

LA ELECCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL VIAJE AL TRABAJO. ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DIFUSA.

Giglio, María Luciana; Freaza, Nadia Silvana; Aón, Laura Cristina; López, María Julieta; Cola, Cristian Carlos Agustín; Pared, Agustina

Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Arquitectura y Urbanismo; Instituto de Investigación y Políticas del Ambiente Construido.

Transporte y usos del suelo

luciana.giglio@gmail.com; freazanadia@gmail.com; laura.aon@gmail.com;
m.julieta.lop86@hotmail.com; cristian.lp@live.com; agustinapared1@gmail.com

RESUMEN

El presente trabajo forma parte de la construcción del Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata (OMUGLP) que se basa en el estudio y relevamiento de los diferentes atractores de viaje en la ciudad. El viaje por motivo de trabajo ha sido uno de los temas con mayor desarrollo dentro de los estudios de la movilidad y los usos del suelo. La comunidad de investigadores que se han dedicado a su estudio, ha identificado y consensuado en que los principales problemas sobre dicho fenómeno se generan a partir de la separación espacial entre dichas actividades, especialmente cuando las infraestructuras no poseen una conectividad adecuada, o la accesibilidad a través de diferentes modos de transporte no está garantizada.

El trabajo es una necesidad básica en la reproducción de los hogares y su estabilidad. La inserción social de un individuo (y su hogar) estará determinada en buena medida por la capacidad y las posibilidades que tenga éste para desplazarse. En ciudades donde las actividades productivas se desarrollan concentradamente, y la población se asienta de manera cada vez más dispersa, el transporte público cumple un rol clave tanto urbano como social, al posibilitar la movilidad de los sectores más vulnerables y ofrecer una alternativa para descongestionar las áreas centrales. Dicho modelo se refleja en el caso de la ciudad de La Plata, donde el área central (que equivale al 3% de la superficie total del partido) contiene la mayor cantidad de puestos de empleo, la mayoría de carácter administrativo y terciario; situación que contrasta fuertemente con la distribución de la población en el territorio, apenas un 30% reside en el casco urbano y el 70% restante en la periferia. La distancia entre las áreas residenciales en la periferia y los atractores por trabajo fuerzan al uso de modos motorizados de transporte para realizar los viajes, generando una congestión diaria hacia el centro.

En este marco, el presente trabajo se propone analizar las características de los viajes al trabajo realizados en transporte público y como se posiciona en relación a otros modos de transporte disponibles en la ciudad. Dicho objetivo busca problematizar la elección en el modo de transporte a partir de una doble perspectiva de abordaje: la macro en relación a la visión de la ciudad, a partir del análisis de encuestas; y la micro en relación a la experiencia del individuo, a partir del análisis de entrevistas semi-estructuradas. El trabajo toma como caso de estudio el Centro Administrativo Gubernamental (CAG) de la Municipalidad de La Plata, considerado un atractor de viaje por trabajo característico del perfil productivo de la ciudad. Dicho atractor se localiza en un área central crítica que diariamente convoca una gran cantidad de empleados de diferentes áreas de la ciudad (tanto central como periférica), por lo tanto su estudio posibilita el análisis de las diversas situaciones de accesibilidad y conectividad en la capital provincial.

Palabras clave: movilidad por trabajo, transporte público automotor, reparto modal

INTRODUCCIÓN

Las políticas neoliberales desarrolladas en la década del 90 en la Argentina condujeron cambios significativos en la estructura económica del país y, como consecuencia, en la estructura social de la población. La privatización de los servicios públicos, el crecimiento del desempleo y la precarización laboral fueron algunos de los factores que modificaron la dinámica del mercado de trabajo en el país (Vera & Salvia, 2011). En un contexto globalizado donde las exigencias en la formación y especialización de los empleados son cada vez mayores, pero las formas de contratación cada vez más flexibles (como los contratos part-time o free-lance), donde tanto hombres como mujeres participan activamente en el mercado de trabajo, la vida cotidiana ha cambiado sustancialmente.

Así también lo han hecho las prácticas de movilidad, donde el esquema tradicional “*del trabajo a la casa y de la casa al trabajo*” ha sido reemplazado por dinámicas más complejas que incluyen otras actividades, como compras, trámites, deportes y ocio (Herce Vallejo, 2009). Dicha complejidad se debe, en parte, al crecimiento territorial en superficie, discontinuo y de baja densidad que caracteriza a las ciudades contemporáneas, donde dicha dispersión puede darse en torno a una o varias centralidades, conformando modelos de ciudad monocéntricos o policéntricos, existiendo situaciones de transición entre ambos.

