



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

G

Evolución de la demanda de transporte público en la región metropolitana de Buenos Aires en el marco de los cambios territoriales recientes.

Autor:

Corvi, Maria Emma

Tutor:

Yanes, Luis A.

1996

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Geografía.

Grado



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad
de Filosofía y Letras, UBA

TESIS 7-2-31

311.3 (821.1)

GEOGRAFIA

TRANSPORTE

BS AS

886.011

6 NOV. 1996

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

TESIS DE LICENCIATURA

EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA
REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES EN EL MARCO DE LOS
CAMBIOS TERRITORIALES RECIENTES.

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
DIRECCION DE BIBLIOTECAS

AUTOR: Prof. MARIA EMMA CORVI

DIRECTOR: Prof. Dr. LUIS A. YANES

NOVIEMBRE DE 1996.

AGRADECIMIENTOS

A Leonardo, Florencia y Alejandra Rey que soportaron estoicamente mis fines de semana de encierro frente a la computadora.

A la Lic. Patricia Brennan y a la Arq. Chichí Lamadrid por haberme introducido en el apasionante mundo del transporte y por los conocimientos y experiencias aportados.

Al Prof. Dr. Luis A. Yanes por su excelente dirección, por las ideas aportadas y por sus estímulos permanentes.

INDICE

1) INTRODUCCIÓN

1.1 Marco conceptual.	4
1.2 Objetivos e Hipótesis de trabajo.	5
1.3 Delimitación espacio-temporal del objeto de estudio.	8
1.4 Clasificación de las unidades territoriales de análisis.	9
1.5 Indicadores utilizados.	10

2) EL ESCENARIO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL PERÍODO 1970-1990

2.1 Comportamiento de la actividad económica y de los mercados urbanos de trabajo.	15
2.2 Características de la configuración urbana y del sistema de transporte público.	18
2.3 Políticas globales y sectoriales.	21

3) EL NUEVO ESCENARIO DE LA DÉCADA DE LOS '90

3.1 Cristalización del proceso de reconversión de la economía.	22
3.2 La actual trama territorial según los cambios en el uso del suelo.	23
3.3 Los cambios en el perfil socioeconómico de los habitantes.	27
3.4 La evolución reciente del transporte público de pasajeros.	31

4) ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE ENTRE 1992 Y 1995.

4.1 Cambios en la distribución espacial de la demanda.	37
4.2 Evolución de la demanda del transporte urbano por automotor 1992-1995.	38

5) CONCLUSIONES 44

6) NOTAS 47

7) BIBLIOGRAFIA GENERAL Y CITADA 50

ANEXOS 51

ANEXO ESTADISTICO
ANEXO CARTOGRAFICO

1) INTRODUCCION

1.1 Marco Conceptual

La presente investigación es una primera aproximación tendiente a definir la evolución reciente de la demanda de viajes en el sector transporte automotor de pasajeros en el Area Metropolitana de Buenos Aires, como una de las consecuencias de los procesos de cambio ocurridos en la región durante la década de los años '80 y el presente primer quinquenio de los '90, y que comprende importantes transformaciones en las formas de articulación que existen entre las actividades, los actores sociales y el rol jugado por el Estado.

Desde este punto de vista el avance de la reconversión estructural de la economía argentina ha producido entre otros fenómenos, procesos de desindustrialización, reindustrialización periférica, urbanizaciones desarticuladas, así como la descentralización de funciones educativas, de salud y de actividades comerciales y de esparcimiento de gran escala.

De esta manera, el impacto que produjeron los principales cambios en las actividades productivas y los agentes económicos involucrados, en el marco de particulares políticas globales o sectoriales, condujo a una nueva trama territorial del área, que lejos de homogeneizarla llevó a una complejización de la misma.

En este marco, el análisis de la expresión espacial de las variables población y sus principales atributos, comportamiento de la actividad económica y la performance de los niveles de empleo y desocupación, estará dirigido a interpretar los cambios ocurridos en el sector transporte de pasajeros por automotor en términos de la evolución de la demanda potencial y la demanda efectiva.

De acuerdo a lo expuesto, el análisis de la caída generalizada en la demanda en las líneas de transporte automotor de pasajeros de jurisdicción nacional, será enmarcada dentro de un conjunto de transformaciones estructurales y partiendo de la hipótesis que no responde a meras situaciones coyunturales, constituyendo así el inicio de una investigación más profunda destinada a analizar la necesaria reestructuración del sector en función de una adaptación a las nuevas condiciones de la demanda.

