

ESTABLECIENDO DIÁLOGOS ACERCA DE LA RELEVANCIA DE LA INTERSECTORIALIDAD EN LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE. EL CASO DE ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Solange Paula Redondo*

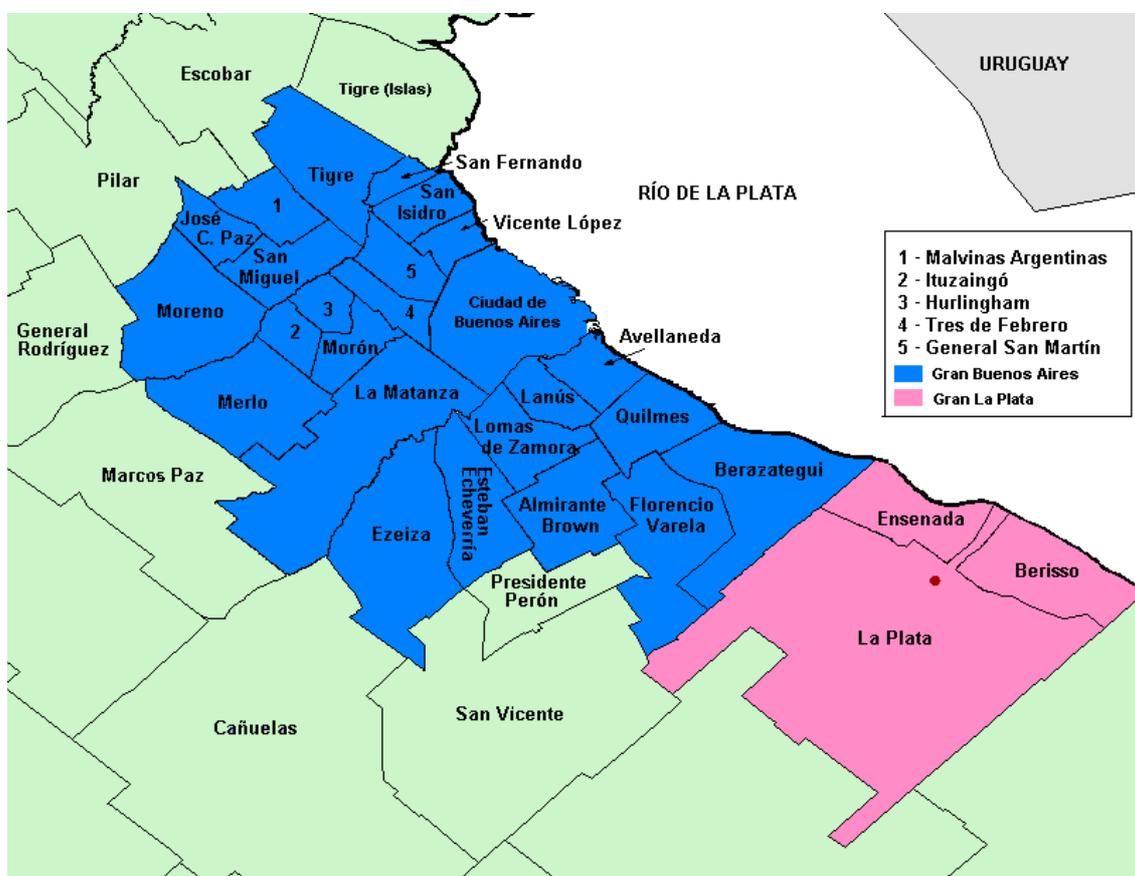


Figura 1. Área Metropolitana de Buenos Aires

Fuente: Wikipedia (2017).

El Área Metropolitana de Buenos Aires con aproximadamente 2.400 km² y 14 millones de habitantes, presenta importantes heterogeneidades

* Profesora y licenciada en Geografía por la Universidad Nacional de Luján. Maestranda en Políticas Sociales Urbanas en la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Docente e Investigadora de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. Correo electrónico: redondosolange@gmail.com

socioespaciales y económicas derivadas de las deficiencias en el desarrollo de políticas de ordenamiento territorial, dentro de las cuales las políticas de transporte resultan por demás relevantes. Debemos considerar que en las grandes áreas metropolitanas, la movilidad y el transporte impactan en la calidad de vida de la población en tanto determinan el acceso a bienes y servicios básicos. En el caso aquí analizado, la centralidad que ejerce la Ciudad Autónoma de Buenos Aires donde se concentra la mayor cantidad de actividades, empleos, servicios educativos, sanitarios y recreativos, obliga a quienes residen en la periferia a movilizarse cotidianamente para acceder a las mismas, invirtiendo altos costos económicos y temporales.

El proceso de urbanización que experimenta el Área Metropolitana de Buenos Aires desde hace varias décadas se llevó a cabo sin el acompañamiento de servicios básicos y con una clara expulsión hacia la periferia de la población de menores recursos económicos, aumentando cada vez más las desigualdades y el aislamiento.

El déficit de infraestructura de servicios básicos, especialmente de transporte, es tan importante que incluso al interior de los partidos que integran el Gran Buenos Aires la movilidad y los desplazamientos resultan complejos. La provisión de servicios de transporte responde a una lógica empresarial y monopólica a partir de la cual los recorridos de los medios de transporte se realizan por las arterias principales, por las calles pavimentadas, con bajas frecuencias que incrementan los tiempos de desplazamiento aún al interior de la misma localidad, dando como resultado que quienes no cuentan con el servicio simplemente queden aislados y se vean obligados a adaptar sus actividades, sus deseos y necesidades a los límites de sus propios barrios.

Frente a lo expuesto es necesario que el Estado desarrolle e implemente políticas de transporte cuya prioridad sea favorecer la movilidad de las personas dentro del espacio urbano y por ende, reducir las desigualdades de acceso a los bienes y servicios básicos (CUNIL GRAU, 2005). A lo largo de este diálogo se pretende evidenciar la importancia de la intersectorialidad en las políticas de transporte y el impacto generado a partir de la deficiencia de las

mismas en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Haciendo un breve recorrido por la historia de las políticas de transporte en Argentina, es posible mencionar tres modelos de organización y regulación del sistema de transporte (BARBERO; BETRANOU, 2013). El modelo tradicional desarrollado entre 1940 y 1980, se caracterizó por una fuerte presencia estatal en la regulación y provisión de servicios de transporte público, con un aumento creciente de la demanda conforme se consolidaba la expansión del AMBA. A pesar del fuerte impulso, a lo largo de esos años se produjeron importantes crisis en el sistema de transporte público que iniciaron los procesos de desinversión que se concretarían finalmente a lo largo de la década siguiente.

El modelo de reformas de los años '90 no priorizó la aplicación de políticas sectoriales destinadas a revertir la situación, muy por el contrario, se aplicaron políticas de privatización, descentralización y desregulación. Se llevaron a cabo “reformas estatales” que impactaron desigualmente en los modos de transporte; en el caso de los transportes urbanos predominaron las concesiones (por ejemplo las carreteras y los ferrocarriles) y la desregulación de servicios. Este manejo significó el deterioro absoluto de los modos de transporte públicos y fomentó el uso de transporte automotor tanto privado como de autotransporte, manejado como se mencionó en párrafos precedentes, por empresas privadas que monopolizaron las prestaciones. Por último, a partir del 2003 se evidencia un aumento en la demanda de transporte público de pasajeros, como así también un crecimiento del parque automotor, impulsado por ciertas mejoras económicas. Aunque no fue hasta el 2012, cuando se produce la tragedia ferroviaria¹ más importante de la historia de la Argentina, cuando el Estado comienza a llevar a cabo medidas concretas de inversión y estatización de ferrocarriles, que se materializaron en la renovación de infraestructura; aunque las décadas de desinversión implica muchos más esfuerzos que los aquí mencionados y aún queda mucho camino por recorrer.

¹ La denominada “Tragedia de Once” se produjo el 22 de febrero del 2012, cuando un tren de la línea Sarmiento colisiona en la estación terminal provocando la muerte de 52 personas y más de 800 heridos, evidenciando el total deterioro, la ausencia de inversión y corrupción del sistema ferroviario Argentino.

Los mencionados autores plantean que

las políticas nacionales de transporte en los últimos 30 años se caracterizaron por ser el resultado de medidas aisladas, que alentaron la ineficiencia y la degradación de servicios e infraestructura (BARBERO; BETRANOU, 2013).

Actualmente el sistema de transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires cuenta con siete líneas férreas que la cubren parcialmente mientras que los subterráneos, se reparten en seis líneas que a pesar de las ampliaciones concretadas en los últimos años abastecen un área muy limitada, incluso para los habitantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por su parte los servicios de autotransporte, representados fundamentalmente por los colectivos, son provistos por empresas privadas que han formado monopolios y se transformaron en el principal modo de transporte utilizado por quienes habitan el Gran Buenos Aires, aunque las prestaciones realizadas también presentan importantes deficiencias ya que muchas veces superponen los recorridos tanto entre sí como con los servicios ferroviarios. El pre metro, es una línea de tranvía que sólo se extiende durante 7,5 km dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En el Área Metropolitana de Buenos Aires, la movilidad cotidiana resulta una característica predominante en los desplazamientos y el uso de transporte público especialmente para los sectores sociales más empobrecidos que residen en las periferias, quienes deben recorrer grandes distancias para acceder a los bienes y servicios que necesitan y/o desean, aun si se trata de desplazamientos dentro de la misma localidad o en localidades aledañas. En los partidos que componen el Conurbano Bonaerense, las distancias a hospitales, escuelas y otros servicios básicos muchas veces superan los 30 km, cuyo recorrido implica la combinación de caminatas con varios modos de transporte y la inversión de altísimos costos económicos y temporales. Además muchos barrios del conurbano bonaerense presentan importantes deficiencias en infraestructura, con calles de tierra, sin desagüe pluvial, sin alumbrado ni recolección de residuos y con servicios sanitarios y educativos insuficientes y/o extremadamente distantes. Esta situación contribuye a la reproducción de la pobreza en tanto las personas ven limitadas sus posibilidades de efectivizar su

derecho a la movilidad y su plena inserción social.

Pero no podemos asumir que sólo se trata de resolver el problema del transporte, sino también de la provisión y correcta distribución geográfica de los servicios básicos que permiten la satisfacción de necesidades como los servicios educativos y sanitarios, ya que la sola existencia de los mismos no garantiza el acceso y el uso efectivo. De hecho en la última década se han implementado importantes políticas sanitarias que implicaron la construcción de varios hospitales y Unidades de Pronta Atención (UPA)² sin considerar la accesibilidad. No sólo no se han provisto a estas áreas de nuevos medios de transporte, sino que tampoco se han adecuado los recorridos y las paradas de los ya existentes, de modo tal que si bien el servicio existe, para las personas aún resulta muy complejo el acceso.

Entonces si consideramos que la movilidad y el transporte impactan en la calidad de vida, las políticas de transporte deben pensarse de manera intersectorial. El enfoque aportado por el diseño de políticas intersectoriales no sólo prioriza el mejoramiento de servicios públicos sino también solucionar el problema que dicha política intenta enfrentar (CUNIL GRAU, 2013).

Tanto el trabajo de campo realizado en los últimos años, como otros estudios previos, evidencian que existen desarticulaciones entre las políticas de transporte y las políticas sanitarias ya que los nuevos centros de salud barriales no logran evitar traslados al hospital ya que no cuentan con los equipamientos de mayor complejidad (ecógrafos, tomógrafos, laboratorios) sino que se concentran en la atención primaria y además no prestan servicios los fines de semana. Asimismo las ambulancias resultan no sólo insuficientes para la cantidad de población residente en cada municipio sino que además no son adecuadas a la infraestructura de las zonas periféricas (GUTIÉRREZ, 2010).

El objetivo perseguido por las políticas de transporte debe centrarse en favorecer la movilidad de las personas dentro de la ciudad, buscando reducir

² Son unidades sanitarias que cuentan con atención de urgencias con el objetivo de reducir la demanda de guardias hospitalarias. Algunas cuentan con sistemas de internación breve y algunos equipamientos de complejidad media, como tomógrafos, electrocardiogramas y ecografías.

las desigualdades de acceso, resolver el aislamiento y la exclusión en la que se encuentran inmersos vastos sectores poblacionales.

Frente a lo expuesto resulta indispensable el diseño e implementación de políticas de transporte que consideren las dimensiones y las distancias del área metropolitana de Buenos Aires, como así también la distribución de los bienes y servicios básicos, garantizando el acceso para todos los sectores poblacionales. Por ello dichas políticas deben ser pensadas de manera intersectorial.

El presente diálogo no pretende cerrarse en estas líneas, muy por el contrario espera ser revisado y discutido con nuevos aportes de quienes lean este artículo.

Referencias Bibliográficas

BARBERO, José; BETRANOU, Julián. *Una asignatura pendiente*. Estado, Instituciones y política en el sistema de transporte. Documentos de trabajo del Instituto del Transporte N° 1. Serie estudios de transporte. Universidad Nacional de San Martín, 2015.

CUNIL GRAU, Nuria. La intersectorialidad en el gobierno y la nueva política social. In: CONGRESO INTERNACIONAL DEL CLAD SOBRE LA REFORMA DEL ESTADO Y DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, 10., 2005, Santiago, Chile. *Actas del...* Santiago, Chile, 2005.

GUTIÉRREZ, Andrea. Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona: Universidad de Barcelona, n. 33, v. 14, ago. 2010. Disponible en: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>>. Acceso en: ene. 2017.

LIBERALI, Ana María; REDONDO, Solange. La heterogeneidad de las distancias en el Área Metropolitana de Buenos Aires. In: ORDUNA, Martín et alii. *Movilidad y pobreza, una prioridad para en AMBA*. Buenos Aires: CETAM/ FADU/ UBA, 2012.

REDONDO Solange. Marginalidad social y acceso al transporte en González Catán, partido de La Matanza. In: ORDUNA, Martín; LIBERALI, Ana María; VIDAL KOPPMANN, Sonia. *Movilidad y pobreza*. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: El Autor, 2012.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO. *Hacia una Política de Transporte de Calidad en el AMBA: Diagnóstico y Recomendaciones Informe Final*. Documento de uso interno. Versión de 24 nov. 2015.

WIKIPEDIA. Gran Buenos Aires. 5 ene. 2017. Disponible en: <https://es.wikipedia.org/wiki/Gran_Buenos_Aires>. Acceso en: feb. 2017.