La monocentralidad es una característica típica de los grandes aglomerados argentinos (como el Gran La Plata) y tiene estrecha relación con la configuración de las redes de transporte, tanto de autopistas como de transporte público masivo, especialmente la infraestructura ferroviaria. Las vías dan estructura al crecimiento metropolitano y definen una movilidad que responde predominante en el sentido periferia-centro (Gutiérrez, 2012). En un contexto de expansión urbana de baja densidad, la falta de acceso a las áreas centrales de la ciudad donde se concentran la mayor cantidad de puestos de empleo pone en riesgo la economía de las familias, en especial aquellas con una condición socioeconómica baja. Hablar de accesibilidad urbana en la actualidad, es hablar de un derecho social que contribuye a la inclusión de todas las clases sociales a las diferentes actividades y servicios de la ciudad. En consecuencia, la movilidad es aquello que va a permitir a los individuos el acceso a la ciudad (...) a las oportunidades que ésta ofrece y, por supuesto, a los vínculos sociales que se establecen en ella (Avellaneda García & Lazo, 2011; Gutiérrez, 2009).

Es allí donde el transporte público cumple un rol clave tanto urbano como social, al posibilitar la movilidad de los sectores más vulnerables de las periferias y ofrecer una alternativa a la congestión diaria en las áreas centrales. Esta comunicación busca analizar las características de los viajes al trabajo realizados en transporte público y como se posiciona en relación a otros modos de transporte disponibles en la ciudad a partir de una doble perspectiva de abordaje: la macro en relación a la visión de la ciudad, a partir del análisis de encuestas; y la micro en relación a la experiencia del individuo, a partir del análisis de entrevistas semi-estructuradas.

Para conducir esta discusión el artículo se estructura en tres secciones que incluyen, (i) la presentación de la propuesta teórico-metodológica del trabajo, (ii) una introducción al caso de estudio de La Plata y un primer análisis general de la movilidad por trabajo en la ciudad y luego (iii) el desarrollo del caso específico de los empleados del Centro Administrativo Gubernamental. Dicho recorrido permite obtener un conjunto de reflexiones, tanto teóricas como metodológicas, que constituyan un avance en la elaboración de pautas de movilidad pensando al sistema de transporte en su contexto social, económico, espacial y cultural.

EL CONCEPTO DE ATRACTOR DE VIAJE Y SUS IMPLICANCIAS METODOLOGICAS

El presente estudio forma parte del desarrollo de una investigación más extensa¹ y de la construcción del Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata (OMUGLP) que se basa en el estudio de los atractores de viaje, un enfoque metodológico inverso a los estudios tradicionales de movilidad. Dichos estudios se estructuraban a partir del concepto de “generación de viajes” y el desarrollo de encuestas domiciliarias, tomando como punto de referencia la vivienda (Ortúzar & Willumsen, 1994). El objetivo de las encuestas domiciliarias era reconstruir la producción total de viajes en las ciudades, desde el lugar de producción/generación de los mismos, que, de acuerdo a la teoría clásica, son los hogares (Aón, 2017).

El avance conceptual en torno a los conceptos de transporte y movilidad urbana llevó a una revisión en las metodologías que se desarrollaban hasta entonces, acompañado a su vez por el desarrollo de nuevas tecnologías y los sistemas de información georeferenciada. Este trabajo se enmarca en este replanteo tomando como referente de los viajes al otro componente del binomio “producción-atracción” (Figura 1).

¹ Desarrollada en torno a la beca doctoral CONICET “Movilidad diaria por trabajo en el Gran La Plata. Diseño, aplicación y evaluación de medidas alternativas de eficiencia en diversos escenarios de desarrollo urbano.” y a la tesis de maestría “El viaje al trabajo: una problemática cotidiana. El caso de los empleados del Centro Administrativo Gubernamental de La Plata (2013-2016)” (MEU ICO UNGS).

ESTUDIOS TRADICIONALES TRANSPORTE



METODOLOGÍA PROPUESTA OMUGLP



Figura 1. Esquema metodología estudios tradicionales y estructura del OMUGLP. Fuente: GII IIPAC FAU UNLP, 2017.

Se considera un atractor de viaje a toda actividad que por sus características se constituye en un nodo atractor de cierta cantidad de viajes diarios en una ciudad, por ejemplo: centros comerciales, escuelas, universidades, hospitales, hipermercados (Aón y López, 2016). El punto más importante del estudio desde el atractor de viaje es que permite caracterizar, cuantificar y cualificar niveles y condiciones de acceso de las personas a las diferentes actividades. Al igual que los estudios tradicionales, el estudio cuantitativo en los atractores de viaje se realiza mediante encuestas que se estructuran sobre la base de un formulario de preguntas reconstruyendo la información del viaje específico del individuo hacia su trabajo, pero también sobre otras actividades que le demandan desplazarse en la ciudad, dando cuenta de las condicionantes espaciales (lugar de residencia) materiales (nivel de ingreso) y algunas sociales (como género, nivel de instrucción y problemas presentados en el viaje).