1.2 Objetivos e hipótesis de trabajo

Esta investigación intenta alcanzar los siguientes objetivos:

- Definir un marco teórico-metodológico para analizar desde una óptica totalizadora las causas que explican la evolución reciente de la demanda de viajes como los cambios producidos en la participación de los distintos modos de transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires.
- Identificar aquellos procesos que favorecieron cambios de tipo estructural, cuyos efectos a mediano y largo plazo, necesariamente implican a una futura reestructuración del sector transporte.
- Identificar y analizar separadamente de los anteriores, el peso de aquellos factores concurrentes, de incidencia coyuntural o de corto plazo, cuya lectura en forma conjunta con los procesos de tipo estructural complejizan el análisis.
- Analizar los efectos diferenciales que los procesos mencionados produjeron en los distintos subespacios de la región, así como sobre los sectores productivos y grupos sociales.
- Formular algunas conclusiones e hipótesis de carácter prospectivo tendientes a definir el nuevo escenario que deberá enfrentar el sector en el mediano plazo, a partir del actual marco de políticas globales y sectoriales.

Hipótesis de trabajo:

- El proceso de reconversión estructural de la economía argentina iniciado en la década de los '80 y cristalizado en el primer quinquenio de los 90, acompañando las nuevas condiciones impuestas por el capitalismo a escala mundial, produjo importantes cambios a nivel de todo el país y particularmente en la Región Metropolitana.
- Los procesos de reestructuración alcanzaron a todas las actividades productivas y de servicios conduciendo a un importante redimensionamiento del mercado laboral, tanto estatal como privado que, como una de las consecuencias más salientes, incrementó fuertemente la tasa de desempleo.
- A nivel territorial los procesos mencionados generaron modificaciones en la distribución espacial de las actividades productivas y de la población, que condujo a una nueva configuración espacial de la región, más heterogénea y con presencia de espacios de alta diferenciación socioeconómica asociados a una nueva estructura social de los habitantes.

En el marco de las políticas globales y sectoriales que enmarcaron la llamada Reforma del Estado, y a partir de la situación de emergencia en que se encontraban las empresas públicas, a partir de 1994 se entregan en concesión la red ferroviaria metropolitana y la red de subterráneos, generando una importante recuperación en la capacidad de transporte de dichos modos guiados, en detrimento del transporte automotor de pasajeros.

- Paralelamente se generaliza rápidamente el uso de los servicios Urbanos Especiales,

llamados "Charters" y se observa un importante incremento de viajes en automóvil particular, ambos fenómenos de expresión diferencial según sea el perfil socioeconómico predominante de la población residente en el área de generación de viajes.

- Más allá de la transferencia entre modos públicos y privados de transporte, existe una real disminución de la movilidad de la población en función de las altas tasas de desempleo y la continuidad del periodo recesivo y por otro lado en función de los cambios crecientes observados en las modalidades de consumo y recreación.
- La localización de un número importante de centros educativos de nivel terciario universitario y no universitario y de grandes centros comerciales en los partidos del Gran Buenos Aires, que generaron nuevas áreas de atracción, parece iniciar una tendencia hacia nuevas formas de articulación entre la ciudad central y su extensa área periférica, sumándose así a los otros procesos mencionados que han modificado y modifican la demanda potencial y efectiva de viajes en la región.

Definidos los objetivos y enmarcados en las hipótesis de trabajo expuestas anteriormente, se procedió a definir el marco espacio-temporal del presente estudio, las unidades territoriales de análisis y a seleccionar las variables que mejor midieran los fenómenos a analizar, y que se exponen en los puntos 1.3, 1.4 y 1.5 del presente capítulo.

Antes de avanzar sobre los puntos referidos, es oportuno mencionar algunas de las dificultades que presenta este abordaje totalizador y abarcativo sobre un tema claramente sectorial como lo es el transporte automotor de pasajeros, sobre el cual existen pocos trabajos que analicen su evolución en el complejo marco socioeconómico y territorial que lo contiene.

Mientras que la realización de diagnósticos socioeconómicos para el total del Area Metropolitana y sus respectivas divisiones jurisdiccionales se apoya claramente en la información censal sobre áreas claramente delimitadas, la información estadística disponible sobre la distribución espacial y el volumen de la demanda de pasajeros transportados por las diversas líneas de autotransporte, sólo se refiere a la circulación sobre las vías establecidas, no pudiendo asignar dichos valores a las distintas jurisdicciones que estas trazas atraviesan.

