

1 PASAJEROS 1

El servicio público, costoso e ineficiente

Según una encuesta, el 78% de los argentinos creen que el transporte afecta su calidad de vida; deficiencias en colectivos, trenes y subtes

Desde los primeros colectivos que circularon por Buenos Aires como taxis reciclados, pasaron 85 años en los que aquellas unidades fueron modernizándose e imponiéndose como el medio de transporte más utilizado: un 69% en Capital Federal y Gran Buenos Aires y un 56% en el interior del país.

En tanto, el tren ocupa el segundo lugar, según la última encuesta de la consultora MBC-Mori, empresa de investigación de mercado y opinión pública.

El colectivo, al que rescatando un término del lunfardo algunos llaman *bondi*, cuenta por las calles de la ciudad de Buenos Aires con unas 10.000 unidades y no llegan a satisfacer la demanda de pasajeros que diariamente viajan apiñados, complicados además por la falta de monedas para que las maquinistas expendan el boleto. "Tenés que perder dos horas de cola para cambiar billetes por monedas y guardar para viajar durante la semana", es el lamento usual entre los usuarios.

Para quienes se desplazan dentro del área metropolitana, la prometedora instrumentación de un boleto electrónico que podrá usarse en colectivos, trenes y subtes llega como un anuncio esperanzador. Aunque las quejas abordan otros cuantos reclamos: Es frecuente escuchar que "el *bondi* no llega nunca y, aunque tenga forma de bus, se parece más a una lata de humanos saturada".

De acuerdo con el sondeo citado, el 36% de los porteños protesta por la baja frecuencia y la escasez de unidades, mientras que un 84% está insatisfecho con el estado de las calles. También la falta de estaciones de transferencia dificulta la movilidad en puntos neurálgicos como Retiro, Once y Constitución.

El subterráneo, al que recurre un 33% de los habitantes del área metropolitana de Buenos Aires, está considerado el medio que más mejoró, mientras que un 32%

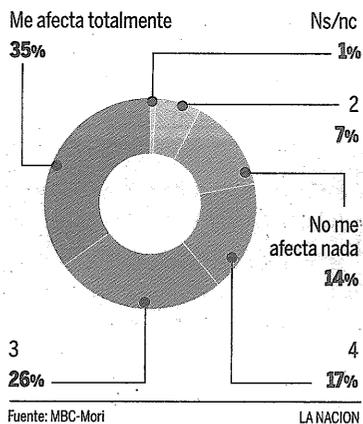
opinó igual sobre los micros de larga distancia, según el sondeo.

El 55% dijo que el ferrocarril suburbanó es el que peor empeoró su servicio en el último lustro. Teniendo en cuenta que el 65% de los viajes en días hábiles son por trabajo (datos oficiales) se entiende que un 78% haya respondido en la consulta que el funcionamiento de los transportes públicos afecta su calidad de vida.

De allí que Inés Schmidt, coordinadora del Centro de Estudios

Calidad de vida

En una escala de 1 a 5, donde 1 significa no me afecta nada y 5 me afecta totalmente ¿cuánto diría Ud. que le afecta la situación del transporte público de su ciudad en su calidad de vida?



de Transporte Area Metropolitana de la Universidad de Buenos Aires (UBA), define al transporte público como "un conjunto importante de actores públicos y privados, que no actúan en forma coordinada".

En un trabajo publicado (ver aparte), Schmidt especificó que "el acceso al transporte público es una de las condiciones de la ciudad democrática y que esencialmente nos permite reconocer su diversidad y



A pesar de las dificultades, según una encuesta, el subte es el medio de transporte que más mejoró



El ferrocarril, entre los medios más criticados

Quejas en La Plata, Tucumán y Córdoba

El último sondeo realizado por MBC-Mori sobre 800 encuestados de CABA, GBA, La Plata, Mar del Plata, Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán, revela distintas realidades en el interior, con respecto al transporte público: Por ejemplo, el 70% de los residentes en la ciudad de La Plata confesó estar insatisfecho con el servicio de transporte público. En orden de disconformidad, a los platenses les siguen los habitantes de San Miguel de Tucumán, con un 64%, y los de la ciudad de Córdoba, con un 58%. Las excepciones: un 42% de los habitantes de la ciudad de Rosario está satisfecho con los servicios en su localidad, y también lo está un 34% de los habitantes de Mendoza.

EN EL INTERIOR

configurar su identidad en los procesos de inclusión, revirtiendo el impacto de la fragmentación social y urbana".

Los trenes, otra odisea

El servicio de trenes representa otra odisea cotidiana, especialmente para el grueso de trabajadores que viajan del Gran Buenos Aires al centro. Un transporte que en 150 años de circular por la Argentina llegó a tener casi 50.000 kilómetros de vías

operativas en sus épocas de esplendor y hoy no alcanza al 20 por ciento. Aunque todavía cuenta con el trazado de vías más grande de América Latina, hace tiempo que su deterioro despierta reacciones violentas, como la quema de vagones, especialmente entre quienes viajan por los ex Roca, Sarmiento o Belgrano.

A los primeros pasajeros que se subieron a La Porteña el 30 de agosto de 1857, en la esquina de Tucumán y Cerrito —una locomotora que simbolizaba el camino hacia el progreso— se los consideró más que osados, por atreverse a viajar en un convoy que echaba humo y andaba sobre rieles. Hoy la valentía se demuestra viajando colgados, aun en los trenes "rápidos".

Si en el colectivo van apretados "como sardinas", en el tren ocurre otro tanto. Un pasajero del Roca contaba por Internet que se trasladaba diariamente a su trabajo "peor que el ganado que va al matadero". Presenció incendios y accidentes, y sufre la impuntualidad constante y los apretujones.

Catarsis en la Web

Son muchos los devenidos internautas que aúnan sus reclamos por

la Web para exigir mejoras en los servicios. A partir de los blogs, encaran acciones conjuntas, a través de organizaciones como Sufridos usuarios del Roca, Frente de Usuarios Desesperados del Sarmiento y Movimiento Nacional por la Recuperación de los Ferrocarriles Argentinos, entre otras.

El gobierno nacional, que anunció el año pasado la polémica construcción de un tren bala que uniría Buenos Aires con Rosario y Córdoba, en menos de tres horas y a 320 kilómetros por hora, comenzó este año comprometiéndose a realizar diversas obras para mejorar la prestación de los ferrocarriles.

La necesidad de trabajar en conjunto

DESDE EL ESTADO

Para Inés Schmidt, coordinadora del Centro de Estudios de Transporte Area Metropolitana (Cetam) de la Facultad de Diseño, Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (UBA), "el transporte es un servicio público que posibilita visualizar en los viajes generados una demanda que se expresa en diferentes y múltiples estrategias de vida, en la formación de capital y desarrollo urbano".

Para la profesional, "las múltiples ju-

risdicciones que expresan al Estado nacional, provincial y municipal no son un límite para la ejecución de políticas, planes y programas interjurisdiccionales; muy por el contrario, ratifican las autonomías en la estructura federal del Estado".

"Esta organización configura una trama de planos operativos y jurisdiccionales paralelos que generan compromisos, acuerdos y consensos en la planificación y regulación del transporte público

y, por consiguiente, esta situación condiciona las políticas generales y particulares que deben implementarse en las diferentes jurisdicciones", sentenció Schmidt.

En el caso de Buenos Aires, en los días hábiles 1.200.000 personas se desplazan en trenes y 1.600.000 en subtes, pero las estrellas son los colectivos que trasladan a 3.800.000 pasajeros diarios, muchos de ellos residentes en diferentes jurisdicciones del área metropolitana.