población tiene hasta 14 años, el 68,2% entre 15 y 69 años y el 7,7% corresponde a la población de 69 años y más. Dentro del segundo segmento se ubica la Población Económicamente Activa **2** (PEA) que en la región concentra el 42,7% del total de la población (298.113 habitantes **3**) y representa a la vez la tasa de actividad. La tasa de empleo **4**, es para el mismo período analizado del 37,7%, mientras que la tasa de desocupación **5** es del 11,8%. Estos datos son importantes tener en cuenta a la hora de referirnos a los motivos de generación de viajes en la población.

En cuanto a la distribución de la población, los mayores valores de concentración, se dan en el casco urbano de La Plata, producto del proceso de consolidación completado hace varias décadas atrás. No obstante en los últimos años el uso residencial, que da paso a nuevos emprendimientos comerciales y de servicios, mantiene congelado su crecimiento.

Con densidades similares existen otras concentraciones aledañas al casco, como los barrios Monasterio, Corralón y Comercio. Repartidos en la periferia se localizan otros barrios de menor concentración, tales como Villa Elvira, Altos de San Lorenzo; Los Hornos y la antigua consolidación de Tolosa.

En los casos de Gonnet, City Bell y Villa Elisa, que se desarrollan hacia el noroeste del casco, las densidades son más estables, pero con una notoria tendencia de expansión en el territorio.

Identificación y función de los centros y subcentros poblacionales

El proceso de expansión urbana es producto de la dinámica general de carácter social, económico y ambiental que se expresa en la organización territorial. En la región se han generado porciones del territorio con particularidades propias de ámbitos centrales. Estos

espacios, que mantienen cierta identidad y en determinados casos, pautas de funcionamiento autónomo, constituyen subcentros de servicios.

Estos subcentros producen una atracción de viajes suficientemente significativa como para generar actividades urbanas propias que los identifican como tal.

Usos del suelo

El uso del suelo tiene que ver con la compatibilidad entre la aptitud de tipo natural que presenta el territorio para cobijar determinadas actividades humanas y con la actitud o decisión que sobre el mismo se adopte. La Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo 8912/77 lo define: "al destino establecido para el mismo en relación al conjunto de actividades humanas que se desarrollen o tengan las máximas posibilidades de desarrollarse en un área territorial".

En el Partido de La Plata la presencia de usos de carácter urbanos, rurales, y complementarios están regidos bajo la Ordenanza 4495/78 que clasifica al territorio de La Plata y le da cierta especificidad de uso a cada una de las unidades que lo conforman.

No obstante, tal como se expresa en la publicación *Ideas para un nuevo régimen legal de Planeamiento Urbano* "El proceso de crecimiento urbano de La Plata, lleva a una situación actual de heterogeneidad en cuanto a modos y parámetros de ocupación y usos del suelo, que ha sido regido por cuestiones de orden social, económico y cultural, más que por un proceso consciente de planificación y control". (Dirección de Planeamiento; 1996: 23).

Los cambios territoriales derivados del crecimiento y la expansión urbana han llevado a la necesidad de plantear una nueva Ordenanza de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo acorde a las necesidades actuales y a las tendencias de utilización posibles. Esto permitirá controlar, gestionar y llevar a cabo una organización integral del territorio platense.

Configuración y estructura urbana

La organización territorial del Casco Fundacional, deriva de la articulación de acciones planificadas heredadas del plan original. Tiene elementos característicos tales como el límite definido por la avenida de Circunvalación, el amanzanamiento regular, la diferenciación de la trama circulatoria a través de sus avenidas, la superposición de las diagonales sobre la trama ortogonal, el eje fundacional simbólico y el sistema de espacios verdes. Estas características no tuvieron manifestación en los procesos asociados a la expansión periférica ocurrida simultánea y posteriormente, de forma tal que la urbanización espontánea resultante dio lugar a dos configuraciones territoriales diferentes, tanto desde el punto de vista formal como funcional: el Área de desborde del Casco Fundacional y el Eje de Conurbación vinculante con el Área Metropolitana.

El "Área de Desborde del Casco Fundacional", observa procesos urbanos con ciertas características semejantes al casco propiamente dicho, en cuanto a funcionalidad, usos, conectividad, accesibilidad, etc.. Incluye sectores de consolidación urbana tales como Villa Elvira, Los Hornos, San Carlos, La Cumbre, Tolosa y la zona de desborde sobre el límite con los Partidos de Ensenada y Berisso. La población halla respuesta a sus necesidades urbanas propias del centro de la ciudad, ya que funciona como el lugar de concentración de servicios más importante de la región, en concordancia con su rol comercial, financiero, administrativo, educativo y cultural.

El "Eje de Conurbación" se estructura sobre los corredores de circulación vial que vinculan a la ciudad con el Área Metropolitana de Buenos Aires. Ellos son los Caminos General Belgrano y Centenario, que enlazan una serie de localidades que surgen como centros de residencia secundaria. Sin embargo, se trata hoy de un área de viviendas permanentes que ha generado un proceso de conurbación que se extiende hasta el límite del Partido.

Entre estas dos expresiones, se conforma un área donde se conjugan varios de los conflictos de las dos configuraciones territoriales, donde el crecimiento paulatino de ambas ha hecho desaparecer el espacio que oficia de fuelle: El "Área de Articulación".

Rodeando toda el área urbanizada, en una especie de gran herradura, se extiende el "Área Rural".

Sistema de autotransporte público y colectivo de pasajeros

Características del sistema

En la región el Estado interviene a través de tres jurisdicciones: nacional, provincial y municipal. La jurisdicción nacional se encarga de establecer, planificar, fiscalizar y regular el transporte de carácter interprovincial que opera desde La Plata. También le incumbe la relación entre La Plata y Buenos Aires.

Actualmente dos modalidades comparten el servicio entre la Región y Capital Federal: el ferroviario y el automotor. La intervención del gobierno local, en cuanto a su planificación y manejo es casi nulo, limitando su función a gestionar ante las autoridades competentes.

La Provincia de Buenos Aires, por su parte, regula el transporte que se desarrolla en el ámbito de su territorio. En la región opera el transporte interurbano de carácter local, que sirve a los tres municipios involucrados. Asimismo el transporte interurbano de media distancia, atiende a los Partidos fuera de la Región (hasta 200 km), y el de larga distancia, a los que superan los 200 km. de distancia, siempre dentro del territorio provincial.

El servicio de autotransporte colectivo de pasajeros de la Región Capital es prestado por diez empresas privadas, las cuales operan once líneas, con un total de 76 ramales en su conjunto. Corresponden a la jurisdicción municipal cinco de las mismas, siendo las restantes de incumbencia provincial. Cabe aclarar que del 100% de los viajes que se originan en la región, aproximadamente el 98% tienen destinos dentro de la misma. El 2% restante corresponden a los viajes extra-regionales. Por lo tanto, la intervención que se propone realizar es sobre una gran proporción de los viajes totales.

El área central de La Plata es la que ejerce mayor atracción de viajes de la Región. Casi el 50% de los mismos tienen como destino el centro de la ciudad y las líneas de transporte orientan sus servicios a dicha área, produciendo una "sobreoferta", que en realidad no es tal. Los servicios, a pesar de pasar todos por el centro, tienen frecuencias muy espaciadas hacia los barrios periféricos, por lo tanto el acceso hacia estos últimos dista de ser óptimo.

El usuario del autotransporte colectivo tiene que soportar un servicio que resulta caro e ineficiente y que, ante situaciones de crisis, la tarifa suele ser la variable de ajuste, situación más que perversa para quien la padece. Hoy, es el usuario quien paga la ineficiencia del sistema.

Esta situación se fundamenta en el sistema de trabajo utilizado por las prestatarias, la irracionalidad de los recorridos, la inadecuada localización de las cabeceras, la existencia de extensos tramos de recorrido ocioso y la alta segmentación de los recorridos. A ello debe sumarse la saturación de las vías de circulación por el aumento del parque automotor y/o deterioro de las mismas. Se produce así un sistema poco eficiente que resulta lento, caro y de escaso confort para el usuario.

Otro factor de análisis es la desmesurada desagregación que presenta el sistema; existen líneas con más de 15 ramales, hecho que repercute en los niveles de accesibilidad. El argumento empresarial es que cada ramal debe ser rentable en sí mismo y no considerarlo en su conjunto, por lo que se desvirtúa el concepto de "recorridos de fomento".

La práctica de "búsqueda del pasajero" por parte de las líneas concesionadas, produce otro fenómeno muy común: el de los recorridos ociosos, sin carga significativa, que agrega irracionalmente kilómetros al sistema. Ello repercute sensiblemente en los costos operativos, que se trasladan en forma directa a los usuarios mediante la tarifa.

El rol del Gobierno Local en la gestión del transporte.

Desde el ámbito gubernamental el municipio es la instancia que permite la relación directa entre la población y sus representantes, por lo que es el primer encargado de la gestión urbana. Esta relación se ve resuelta por interacciones e intervenciones que suponen la elección de alternativas, que ponen en juego intereses diferentes, contradicciones y conflictos de la sociedad. "Es entonces un fenómeno político y como tal es parte de los procesos de configuración de la ciudad." (Pirez, 1994).

Por las crecientes demandas sociales que se generan por decisiones políticas en niveles en los cuales no interviene, el municipio atraviesa una profunda crisis: Cada vez más ve acotada su posibilidad de prestar efectivamente la provisión de bienes y servicios que la nueva dinámica urbana parece requerir.

La división jurisdiccional de los organismos estatales con injerencia sobre el territorio regional de La Plata, no responde al verdadero funcionamiento y al uso real que los pobladores hacen del mismo. En la región, el 84% de los viajes son "comunales", es decir tienen origen y destino dentro de un mismo Partido y el 16% restante son de carácter intercomunal. Es evidente la predominancia de las conexiones internas. Este volumen se atiende con un parque automotor del cual el 45% pertenece a empresas de gestión municipal y el 55% restante a empresas de incumbencia provincial.

En la práctica se descubre que para llevar adelante planes integrales o de reestructuración del transporte, las dificultades provienen de la superposición de los niveles legislativos nacional, provincial y municipal, donde sus lógicas e intereses superpuestos, muchas veces se vuelven contradictorios.

Para una gestión más satisfactoria del sistema de transporte sería necesario superar esas contradicciones, por lo que es pertinente revisar cada uno de los procesos que operan en cada uno de los niveles señalados. La redefinición de éstos se da a partir de su carácter dialéctico cuya manifestación, conforme a lo que Castells llama "espacio institucional" - que define como el aparato político-jurídico que estructura el espacio urbano- trasciende el mero asentamiento espacial del propio Estado.

Por lo tanto, por ser el gobierno local el que se encuentra en mayor contacto con la población a partir de su representatividad, es el receptor de los problemas, pero sin detentar los atributos de regulación, gestión y control del sistema de transporte que opera en su territorio. Tampoco tiene facultad para acordar sobre cuestiones comunes con los municipios vecinos, debiéndose someter a las decisiones de organismos superiores que carecen de igual cercanía y representatividad con los problemas.

Propuesta

Un objetivo fundamental a plantearse por parte de la administración comunal, es la recuperación de la gestión sobre los recorridos que le son propios y que por derecho les corresponde, para atender al denominado "pasajero comunal", es decir al usuario que realiza un viaje cuyo origen y destino se encuentra dentro de los límites del Partido. Como ya se ha dicho, La Plata en el actual esquema no tiene injerencia sobre los usuarios de Los Hornos, Villa Elisa, City Bell y zonas aledañas que viajan diariamente hasta el centro de la ciudad, pues son atendidos por líneas provinciales.

En esta propuesta se establecen recorridos de líneas comunales que garantizan a todos los habitantes platenses, sin distinción respecto a su localización territorial, el derecho a trasladarse con seguridad, rapidez y confort.

El Plan propuesto se basa en implementar un sistema flexible, pues permite ajustes para compensar tanto los aumentos como las bajas de pasajeros en la red, que mejoraría los parámetros básicos de un sistema de transporte: la accesibilidad, la conectividad y la cobertura espacial. Asimismo contempla una mejora en los niveles de las frecuencias, sobre todo en horas pico, como así también un racional uso del parque automotor y una adecuación de los sistemas de trabajo de las empresas para poder cumplir de manera eficaz con los recorridos planificados.

Se fundamenta en la hipótesis que los volúmenes de carga del sistema actual se mantendrán y/o aumentarán, mientras se produce una reducción importante en los kilómetros recorridos y el parque circulante. Para ello se propone implementar recorridos troncales que se muevan por avenidas jerarquizadas; y otros secundarios que acerquen al usuario a la troncal de transporte. De ese modo se logra reducir el sistema a cuatro zonas o sea a cuatro líneas, respondiendo a la idea de realizar recorridos directos al centro de la ciudad - que constituye otra zona - efectuando encuentros tipo "lazo" entre sí, lo que significa trayectos más cortos y rápidos, con el consiguiente ahorro de kilómetros recorridos, que en el actual sistema resultan ociosos. Esto produce un importante cambio en la ecuación costo - beneficio, que podrá usufructuar el pasajero del sistema, ya sea en beneficios de tarifa o de mejoras tecnológicas. Cabe recalcar que no estamos hablando de una reducción de servicios, sino de una completa reestructuración del sector que permita una prestación racional y eficiente de los mismos.

Desde el punto de vista tecnológico, establece el empleo de unidades más modernas y acordes con la demanda; la automatización en la percepción tarifaria, en la captación de la información básica y en el monitoreo del sistema, que resultan importantes como mejoras.

Pero además es menester plantearse: ¿es el autotransporte el único medio idóneo para realizar el transporte masivo de pasajeros en la región?. Cabe aclarar no obstante que ante la necesidad de resolver un problema coyuntural, como es el vencimiento de las concesiones de transporte, justifican de alguna manera la insistencia sobre el autotransporte colectivo. Sin embargo, debe ser un objetivo primordial de mediano plazo, tender a la multimodalidad del transporte urbano. El municipio trabaja en esa meta y está evaluando técnica y económicamente las posibilidades de incorporar otras modalidades y el momento en que sería preciso implementarlo.

Autoridad Regional de Transporte

El sistema de transporte público de La Plata indefectiblemente debe complementarse con las de carácter intercomunal, especialmente las que sirven a los partidos de Berisso y Ensenada. Un tratamiento integral que supere las instancias administrativas es necesario. Por ello se propicia la creación de una Autoridad Regional del Transporte que controle y regule en forma integral todos aquellos viajes que se lleven a cabo en la Región. Este Ente debe contar con la participación de los municipios del área, la autoridad provincial, los operadores y usuarios.

Zonas de transporte

La propuesta comienza por planificar el sistema de autotransporte por medio de "Zonas de Transporte", operados cada uno por una línea, que se complementan entre sí. El hecho de que cada empresa sea responsable de brindar el servicio a una zona en particular, permite la atención exclusiva del pasajero por parte de la misma sin necesidad de realizar largos recorridos en búsqueda de "clientes" y ganar territorio a otras empresas, lo cual deriva en la saturación y deterioro de vías, mayor congestión vehicular y contaminación, grandes costos por parte de las empresas que terminan perjudicando al usuario al pagar su tarifa.

De todos modos es imprescindible, al no existir la competencia, la firme presencia del Estado para controlar el desenvolvimiento y buen funcionamiento del sistema.

La zonificación planteada es la siguiente:

- **Zona 1 (Noroeste):** Comprende los corredores principales de Caminos Centenario y General Belgrano, Avenida Arana, Calle 11, Avenida Lacroze (489). Area a cubrir: área central con parte de Tolosa, Ringuelet, Gonnet, Gorina, City Bell, Villa Elisa, Arturo Seguí y Los Porteños.

- **Zona 2 (Oeste):** Comprende los corredores principales de Avenida 44, Avenida 32, Avenida 520 y Avenida 131. Area a cubrir: área central con parte de Tolosa, parte de Manuel B. Gonnet, Hernández, Lisandro Olmos, Etcheverry, Melchor Romero, Abasto y El Peligro.

- **Zona 3 (Sur):** Comprende los corredores principales Avenida 60, Avenida 66, Avenida 72, Avenida 137 y Avenida 31. Area a cubrir: área central con Los Hornos, Arana, parte de Altos de San Lorenzo, Lisandro Olmos y Capital Chica.

- **Zona 4 (Sudeste):** Comprende los corredores principales Avenida 122, Ruta 11, Avenida 7, Avenida 1, Avenida 72, Avenida 96. Area a cubrir: área central con Villa Elvira, Altos de San Lorenzo, Barrio Monasterio, Barrio Aeropuerto, Villa Garibaldi, Ignacio Correa, Villa Montoro, etc.

- **Area Central del Casco Urbano:** Comprende cuatro (4) recorridos a desarrollarse en el área delimitada por las calles 1 a 19 y 38 a 66.

Tipos de recorridos

Los servicios de transporte que se prevén en las zonas de transporte y el área central del casco urbano, se clasifican en:

- **Troncales:** aquellos que definen los recorridos principales de la zona y el itinerario uniendo puntos relevantes de la misma con el área central de la ciudad, preferentemente por arterias jerarquizadas, en forma rápida y directa.

- **Circulares:** aquellos que se canalizan generalmente por arterias jerarquizadas, uniendo puntos de atracción de viajes de localización intermedia, aledaños al casco fundacional o de alta demanda de viajes con el área central de la ciudad.

- **Periféricos:** aquellos que se canalizan por vías principales y/o secundarias y vinculan subcentros urbanos con otros subcentros urbanos dentro de la misma zona o fuera de ella o conectando los servicios troncales con centros de transbordos, de salud, educacional, etc. No tienen destinos en forma directa al área central de la ciudad.

- **Interzonales:** aquellos que se canalizan principalmente por la Avenida de Circunvalación del casco urbano y/o por un anillo ampliado de circunvalación distinto, vinculando áreas periféricas y generando centros de transbordos fuera del área central de la ciudad.

- **De Fomento o Rondines:** aquellos servicios que perteneciendo básicamente al recorrido troncal, completan el itinerario para alcanzar destinos más alejados, periféricos o aledaños a los corredores principales. Requieren de una combinación con los recorridos troncales o circulares para acceder al área central o con los periféricos o interzonales para acceder a otros destinos.

- **Circuito Centro:** aquellos que se prestan en el área central del casco urbano delimitada por las calles 1 a 19 y 38 a 66, con origen y destino dentro de dicho radio geográfico.

Puntos de transferencias o transbordos

Si bien el sistema propuesto no elimina la necesidad de algunos transbordos de un servicio a otro para los pasajeros que realizan viajes más largos, ya que la conectividad nunca es total, se prevé la instalación de paradores en puntos de intersecciones de recorridos donde se puede

concretar los transbordos de pasajeros desde una línea, tipo de servicio o modalidad, a otro. En una primera etapa se prevén cuatro Paradores o Centros de Transbordo que estarán ubicados alrededor de: Estación del F.C. en avenidas 1 y 44; avenidas 13 y 72; avenidas 44 y 31; y avenidas 13 y 32.

Tarifas

El sistema tarifario contempla un boleto único y combinado que garantice al usuario el acceso a su destino. Las tarifas y abonos a implementarse en el sistema consisten en:

- **Tarifa plana y combinada:** para los servicios troncales, periféricos, circulares, de fomento y recorridos del área central del caso urbano. Ello implica, de ser necesario, la realización de un transbordo para completar un viaje, dentro de un plazo establecido el que se fija en 90 minutos.
- **Tarifa especial:** para los servicios del área central (circuito centro) y de fomento.
- **Tarifa escolar y estudiantil:** para los usuarios preescolares y escolares que cursen el EGB y el Polimodal.
- **Abono:** por la utilización de un servicio, a un precio inferior, dentro de un plazo preestablecido y con un pre-pago. Los abonos podrán ser mensuales, trimestrales y semestrales. Los usuarios discapacitados viajarán en forma gratuita con ajuste a las normas vigentes a nivel nacional y/o provincial y/o municipal.

El nuevo sistema propuesto debe estar acompañado de la consecución de una serie de obras básicas que adecuen el espacio público, tales como: el acondicionamiento de las vías troncales definitivas, transitorias y/o alternativas, el establecimiento de paradas, la determinación de carriles exclusivos y/o semi exclusivos, la alternativa de cambios de dirección del tránsito en horas picos, la erradicación de señalización caduca, la utilización de señalización vial adecuada horizontal, vertical, convencional y específica, la erradicación y limitación de usos conflictivos para el transporte en veredas (carteles publicitarios, kioscos, etc.) y el diseño, localización y/o adaptación de los nudos de transbordo.

Aquellas obras de gran escala que serán partícipes de una transformación en la dinámica funcional de la ciudad y que por ende tendrán influencia en el sistema de flujos, dentro de ellos el de transporte, han sido contempladas en el diseño de la propuesta. Se mencionan en este sentido la Terminal Ferroautomotor en 1 y 44, el Estadio Único, la construcción del último tramo de la Autopista Buenos Aires - La Plata y sus bajadas, y la electrificación del ramal ferroviario Constitución - La Plata, entre otros. En un futuro próximo demandará la adopción de medidas complementarias, especialmente en el centro de la ciudad, tendientes a lograr un ordenamiento general del tránsito y el estacionamiento.

Por último resta destacar que la puesta en funcionamiento del nuevo sistema de transporte será un paso adelante en el ordenamiento de la ciudad, pues además de brindar un mejor y más eficiente servicio a la comunidad, producirá profundos cambios en el sistema de movimientos urbanos, resultando una sostenible mejora en la calidad de vida de sus habitantes.

Citas:

¹ Se define a la accesibilidad como "la velocidad de acceso que tiene el usuario en sus desplazamientos entre un punto y otro de la red. Se mide en tiempos de viaje, aunque es necesario también poner en juego una consideración económica". (El Transporte en La Plata. Dirección de Transporte Municipalidad de La Plata. 1996)

² La población económicamente activa la integran las personas que tienen una ocupación o que sin tenerla la están buscando activamente. Está compuesta por la población ocupada más la población desocupada. son aquellas personas que estarían en edad de trabajar.

3 Tabulados La Plata. EPH. Oct. 1998.

4 Calculada como porcentaje entre la población ocupada y la población total

5 Calculada como porcentaje entre la población desocupada y la población económicamente activa.

Bibliografía:

- Castells, M. (1974) La cuestión Urbana. Madrid, Siglo XXI.

- Ciafardo, R., Cicchino, C., S., Segovia, M. y Vallejos, V. (1996). La reivindicación de los gobiernos locales en la gestión del transporte. Análisis de la micro - región de La Plata. CONTA, La Plata.

-Instituto de Estudios del Habitat (IDEHAB). Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. Municipalidad de La Plata. Dirección Operativa de Transporte. Encuesta de Origen y Destino. La Plata. 1993.

- Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. INDEC. Censo de Población y Vivienda. 1991.

- Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. INDEC. Encuesta Permanente de Hogares. Tabulados La Plata. Mayo-1988/ Mayo 1999.

- Municipalidad de La Plata, Dirección de Planeamiento. "Patrones Territoriales para un Código de Planeamiento". 6º Encuentro de Geógrafos de América Latina. Buenos Aires. 1997.

-Municipalidad de La Plata, Dirección de Planeamiento. (1999). Aspectos demográficos y estructura social. (inédito). La Plata.

-Municipalidad de La Plata, Dirección de Planeamiento (1996). Ideas para un nuevo régimen legal de planeamiento urbano. La Plata.

-Pirez, P. (1994). Buenos Aires Metropolitana. Política y gestión de la ciudad. Buenos Aires.

-Pupareli, S., y Blanco, J. Reflexiones en torno a las posibilidades y condiciones para la implementación de un sistema de transporte integrado para el Área Metropolitana de Buenos Aires. VIII CLAPTU, Curitiba. 1996.

-Segovia, M., Lagos, S., Ciafardo, R. Y Vallejos, V. La competencia intra e intermodal y la crisis del sistema de transporte. VIII CLAPTU. Curitiba. 1996.