Obviamente sólo la realización de encuestas Origen y Destino pueden otorgar información sobre los pasajeros transportados por tramos, determinando su área de influencia, así como identificar cual es el perfil social de la demanda y arribar a la identificación de las áreas generadoras y atractoras de viajes.

Por lo otra parte la información censal sobre localización de población y actividades publicada, se encuentra agrupada nivel de partido o distrito escolar, en el caso de la ciudad de Buenos Aires, y su obtención a niveles de radio o fracción censal se justifica para realizar un análisis territorial de menores dimensiones que el aquí planteado.

De esta manera la compatibilización entre la información socioeconómica y la de demanda de transporte se realizó sobre la base de la división censal, expandiendo los datos de pasajeros transportados sobre las distintas trazas al total del partido o distrito escolar,

constituyendo la máxima aproximación a la realidad posible.

De igual manera cabría mencionar las dificultades derivadas de la falta de procesamiento del Censo Nacional Económico realizado en 1994. A la fecha del presente informe, aún no estaban publicados los resultados básicos a nivel de partido o departamento, de las distintas provincias, hecho que impidió tratar en forma más profunda los procesos de desindustrialización , relocalización de actividades, etc. así como la variación de los puestos de trabajo, información que debió analizarse a nivel del total del aglomerado o para Capital Federal y los 19 partidos.

Por otra parte, y respecto de la información resultante de la Encuesta Permanente de Hogares, la misma presenta una importante discontinuidad en la producción de trabajos especiales a partir de la información básica. Si bien a lo largo de los años el número de cuadros procesados ha crecido en cantidad y complejidad, en el último período, razones presupuestarias y de infraestructura, han limitado la disponibilidad de la información publicada.

Finalmente cabe comentar que la escala elegida para la presente investigación - el Area Metropolitana de Buenos Aires - necesariamente tiende a homogeneizar las diferentes situaciones existentes intrapartidos o distritos escolares, imposibles de analizar puntualmente en el marco de la extensión y complejidad del área seleccionada y los objetivos planteados.

1.3 Delimitación espacio-temporal del objeto de estudio

La multiplicidad de factores a ser analizados en el presente trabajo para dar respuesta a los objetivos e hipótesis planteadas, motiva que la delimitación espacial del área de estudio, en este caso la Región Metropolitana de Buenos Aires, presenta no pocos inconvenientes en función de las distintas acepciones de los términos "aglomeración", "conurbación" o "área de influencia", así como por los diferentes niveles de agregación con que se presenta la información disponible .

Al respecto, dentro un amplio arco que considera al Area Metropolitana de Buenos Aires como la integrada por la Capital Federal y los 19 partidos de la provincia de Buenos Aires, hasta caracterizarla como un gran área envolvente sumando 40 partidos y un radio de alrededor de 100 km, existen muchas otras definiciones intermedias que consideran distintos niveles de densidad urbana o de aglomeración.

Para este estudio específicamente, y dado que su eje principal se refiere a los cambios operados en la demanda de transporte público, será considerada como Area Metropolitana de Buenos Aires, el área incluida dentro del radio máximo alcanzado por los desplazamientos cotidianos interjurisdiccionales, en función de la existencia de servicios de transporte masivo de corta y media distancia.

Tal regionalización está planteada en el Anteproyecto de Ley de Creación de la ATAM (1992) y considera Area Metropolitana a la Capital más 36 partidos del Gran Buenos Aires, previendo la inclusión en el futuro de otras áreas que por criterios de desarrollo urbano o considerando las relaciones funcionales, se estime pertenecen a dicha región.

Teniendo dicha región definida en su máxima amplitud, cabe señalar que el tratamiento de algunas variables dentro de esta investigación se realizará sobre un área menor. Al respecto cabe consignar que los indicadores provenientes de la Encuesta Permanente de Hogares, E.P.H., se refieren solamente a Capital Federal y los 19 partidos del Gran Buenos Aires, así como también los datos preliminares del Censo Económico del año 1994.

No obstante, la exclusión de los partidos de la tercer corona del tratamiento sobre nivel de actividad, empleo y desocupación, no invalida los resultados obtenidos, en primer lugar por la aún muy baja participación poblacional de los mismos dentro del conjunto analizado y además porque todavía presentan una estructura ocupacional fuertemente dependiente del sector agrario no comparable con el perfil predominante en Capital Federal y las áreas aledañas.

Si bien el análisis específico de la demanda de transporte se refiere a un período reciente, el primer quinquenio de los años 90, los procesos que dieron lugar a importantes transformaciones estructurales se remontan a varias décadas atrás. Por ello, los indicadores de actividad económica, de mercados de trabajo, empleo y desocupación y de población , se exponen desde 1970 y 1980.

1.4. Clasificación de las unidades territoriales de análisis

Partiendo de la división jurisdiccional correspondiente a Capital Federal y los partidos del conurbano de la Provincia de Buenos Aires, se realizaron diversas agrupaciones de los mismos a efectos de caracterizar áreas de homogeneidad relativa con respecto a determinadas variables y asimismo a definir corredores donde poder asociar los indicadores provenientes del sector transporte con las características del área soporte.

Así se han definido distintas unidades de análisis, compatibles de una lectura conjunta:

a) Características Poblacionales:

Tasa de crecimiento, Densidad poblacional y Porcentaje de Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas - NBI -.

CAPITAL : Distrito Federal.

1er. CORONA: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría (*), Florencio Varela, Gral. San Martín, Gral. Sarmiento (*), La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Merlo, Moreno, Morón(*), Quilmes, San Fernando, San Isidro, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López.

2da. CORONA: Cañuelas, Escobar, Gral. Rodríguez, Marcos Paz, Pilar y San Vicente (*).

3er. CORONA: Exaltación de la Cruz, Mercedes, Luján, Lobos, Gral. Las Heras, Brandsen, Campana, Zárate, Ensenada, La Plata y Berisso.

(*) No se han considerado aquí las recientes subdivisiones y cambio de denominación de dichos partidos a efectos de poder comparar la información de 1980 y 1991.

b) Indicadores Socioeconómicos:

Dado que el tamaño muestral de la EPH no permite obtener información a nivel de partidos, los datos se presentan para cada aglomerado. Sin embargo el Departamento de Muestreo del INDEC desarrolló una metodología específica basada en la correlación de variables seleccionadas que permitió clasificar los 19 partidos del conurbano en cuatro agrupamientos.

Los resultados de dicho trabajo, realizado por el Departamento de Análisis y Desarrollo Temático del INDEC finalizado en el mes de mayo de 1995, permite un análisis con mayor detalle de las características demográficas y las condiciones socio-económicas de la población del conurbano bonaerense en el período que se extiende desde octubre de 1991 a mayo de 1995.

En función de la implementación de técnicas de análisis multivariado el estudio mencionado agrupa los 19 partidos según el siguiente esquema:

GBA 1: San Isidro y Vicente López.

GBA 2: Avellaneda, La Matanza 1(*), Morón, Gral. San Martín y Tres de Febrero.

GBA 3: Almirante Brown, Berazategui, Lanús, Lomas de Zamora y Quilmes.

GBA 4: Florencio Varela, Esteban Echeverría, Merlo, Moreno, Gral.Sarmiento, La Matanza 2 (*), San Fernando y Tigre.

Respecto de este agrupamiento caben dos aclaraciones; la primera se refiere a que no están aquí contempladas las recientes subdivisiones y nuevas denominaciones en los partidos bonaerenses, manteniéndose la antigua división a efectos de poder realizar comparaciones válidas.

Por otro lado la división del Partido de La Matanza - que marca dos áreas diferenciadas-, ya lo había realizado el INDEC con anterioridad y las razones que motivaron este corte se encuentran detalladas en el Documento "Conurbano Bonaerense": aproximación a hogares y población en riesgo sanitario a través de la EPH (1991).

c) Corredores de Transporte:

Los mismos están constituidos por unidades agrupadas - partidos del Gran Buenos Aires - de acuerdo a las vías de circulación conformadas por las principales rutas nacionales y provinciales y vías férreas.

CAPITAL: Capital Federal

NORTE: Vicente López, San Isidro, San Fernando, Tigre, Escobar, Campana, Zárate.

NOROESTE: Tres de Febrero, San Martín, Gral. Sarmiento(*), Pilar.

OESTE: Morón (*), Merlo, Moreno, Gral. Rodríguez, Luján.

SUDOESTE: La Matanza, Marcos Paz.

SUR: Lanús, Lomas de Zamora, Alte.Brown, San Vicente (*), E.Echeverría (*), Cañuelas.

SUDESTE: Avellaneda, Quilmes, Berazategui, Florencio Varela, La Plata.

(*) No se han considerado aquí las recientes subdivisiones y cambio de denominación de dichos partidos a efectos de poder utilizar la información del Censo de 1991.

1.5. Indicadores utilizados

Indicadores de población

A efectos de caracterizar el área bajo estudio desde el punto de vista de los principales atributos de la población residente, se seleccionaron los siguientes indicadores para las unidades territoriales de Capital Federal, 19 partidos de la 1er. corona, 6 partidos de la 2da. corona y 11 partidos de la 3er. corona de urbanización a partir de los Censos Nacionales de Población y Vivienda, 1980-1991.

- Cantidad de población total
- Distribución espacial de la población.
- Variación intercensal 1980-1991.
- Tasa de crecimiento intercensal 1980-1991.
- Densidad de población.
- Porcentaje de hogares con NBI, 1991.

Indicadores de actividad económica y de los mercados urbanos de trabajo.

Para definir el comportamiento de la actividad económica y de los mercados urbanos de trabajo, se utilizaron dos fuentes secundarias de información, el Censo Nacional Económico y el Censo Nacional de Población, complementadas con informaciones sectoriales específicas, para el Area Metropolitana en su conjunto, Capital Federal y los 19 partidos de conurbano.

- Estructura de la PEA por grandes sectores de actividad.
- Estructura de la PEA por rama de actividad y categoría ocupacional.
- Estructura ocupacional según grupo de ocupación y tamaño del establecimiento.
- Localización del puesto de trabajo de la población ocupada de 14 años y más.
- Cantidad de establecimientos/locales en Industria, Comercio y Servicios.
- Cantidad de puestos de trabajo ocupados en Industria, Comercio y Servicios.
- Ocupados/Establecimiento del Sector Industrial.
- Superficie cubierta, cantidad de locales en Grandes Centros Comerciales.
- Distribución de hiper y supermercados en el Gran Buenos Aires.
- Alumnos inscriptos en las Universidades Nacionales y privadas del Gran Buenos Aires.

Indicadores de empleo y desocupación

Los indicadores elegidos para evaluar las condiciones de empleo de la población del área de la Región Metropolitana de Buenos Aires son los obtenidos de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), que se lleva a cabo en 25 aglomerados de todo el país - uno de los cuales es el del Gran Buenos Aires-, en dos meses al año.

La Encuesta se basa en una muestra probabilística, estratificada, que comprende 30.000 viviendas de todo el país y produce estimaciones de diversas tasas, entre las que se destacan las de Actividad, Empleo y Desocupación, que serán consideradas en este trabajo.

Dichas tasas se presentan para Capital Federal, los 19 partidos del conurbano y para el Gran Buenos Aires en su conjunto integrando las dos áreas anteriores. La interpretación de los datos presentados debe realizarse a la luz de las siguientes definiciones básicas, que presentan diferencias con algunas conceptualizaciones incluidas en censos de población, económicos u otra información estadística.

De esta manera para la EPH, la Población Económicamente Activa está integrada por las personas que tienen una ocupación o que sin tenerla la están buscando activamente, o sea que está integrada por la población ocupada mas la población no ocupada.

La Población Desocupada comprende a personas que, no teniendo ocupación, están buscando activamente trabajo, denominándose Desocupación Abierta. Este concepto no incluye otras formas de precariedad laboral como ocupados transitorios que buscan ocupación, ocupados con jornadas involuntariamente por debajo de lo normal o aquellos desocupados que han suspendido la búsqueda por falta de oportunidades de empleo.

En base a estos conceptos la Tasa de actividad queda definida como el porcentaje entre la Población Económicamente Activa y la Población Total, la Tasa de Empleo expresa el porcentaje de la Población Ocupada sobre la Población Total y la Tasa de Desocupación está calculada como porcentaje entre la Población Desocupada y la Población Económicamente Activa.

Indicadores de la E.P.H.

Empleo

- Tasa de Actividad
- Tasa de Empleo
- Tasa de Desocupación

Características demográficas (por subáreas)

- Porcentaje de población de 20 a 60 años.
- Número de personas por hogar.
- Porcentaje de mujeres amas de casa.

Indicadores Socioeconómicos (por subáreas)

- Tasa de actividad
- Tasa de actividad de los jefes de hogar.
- Tasa de empleo.
- Tasa de desocupación.
- