

PONENCIA COMUNICACIÓN

EL TRANSPORTE PÚBLICO y LA CONFIGURACION DEL TERRITORIO EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y EL DESARROLLO URBANO EN EL SIT-AMBA

Igarzábal María Adela, Benedetti Julio, Dietrich Patricia, Ajhuacho Raquel, Alejandro Carcagno, Mayo Patricia, De Pietri Diana Elba, Majul María Victoria, Tomassi Fernando, Bibiana Alvarez, Ocello Natalia, Bartolini Ana, Martinez Esteban, Cittadino Alejandro

Centro de Información Metropolitana, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Pabellón 3 Ciudad Universitaria

Planeamiento Urbano y Regional

cimmai@fadu.uba.ar, juliobenedetti2004@yahoo.com.ar, pdietr@fadu.uba.ar,
cimraj@fadu.uba.ar, acarcagno@yahoo.com.ar, depiertrid@hotmail.com,
patri_mayo@yahoo.com.ar, vickima_1@hotmail.com, fertomasi@yahoo.com,
nataliaocello@yahoo.com.ar, anabartolini@yahoo.it, oemart@gmail.com,
cittale@yahoo.com.ar

El SIT-AMBA es un Sistema de Información Territorial para el Área Metropolitana de Buenos Aires y constituye el proyecto principal del CIM. Siendo la base para todas sus actividades de investigación, su plataforma de datos geoespaciales abarca contenidos de uso en temáticas de planeamiento territorial.

En este marco, el autotransporte público de pasajeros es uno de sus componentes principales, ya que posee un rol protagónico con relación al desarrollo urbano y la evolución de los primeros centros o localidades originadas a partir de las estaciones ferroviarias.

En la Ciudad de Buenos Aires, la circulación del autotransporte público de pasajeros se caracteriza por recorridos dentro de la ciudad, desde y hacia localidades vecinas (Municipios del Área Metropolitana de Buenos Aires); o con otros destinos y procedencias más lejanos ubicados dentro y fuera del país. Se observa, en este sentido, que el Área Metropolitana de Buenos Aires es considerada como su principal área de influencia en virtud de la fluida circulación en el transporte de personas y bienes. (Benedetti, 2014)

De esta manera los colectivos responden a una oferta diversificada que cubre casi totalmente la Ciudad de Buenos Aires y, en relación con ésta y el conurbano, realizan recorridos que reproducen el esquema lineal de los ferrocarriles, aunque su flexibilidad les permite una mayor cobertura.

Las líneas de carácter nacional vinculan la Ciudad de Buenos Aires con los Municipios aledaños.

Las líneas de carácter provincial se utilizan fundamentalmente para la vinculación entre localidades del conurbano, aunque en su mayoría siguen los corredores radiales.

Las líneas de jurisdicción municipal, en tanto, tienen recorridos que permiten la vinculación entre barrios del conurbano y conectan los barrios con las estaciones del ferrocarril.

Una herramienta fundamental para pensar el territorio la proporcionan las geotecnologías, sirviendo de base para una visión integral de los flujos de transporte. (Benedetti, 2014)

El mapa, establece un ordenamiento simbólico del espacio interactuando con diversos elementos que conforman la estructura urbana (población, actividades, sistema vial) brindando una referencia en la organización del territorio. Además reconstruye la lógica de centro y periferia. La representación de las localidades metropolitanas coincidentes con las estaciones, se ubican en la intersección de la red de colectivos y los ejes ferroviarios, continuándose y extendiéndose hacia los territorios más alejados del AMBA.

Los colectivos promovieron y acompañaron el desarrollo urbano de la mano del ferrocarril, quedando integrados en un esquema metropolitano. A los fines de vislumbrar esta relación, algunos antecedentes históricos se describirán a continuación, divididos en dos ejes de actuación: la configuración territorial y el desarrollo del transporte masivo en Buenos Aires.

La configuración territorial.

Se distingue un primer ciclo de estructuración territorial en el período republicano entre 1870 y 1930, en el que se organiza la matriz monocéntrica y radial que habría de sustentar los crecimientos hasta un período muy reciente, y se construyen las infraestructuras básicas para el despliegue de la metrópolis industrial y portuaria. Buenos Aires funciona en este período como la capital del país agrícola exportador.

Al inicio del ciclo las actividades vinculadas al puerto y a los servicios ocupan un lugar central en la base económica de la ciudad, y a partir de 1890 el desarrollo industrial toma fuerza y se suma como factor clave de la economía urbana. En la dimensión social y demográfica, el factor dominante en este período es la inmigración masiva de origen europeo, que aporta la fuerza de trabajo para la expansión económica, a la vez que impulsa el crecimiento acelerado de la ciudad.

En cuanto al modelo territorial, en este período se expande y consolida el área central, a la vez que se define una temprana organización "metropolitana" por la ubicación de crecimientos sobre los nuevos ejes del ferrocarril. El desarrollo del centro se potencia tanto por la localización de las funciones de centralidad y la residencia de las clases altas como por el hecho de que los inmigrantes tienden a ubicarse lo más cerca posible del área central en condiciones de alta densidad.

El ferrocarril se construye para llevar la producción agrícola hasta el puerto bonaerense, pero a la vez se convierte en el primer estructurador metropolitano, con una influencia que se prolongaría más allá de este período. Se consolidan centros urbanos secundarios en las estaciones del ferrocarril, en torno a los cuales se ubica una parte menor de los nuevos hogares que resultan de la inmigración. Los crecimientos son entonces discontinuos en torno a subcentros, todavía no se conforman los corredores metropolitanos. Los principales ejes de esta temprana expansión se definen hacia el oeste y el sur de Buenos Aires, coincidiendo con las zonas altas entre las cuencas del Arroyo Reconquista y el Riachuelo y al sur de éste. La modalidad dominante de crecimiento urbano en las áreas de expansión resultó de la combinación de trazados en cuadrícula y procesos de autoconstrucción de viviendas individuales, dando lugar a un modelo homogéneo de barrio obrero.

En una siguiente fase de industrialización y crecimiento (1930-1970), se densifica el área central y se consolida el Conurbano.

El crecimiento urbano en este período toma distintas formas. Los principales ejes de expansión siguen siendo las líneas del ferrocarril, a los que se agregan las carreteras construidas en el período, en algunos casos reforzando los viejos ejes y en otros abriendo nuevos frentes de crecimiento.

En los ejes tradicionales los crecimientos se vuelven continuos, dando lugar a verdaderos conglomerados urbanos sobre los corredores radiales. Los subcentros se consolidan en sus funciones comerciales, de servicios y administrativas, sin llegar a cuestionar el predominio del centro principal. Se consolida, de esta forma, el modelo de "el centro y los barrios", a la vez que se fortalece un sistema de subcentros metropolitano.

En la Región Metropolitana de Buenos Aires coexisten actualmente: el Área Central de la aglomeración y su reciente expansión, una estructura de primeros centros, cuyo origen se remonta a la matriz sustentada por las líneas y estaciones de ferrocarril, y una incipiente aparición de centralidades nuevas, que responden a la lógica de las autopistas y el transporte privado.

La estructura tradicional de centros en la RMBA responde a una jerarquía simple ordenada linealmente entre el centro principal y los barrios. Un papel principal en la historia de la región corresponde a los subcentros de escala intermedia, que se localizaron en corredores radiales de transporte, particularmente en torno a las estaciones del ferrocarril metropolitano.

Surgidos entre fines del Siglo XIX e inicios del Siglo XX, estos capturaron la mayor parte del dinamismo comercial y de servicios durante décadas, sin modificar mayormente su estructura.

Los centros tradicionales comparten una serie de rasgos definitorios: se desarrollan en forma gradual y acumulativa; se organizan en torno al espacio público (avenidas, plazas); se conforman como un mix de actividades comerciales, de servicios, administrativas y sociales; son accesibles por transporte público, y a menudo coinciden con estaciones de transporte; albergan poblaciones de empresas micro, pequeñas y medianas que forman economías de distrito manteniendo su autonomía individual; sirven a distintos sectores sociales; y tienen áreas de influencia yuxtapuestas y complementarias entre centros de igual jerarquía. Además tienden a coincidir con los entornos residenciales más densos y se integran con facilidad en el tejido urbano adyacente. (Garay, 2007)

El transporte masivo en Buenos Aires.

La cuestión del transporte público masivo en Buenos Aires comenzó con la construcción del Ferrocarril Oeste, inaugurado en 1857. La federalización de la ciudad en 1880, con la anexión de los pueblos de Belgrano y Flores, fue el primer paso para una complejidad, aún vigente, entre proyectos de movilidad, visiones de la ciudad y vínculo entre actores públicos y privados.

Tanto los trenes como el subte de Buenos Aires, fueron construidos sobre la base del esquema radio-céntrico que reforzaba la centralización en la Plaza de Mayo.

Una extensa y compleja red de tranvías eléctricos y cuatro líneas de subterráneos constituían los principales medios de transporte público de pasajeros en el modo intraurbano. Así como el tranvía eléctrico (que funcionará hasta 1963) había caracterizado un proceso de urbanización expansivo, potenciando las localizaciones residenciales periféricas hasta 1920; sin embargo, será con la invención del colectivo en 1932, animado por pequeños empresarios locales, que se produzca una nueva transformación de la estructura urbana de Buenos Aires.

Algunas de las claves del éxito de su "llegada" la constituyen:

- a. su gran movilidad,
- b. la libertad en los desplazamientos,
- c. la escasa inversión inicial, que no requería de rieles ni de pavimentación,
- d. la posibilidad de modificar reiteradamente su recorrido.

El escenario de su aparición estuvo caracterizado por un intenso proceso migratorio principalmente desde el interior del país y de los países limítrofes, que ofrecen como resultado un importante crecimiento metropolitano centrado principalmente sobre la periferia, donde se aposenta la fábrica fordista, es decir, aquél modelo de localización que privilegia el polo de desarrollo concentrado.

Ello es posibilitado por la presencia de un Estado fuerte, que controla las variables de la economía y que estimula las migraciones y los asentamientos industriales en los suburbios.

En el año 1948, junto con la nacionalización de los ferrocarriles se produce la expansión incontrolable del colectivo, que sustituye gradualmente a otros modos de desplazamiento. (Tella, 2006)

Para Gutman (2007), a partir de su creación en 1928, el colectivo ayudo a la formación de los suburbios de Buenos Aires especialmente durante las décadas de 1940 y 1950.

El colectivo fue una respuesta alternativa a los agudos problemas de una metrópoli cada vez más centralizada y también a la crisis económica. Surgió cuando algunos taxis privados comenzaron a realizar recorridos fijos con frecuencias regulares, una vez que llenaban su capacidad de pasajeros. Cobraban un poco más que el tranvía pero aseguraban un viaje más cómodo y flexible. En pocos días se agruparon los dueños de los taxis formando empresas compuestas de tantos componentes como propietarios de taxis.

Pero la creación de la Corporación de Transportes en 1936 obligo a las empresas creadas después de 1934 a integrarse a ella y el servicio comenzó a desmejorar. Ante las dificultades para trabajar en la Capital, los colectivos se volcaron hacia los suburbios constituyendo de allí en más en pieza clave de su desarrollo urbano. El servicio de colectivos se expandió años más tarde, cuando el Poder Ejecutivo suspendió las expropiaciones a las empresas de colectivos en la Capital (1943) y disolvió la Corporación (1948), dando fin al monopolio.

Durante las décadas de 1940 y 1950 se produjo el gran desarrollo del transporte automotor de pasajeros, conectando la Ciudad de Buenos Aires con los suburbios. Las bajas tarifas funcionaban como subsidios a la vivienda y a la industria y fueron utilizados principalmente por los obreros y los grupos de menores recursos.

La red de autotransporte público, compensa el estancamiento sufrido por la red ferroviaria, creciendo asimismo gracias a su flexibilidad, que le permite expandirse de la mano del proceso de suburbanización en las décadas del 50 al 80, manteniéndose durante este último decenio sin mayores alteraciones. (Gutiérrez, 2005)

Según Torres (1993), en 1948, el gobierno peronista nacionaliza los ferrocarriles (80% británicos, 10% franceses), incluyendo la importante red suburbana de Buenos Aires. La Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (tranvías, ómnibus, subterráneos, colectivos expropiados) es también nacionalizada como medida

complementaria y es posteriormente disuelta; a partir de ese momento, la expansión de las líneas de "colectivos" adquiere un ritmo acelerado, lo cual cierra un ciclo comenzado en la década anterior. En efecto: entre fines de la década de 1930 y comienzos de la de 1970, se ha producido un cambio radical en la gestión del transporte urbano: del predominio de las grandes compañías privadas y la existencia de un ente monopólico mixto, se ha pasado, por una parte, al transporte nacionalizado y, por otra, al predominio de una multitud de pequeñas empresas privadas: los colectivos. Frente a su notable expansión, el desarrollo del resto del transporte público entra en un periodo de estancamiento y de degradación de los servicios: los ferrocarriles suburbanos llegan a su expansión máxima en 1920 (820 Km); los subterráneos, que habían avanzado desde 7 Km en 1913, a 15 en 1930 y 26 en 1940, se estabilizan luego en 34 Km. La explotación que hace el Estado de los ferrocarriles a partir de 1948 es deficitaria (hacia 1970, el 88% de las transferencias del Estado a las empresas nacionalizadas está dirigido a los ferrocarriles). En relación con los servicios suburbanos se produce una situación contradictoria: por una parte, el nivel de los servicios decrece por falta de inversiones y modernización; por otra, la red suburbana incrementa su papel como espina dorsal de los desplazamientos cotidianos largos (en condiciones máximas de falta de confort) contribuyendo a hacer accesibles las zonas periféricas; en este tipo de desplazamientos los "colectivos" cumplen el papel complementario de unir las zonas intersticiales con las estaciones de los grandes ejes ferroviarios.

La aplicación de las geotecnologías ofrece una lectura inédita para el estudio de la estructuración de estos centros a lo largo de las líneas ferroviarias y el comportamiento de la red de colectivos como malla de vinculación y ocupación del territorio entre ejes de desarrollo.

Desde el punto de vista instrumental, actualmente se está trabajando en dos aspectos considerados fundamentales para el desarrollo de las observaciones: por un lado, el análisis de la coincidencia espacial de la densidad de líneas por manzana y la localización de nodos de comercio y otros usos del suelo, considerando que los colectivos conforman una red territorial flexible e integrada uniendo puntos de referencia en el territorio; y por otro, reflexionar acerca de la aplicación de un SIG para explicar la evolución y conformación de estos nodos de centralidad y crecimiento entre ejes observando los alcances del instrumento.

A modo de conclusión, se deben mencionar algunas consideraciones:

- los ferrocarriles son los principales ejes articuladores del transporte en el área metropolitana de Buenos Aires, que dan origen a las centralidades dentro de los partidos.
- las estaciones de ferrocarril son nodos centrales dentro de la red, que a su vez, constituyen importantes centros de intercambio intermodal con el sistema de autotransporte público de pasajeros, concentrando la afluencia de líneas de transporte.
- la evolución histórica de los colectivos (con antecedentes como el tranvía a caballo y luego el tranvía eléctrico) permite vislumbrar que el crecimiento urbano va de la mano de los colectivos acompañando su desarrollo.
- el transporte público automotor de pasajeros cuenta con líneas pertenecientes a las jurisdicciones nacional, provincial y municipal en recorridos que cubren las áreas entre las estaciones de ferrocarril y articulándose con el resto de los partidos de la región y la Ciudad de Buenos Aires. Las áreas que cuentan con mayor cantidad de líneas de colectivos son las denominadas como centrales.
- la definición de los conceptos teóricos de la investigación se estructuran para su transposición a un prototipo geométrico (capas de información) en el entorno SIG que haciendo posible la construcción de una visión global sobre la problemática, en la medida que fenómenos de diversa índole (teóricos y empíricos) puedan ser relacionados, medidos y localizados como aporte a la explicación y fundamentación del desarrollo metropolitano.
- la cartografía permite observar coincidencias o no a escala territorial construyendo una visión integrada de los centros urbanos y la red de colectivos. Su lectura instrumental, entonces, reconoce al mapa como herramienta técnica, análoga a la realidad, fortaleciendo una mirada focalizada en el objeto de estudio.

BIBLIOGRAFIA

BENEDETTI, Julio C. (2014). "Análisis del Transporte en la Ciudad de Buenos Aires". Doctorando en Geografía: Seminario de Investigación en Sistemas de Información Geográfica (SIG).

GARAY, Alfredo (2007). Lineamientos estratégicos para la región metropolitana de Buenos Aires. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial.

GUTIÉRREZ, Andrea; KRALICH, Susana (2005). Transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Un análisis de su evolución entre 1993–2003. X Encuentro de Geógrafos de América Latina.

GUTMAN, Margarita; HARDOY, Jorge Enrique (2007). Buenos Aires 1536-2006: historia urbana del área metropolitana. Infinito.

TELLA, Guillermo (2006). Hacer ciudad: la construcción de las metrópolis. Nobuko.

TORRES, Horacio A. (1993). El mapa social de Buenos Aires (1940-1990). Universidad de Buenos Aires.