La triangulación de técnicas cuantitativas y cualitativas

Los viajes por motivos de trabajo constituyen uno de los tres principales motivos de viaje en las ciudades, aparte de los viajes por educación y de salud. El recorte espacio-temporal planteado para esta ponencia es el caso del Centro Administrativo Gubernamental (CAG) en la ciudad de La Plata durante el período 2014-2017. Para la ciudad de La Plata, dichos viajes se corresponden con las principales actividades de la matriz productiva, por su rol como ciudad capital administrativa. Para el análisis de dicho caso se contó con información primaria y secundaria accesible, producto de organismos públicos y de proyectos de investigación finalizados y en vías de desarrollo.

Se tomó como fuente primaria para la base del análisis de la movilidad por trabajo en la ciudad los 1863 registros de la "Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" (Aón, 2013) y, para el caso específico del CAG, la muestra de 207 encuestas relevadas en el año 2014 de esa misma encuesta. Sin embargo, considerando el objetivo de este trabajo de ofrecer una mirada integrada sobre la movilidad, se planteó una ampliación de dicha información mediante la incorporación del análisis de 12 entrevistas semiestructuradas a diferentes empleados del CAG realizadas en el presente año.

El relevamiento y procesamiento de datos, se realizó a partir de las siguientes fuentes y técnicas (Figura 2). Para el análisis cuantitativo de la muestra de la encuesta de movilidad se trabajó en la conformación, sistematización y codificación de bases de datos mediante el uso del software SPSS y su espacialización territorial por medio de sistemas de información geográfica (gvSIG-QGIS). Para el análisis cualitativo se desplegó un trabajo de campo donde se realizaron entrevistas a diferentes empleados acerca de las problemáticas en torno a su movilidad por trabajo y los factores determinantes en su elección del modo de transporte al trabajo.

La encuesta se estructuró en seis secciones: (i) Perfil del encuestado, (ii) Perfil del Hogar, (iii) Vehículos disponibles en el hogar, (iv) Perfil de Movilidad del encuestado, (v) Actividades cotidianas y (vi) Itinerario del último

día hábil. Dicha estructura y la formulación de las preguntas en la encuestas se basan en las encuestas tradicionales domiciliarias, pero lo que se modifica es el lugar desde donde se las pregunta, en este caso el propio lugar de trabajo.

Las entrevistas se organizaron a partir de seis ejes principales pensados para complementar la información relevada previamente en las encuestas: 1) el itinerario de viaje 2) calidad del viaje y problemáticas 3) percepción sobre la accesibilidad 4) estrategias de optimización de viaje 5) factores críticos a considerar en el viaje 6) propuestas para su mejora. Las entrevistas fueron de carácter presencial y fueron acompañadas por la realización de un esquema de su itinerario de viaje para ayudarlos a relatar el recorrido que realizaban para ir y volver de su trabajo.



Figura 2. Metodología desplegada en la investigación y triangulación de técnicas cuantitativas y cualitativas. Fuente: elaboración Arq. María Luciana Giglio.

CIUDAD MONOCENTRICA, CRECIMIENTO EXPANSIVO: EL CASO DE LA PLATA.

En los últimos 30 años, el acelerado proceso de urbanización en las principales ciudades argentinas (y latinoamericanas en general), ha provocado el crecimiento de áreas predominantemente residenciales en las periferias urbanas, sin equipamientos o servicios al alcance de la población, dando como resultado ciudades desequilibradas. Esta creciente desigualdad urbana se traduce en una marcada segregación socio-espacial, atentando contra la integración y la heterogeneidad social (Oporto, Aguilar, & Blanco, 2011). Estas nuevas áreas residenciales presentan las siguientes características comunes: (1) déficit en los servicios sanitarios y equipamientos urbanos básicos, incluidos los servicios de transporte público; (2) localización próxima a las grandes vías de comunicación y acceso a la ciudad, en consecuencia, (3) uso predominante de modos motorizados individuales de transporte, como el auto y la moto, por parte de la población; (4) presencia mayoritaria de hogares con familias jóvenes (2-3 integrantes) o de gran tamaño (4 o más integrantes); (5) el mayor porcentaje de viajes producidos por la población en estas áreas (entre el 60 al 80%) tienen como destino el centro consolidado de la ciudad, ya que (6) un alto porcentaje de los habitantes de dichas áreas no realizan sus actividades vitales (trabajo, estudio, salud, etc.) en las mismas. Estas características repercuten sobre la calidad de vida de la población en dichos sectores, tanto en las condiciones de habitabilidad en relación a su localización, como en la experiencia de su movilidad cotidiana.

En el caso del partido de La Plata, las condiciones de habitabilidad en las áreas periféricas son deficientes. Esto se debe a la falta de servicios e infraestructuras básicas; lo que produce también una mala accesibilidad por el estado deteriorado de las vías de acceso y por la presencia de una red viaria precaria desde un principio. Esto afecta sobre la movilidad diaria al no permitir el desarrollo de viajes a pie o en bicicleta - por cuestiones de distancia- y la estructura vial tampoco permite la llegada de los servicios de transporte público a ciertos sectores. En consecuencia, se produce una dependencia hacia los medios motorizados de transporte por parte de la población, especialmente los modos privados (auto y moto), debido a la escasa oferta y la calidad del transporte público disponible. Todos estos factores afectan sobre los tiempos y los costos de viaje en la movilidad de las

personas; especialmente los hogares de mayor tamaño a causa de la cantidad de integrantes con varias actividades en el hogar que responden a itinerarios de viaje cada vez más complejos o que exigen la presencia de más de un vehículo en el hogar para satisfacer la movilidad de todos. Al tratarse de áreas con mucha -y cada vez más- población y que, en su mayoría, utilizan modos motorizados de transporte, diariamente se ven forzados a participar de las congestiones en los accesos al área central, tanto a la ida como al regreso a su hogar, ya que el desarrollo de sus actividades diarias son por fuera de su barrio de residencia, y eso implica necesariamente desplazarse a las centralidades para poder realizarlas.

La movilidad por trabajo en La Plata.

Según la Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013) el 70% de los viajes diarios realizados en la región tienen como destino el casco fundacional y el 62% de los viajes son por motivos de trabajo. La Encuesta Permanente de Hogares de Gran La Plata (INDEC, 2014) señala que la actividad productiva que emplea al mayor porcentaje de la población es la administración pública o empleo estatal (17%), seguida por el comercio (15%) y la educación (10%), todas actividades terciarias con un gran nivel de concentración en el área céntrica.

A continuación se detalla una síntesis de resultados para el conjunto de los encuestados que realizan sus viajes por trabajo en la ciudad de La Plata y que dan cuenta de los principales aspectos en su movilidad y la elección de su modo de transporte.

Sobre la población encuestada:

El registro de 1863 encuestas de movilidad realizadas en la ciudad de La Plata entre 2013 y 2016 (Aón, 2013) dio como resultado (Figura 3) que el **nivel de instrucción máximo** alcanzado por la población era el universitario (54%) donde el 31.56% no llegó a completarlo y el 22.46% sí pudo finalizarlos. El **perfil ocupacional** predominante en la región es el empleado asalariado (55%) donde un 38.44% son del sector público y el 16.63% del sector privado. Por otro lado el **barrio de residencia** de los encuestados se divide un 44.80% en el área del casco y el restante 66.20% en el área de la periferia del partido, valores muy próximos a la estadística censal (INDEC, 2010).



Figura 3. Nivel de instrucción, perfil ocupacional y barrio de residencia de los encuestados. Fuente: Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

Sobre el viaje al trabajo: modos, tiempos y dificultades

De la muestra de 1007 encuestas que declararon como actividad principal diaria “trabajo fuera del hogar” se observa que los **modos de transporte utilizados** en dicho viaje corresponden en primer lugar al transporte público automotor (49.35%), en segundo lugar al automóvil particular (37.54%) y en tercer lugar a pie (13.51%), como se indica en la Figura 4. Esto pone en claro la relevancia del servicio de transporte público en las actividades diarias de la población, y en la importancia de su calidad para garantizar el bienestar diario de la población.

A su vez las **líneas más utilizadas por los usuarios** corresponden a la línea provincial 273 (26.44%) que recorre el área Norte de la periferia y la línea municipal Oeste (24.67%), que recorre todo el sector Oeste de la periferia

del partido, seguidas de las líneas municipales Este (14.89%) y Norte (14%). Lo interesante es que en dichos sectores residen grupos poblacionales de nivel socioeconómico muy diferente, en el área Norte predomina una población de mayor poder adquisitivo y en las periferias Oeste y Este se localiza la población de condición socioeconómica más precaria del partido.

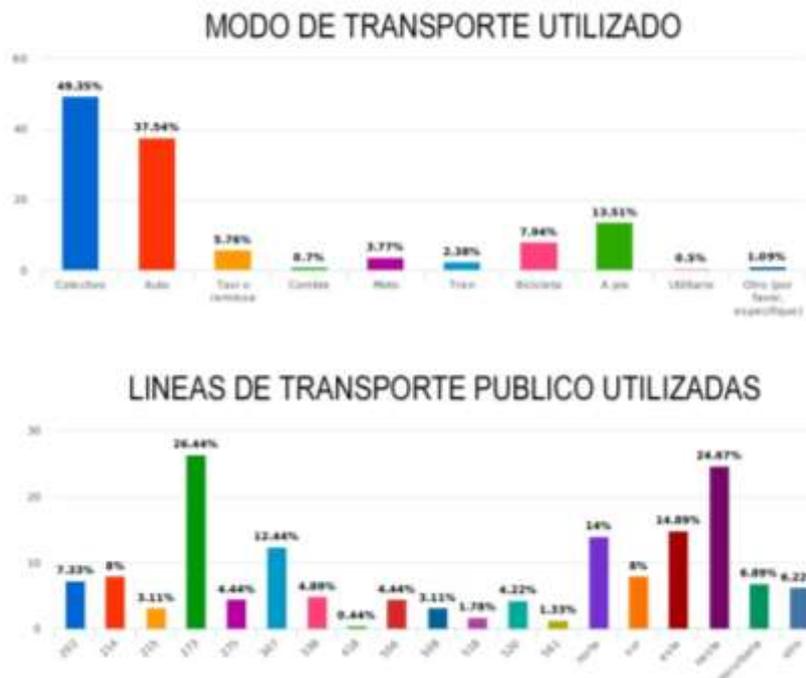


Figura 4. Actividad principal de los encuestados y modo de transporte utilizado en el viaje en el viaje al trabajo. Fuente: Encuesta de “Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

En cuanto a las **principales dificultades observadas en el viaje al trabajo** en transporte público se destacan en primer lugar (i) la poca frecuencia o el incumplimiento de las frecuencias del servicio de transporte; (ii) los servicios que van llenos y, como consecuencia, no paran en las paradas siguientes dejando a los usuarios varados por más tiempo o hacen que el viaje resulta insoportable para el usuario que está a bordo; (iii) la necesidad de combinar más de una línea para llegar al lugar de trabajo; (iii) el estado de los vehículos; (iv) la forma de manejo de los choferes y (v) la falta de información sobre los recorridos y horarios.

En cuanto a los **tiempos de viaje al trabajo** el 50.45% de los encuestados tiene entre 10 y 30 minutos de viaje, 23.24% tiene de 30 minutos a una hora de viaje al trabajo, un 14.17% debe enfrentar más de una hora de viaje para llegar trabajo y apenas un 12.13% tiene solamente unos 10 minutos de viaje a su trabajo. A pesar de ello, los tiempos promedio de viaje se desarrollan en un rango aceptable.

VIAJAR AL TRABAJO. El caso del Centro Administrativo Gubernamental de La Plata

El CAG es un conjunto de edificios de gobierno (Figura 5) que se localizan en la Plaza Moreno entre las calles 11 y 12 y las avenidas 51 y 53, en el centro geográfico de la ciudad de La Plata. Está conformado por la Torre I “Dr. Alejandro Korn” y la Torre II “Ing. Luis Monteverde”, construcciones gemelas y simétricas que flanquean el Palacio Municipal. La mayoría de los empleados que asisten a las torres realizan tareas de carácter administrativo, pero también es importante considerar aquellos que realizan tareas de mantenimiento técnico, limpieza y servicios a terceros. Esto indica una variedad de tipos de empleo que coexisten dentro de los empleados del CAG y, en consecuencia, con diferente nivel socioeconómico.



Figura 5. Imágenes de la localización de las torres del Centro Administrativo Gubernamental en el partido de La Plata. Fuentes: Elaboración propia en base a Imágenes de Google Earth 2016 y fotografía del documento “Centro Administrativo Gubernamental de La Plata, 1970/87” Urgell Penedo Urgell

A continuación se detalla una síntesis de los resultados de las encuestas y entrevistas realizadas a los empleados del CAG en La Plata y que dan cuenta de los principales aspectos en su movilidad y la elección de su modo de transporte.

Sobre la población de los empleados del CAG y sus hogares

Según los datos de la encuesta, la muestra refleja una proporción del 45% de empleados hombres y 55% mujeres. En cuanto a su nivel de instrucción un 30% de encuestados tuvieron una formación de posgrado (completa o incompleta), un 64% han completado carreras de grado universitarias y un 48% no las ha completado; un 35% poseen estudios terciarios, un 28% han completado sus estudios secundarios y tan solo un 4% presenta un grado de formación básica incompleta.

En cuanto a las conformaciones de los hogares de los empleados del CAG, la muestra indica un 41% de hogares de familia tipo (3 o 4 integrantes) un 27% de hogares de dos personas, un 21% de hogares de un solo integrante, un 8% de hogares con cinco personas y un 3% de hogares de seis o más integrantes (Figura 6). Esto cobra muchísima importancia en los itinerarios de viaje ya que los hogares con hijos (pequeños sobre todo) desarrollan prácticas de movilidad en torno a los horarios de entrada y salida de los chicos a la escuela. Dicho itinerario, por lo general, es asignado al padre que tenga el manejo del vehículo familiar.

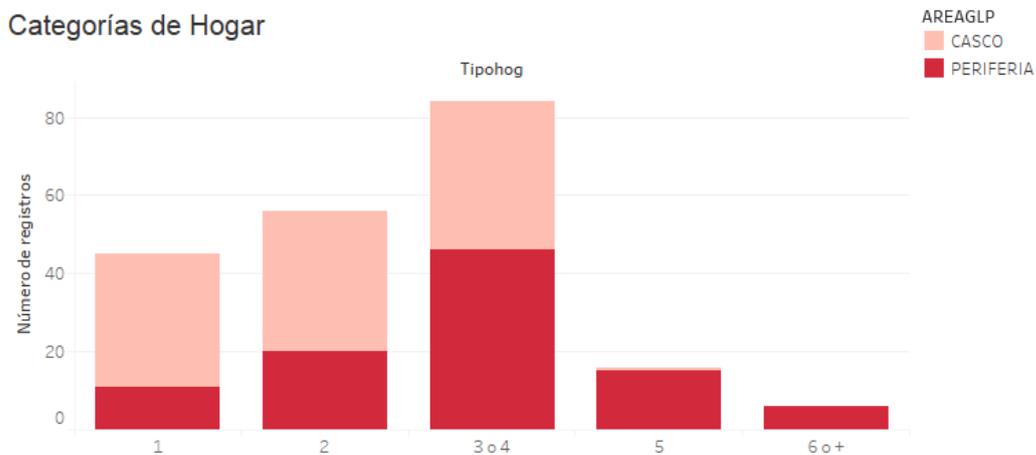


Figura 6. Cantidad de Integrantes por hogar de los encuestados de las torres del CAG según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en base a los datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

Según datos de la encuesta, un 52% de los empleados residen dentro del casco fundacional y el restante 48% se divide entre los distintos sectores de la periferia platense. Como primer observación se encuentra una clara tendencia a la posesión de uno o más autos en los hogares por fuera del casco fundacional (Figura 7) y en la ciudad en general.



Figura 7. Tenencia de Auto Particular, Moto y Bicicleta de los encuestados de las torres del CAG, georreferenciados según su localización residencial. Fuentes: Elaboración propia en base a Imágenes de Google Earth 2016 y en base a los datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

Esto hace referencia a varios factores señalados en las entrevistas. Por un lado las distancias a recorrer diariamente impiden el desarrollo de los viajes en medios no motorizados, por otro lado las dinámicas e itinerarios propios de las familias con varios integrantes o hijos pequeños exigen una mayor flexibilidad en los recorridos que las ofrecidas por el transporte público, así como el ahorro en los tiempos de espera. Por último, el surgimiento de posibles actividades y trayectos intermedios por compras o trámites, también influye en la inclinación de los usuarios a la tenencia de un auto.

Sobre el viaje al trabajo: modos, tiempos y dificultades

La definición del perfil de movilidad de los empleados del CAG fue uno de las variables donde se pudo observar más claramente el modo en que las encuestas y las entrevistas se complementaron para aportar una mejor explicación al comportamiento de los usuarios. A partir de lo mencionado anteriormente con respecto a la tenencia de vehículos en el hogar, el transporte público sobresale como el primer modo de transporte utilizado por la muestra del CAG con un 46% de usuarios y le sigue el auto particular con el 34% de la muestra (Figura 8).

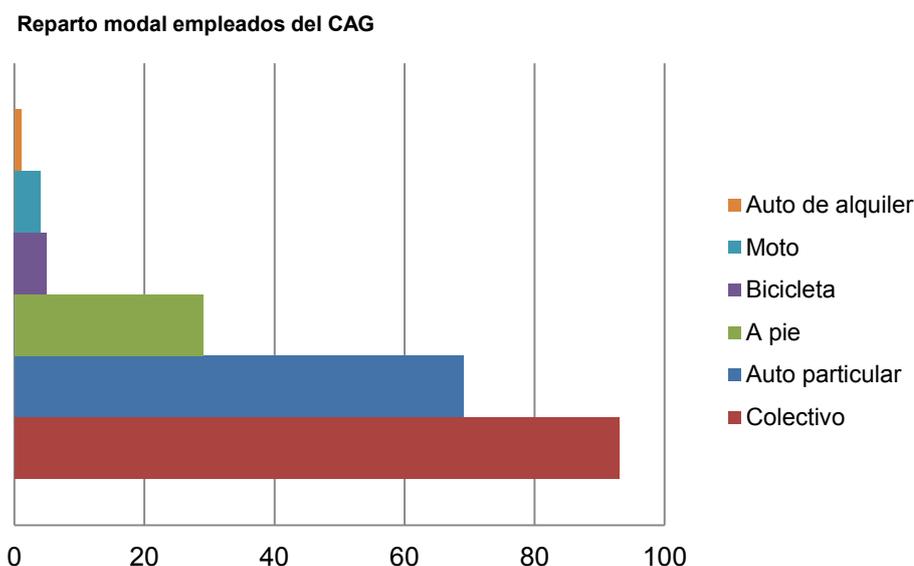


Figura 8. Perfil de movilidad de los empleados del CAG. Fuentes: Elaboración propia en base a los datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

El aporte de las entrevistas permitió comprender mejor las decisiones detrás de dicho patrón modal predominante, es cierto que los empleados del CAG que priorizan el uso de automóvil hacen para poder coordinar los itinerarios tanto con otros miembros de su familia, como con otros trabajos por fuera. Pero, la mayoría de ellos no viajan en auto como conductores, sino como acompañantes, esto se debe a un problema subrayado incansablemente en las entrevistas y es el estacionamiento. Los entrevistados hicieron énfasis en el gasto de tiempo y dinero que implica encontrar un estacionamiento en ese sector de la ciudad, al tratarse no solo del centro geográfico, sino también comercial, cultural, judicial y administrativo. Es por ello que aquellos que pueden ser llevados por otro familiar al trabajo, prefieren dicha alternativa, o en el caso de ser los conductores del auto, optan por estacionarlo en un rango de seis o siete cuadras de distancia a su lugar de trabajo, porque no consiguen otro estacionamiento cerca, o porque no quieren afrontar los gastos del aparcamiento medido. Esta misma dificultad del estacionamiento es lo que lleva a muchos empleados a optar por el transporte público.

Condiciones territoriales en el uso del transporte público

La condicionante territorial forma parte de las variables que los usuarios consideran a la hora de elegir su modo de transporte. En la Figura 9 se puede ver con claridad que la oferta del transporte público próxima al Centro Administrativo tiene una gran área de influencia en el partido y llega a los diferentes sectores de la periferia. Sin embargo el desconocimiento o incumplimiento de las frecuencias del servicio de transporte hace que los empleados se sientan desalentados de utilizarlo, especialmente si necesitan llegar en algún horario específico al trabajo.



Figura 9. Oferta de transporte público del CAG y localización de los empleados que utilizan transporte público en su viaje georreferenciada. Fuentes: Elaboración Arq. Cristian Cola en base a los datos de la “Encuesta de Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013” (Aón, 2013)

La impresión de los usuarios sobre sus propias condiciones territoriales resultó un ejercicio muy interesante, para el investigador eran “claras” las deficiencias en torno a la infraestructura vial y las frecuencias del transporte público, es por ello que resultó contraintuitivo por momentos que los usuarios no destacaran ninguna de estas falencias o las despreciaran como insignificantes en algunos casos. Si se señalaron muchas dificultades en relación a las frecuencias variables del transporte público, tanto a diferentes horas del día, como en los fines de semana y periodos estivales sin escuelas. Los colegios, por otro lado, fueron un elemento nombrado varias veces por los entrevistados en su relato de itinerario, especialmente por los problemas en torno a los horarios de salida y entrada de los niños por la mañana y al mediodía particularmente, que coinciden con los horarios laborales y esto genera una congestión generalizada en el área central.

Restricciones personales en el uso del transporte público

Cuando se presentó la pregunta sobre las restricciones personales que percibían los usuarios a la hora de movilizarse, varios señalaron factores climáticos, pero el grupo de más de 50 años destacó por sobre todo los factores relacionados a su salud, impedimentos al caminar y sensación de inestabilidad, lo cual los limita y restringe por momentos a elegir el auto particular o de alquiler. Dentro de dicho grupo destacaron dos encuestados residentes del casco que manifestaron a su vez como un impedimento “consciente”, el desconocimiento sobre los recorridos y frecuencias del transporte público por falta de interés y de costumbre en su uso.

Por otro lado, los responsables de un grupo familiar encuentran como restricción al uso del transporte público el hecho de tener que combinar sus itinerarios y horarios con el de sus conyugues e hijos, por lo cual se ven forzados a optar por el auto, por más que esto le traiga una serie de inconvenientes tanto económicos como emocionales por el estrés que implica el manejo en el área central de la ciudad. No es así el caso de los individuos con hogares individuales o más jóvenes que tienen una mayor libertad en sus itinerarios.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Estudiar la movilidad a partir del concepto de atractor de viaje permite dimensionar no solamente la producción-atracción del mismo, sino también visibilizar el nivel y la calidad de acceso de las personas a sus actividades diarias (Aón, 2017). A su vez, este tipo de estrategias impulsan la implementación de metodologías de bajo costo y confiabilidad estadística, que permiten replicarse en los casos de otras ciudades.

En cuanto a las técnicas de recolección utilizadas, resulta un desafío muy particular la reinterpretación de los datos cuantitativos a partir de las miradas cualitativas de las entrevistas. Es necesario cuestionar constantemente aquello que los académicos observamos y entendemos como un problema, y la percepción que tienen los actores cotidianos de dicha movilidad sobre esos mismos problemas. El esfuerzo consistió en no direccionar la mirada del actor y buscar el aporte en la comprensión de su balance personal. La integración de una mirada macro y micro sobre la movilidad permite la incorporación de factores de análisis complementarios que contribuyen a construir pautas de planificación urbana con mayor alcance y mejorar el nivel de respuesta a algunas de las problemáticas urbanas, sociales, económicas y energéticas más críticas.

De los resultados obtenidos ha quedado en evidencia la necesidad por parte del Estado de desplegar políticas públicas de movilidad urbana más eficaces, que promuevan el uso del transporte público por un lado y desincentiven la elección del auto particular. A pesar de las políticas respecto al costo del estacionamiento medido en las áreas centrales, esto no impide que los autos sigan ingresando de manera desbordada al casco, ya sea que permanezcan allí todo el día o simplemente sirvan como traslado de uno de los miembros del hogar.

Con el fin de ofrecer pautas clave para la planificación y gestión de los viajes, por parte de los decisores, focalizamos en las cuestiones principales derivadas de los resultados de las encuestas presentadas. Las principales problemáticas relevadas en el uso del transporte colectivo con respecto a la frecuencia y la confiabilidad de los usuarios en el servicio de transporte público, exigen un mayor consenso y el trabajo conjunto de las autoridades de las empresas de transporte con la gestión municipal, que tengan como objetivo aportar verdaderas soluciones que faciliten el viaje no solo para los usuarios, sino también para los trabajadores de las empresas.

Al respecto, se destaca por sobre todo el desconocimiento del sistema de transporte público, como componente clave que merece especial atención en las áreas de comunicación y difusión municipal, de modo tal que desarrollen un sistema de información actualizado, confiable y asociado a las nuevas tecnologías informáticas, inclusive asociadas con otros sistemas de información como las *app* de movilidad que existen actualmente en el partido, pero que no cuentan con información oficial de confianza. Por otro lado, la condicionante territorial del estado del equipamiento y la infraestructura urbana, como la ausencia de paradas resguardadas en ciertos sectores de la periferia, transforman en un suplicio la espera diaria por el colectivo y, en el largo plazo, producen el abandono por parte del usuario.

En cuanto a las reflexiones que pueden desprenderse sobre la relación de los procesos urbanos y la accesibilidad el trabajo, la comunicación mostró como el desarrollo urbano no planificado del Gran La Plata dio como resultado un crecimiento expansivo del parque habitacional, provocando la segregación espacial de la población localizada en las periferias, ampliando las distancias con respecto al casco y, en consecuencia, complejizando su movilidad diaria en términos de tiempo, costos y accesibilidad a los servicios de transporte y a los equipamientos y servicios urbanos.

Es necesario asumir la urgencia en el acceso a las fuentes de trabajo en contextos de creciente pobreza y los costos que implica para los sectores más vulnerables la movilidad en la ciudad, de allí la importancia del transporte público como modo de viaje, y la necesidad de garantizar su accesibilidad a toda la población, contemplando no solo los aspectos espaciales y económicos del transporte sino también la experiencia cotidiana del que espera y sube cada día al colectivo para ir a trabajar.

BIBLIOGRAFÍA

Aón, L. C. (2013). Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata 1993/2003. La Plata.

Aón L.C. y López, M.J. (2016). El viaje cotidiano al colegio, desafío de accesibilidad: el caso de los atractores escolares en el centro de la plata. Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. CLATPU 2016

Aón, L. C. (2017). Racionalidad no económica de la movilidad urbana en ciudades intermedias de la Argentina. Universidad Nacional de La Plata.

Aón, L. C. (IIPAC-F.-U., Giglio, M. L. (IIPAC-F.-U., & Martini, I. (I.-F.-U. (2014). Patrones de Movilidad a nivel hogar y su comportamiento energético ambiental en Gran La Plata. Obera: Comisión de Publicaciones de ASADES INENCO.

Avellaneda García, P., & Lazo, A. (2011). APROXIMACION A LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA PERIFERIA POBRE DE DOS CIUDADES LATINOAMERICANAS. LOS CASOS DE LIMA Y SANTIAGO DE CHILE. Revista Transporte Y Territorio, (4), 47–58. Retrieved from www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf

Gutiérrez, A. (2009). La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires. Encuentro de Geógrafos de América Latina. Retrieved from http://egal2009.easyplanners.info/area05/5272_Gutierrez_Andrea.pdf

Gutiérrez, A. (2012). GESTIÓN METROPOLITANA DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN BUENOS AIRES. Falsos dilemas y perspectivas. Revista Iberoamericana de Urbanismo, (8), 89–103.

Herce Vallejo, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. (G. Dupuy & J. Sainz, Eds.) (1o). Barcelona: Editorial Reverté.

INDEC. (2010). Censo de Población, Hogares y Viviendas. Partido de La Plata

INDEC. (2014). Encuesta Permanente de Hogares.

Oporto, G., Aguilar, M., & Blanco, J. (2011). Plan Estratégico Territorial Avance II: Argentina Urbana. (Disegno Brass, Ed.) (1o). Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Ortúzar, J. de D., & Willumsen, L. G. (1994). Modelling transport. Retrieved from http://www.academia.edu/download/43316213/Modeling_Transport_4th_Edition_de_Dios_20160303-22082-1u2ouu5.pdf

Vera, J., & Salvia, A. (2011). Cambios en la estructura económica-ocupacional durante fases de distintas reglas macroeconómicas. Uca.Edu.Ar. Buenos Aires: ASET - Asociación Argentina de Especialistas en Estudios de Trabajo. Retrieved from http://www.uca.edu.ar/uca/common/grupo68/files/Vera_2.pdf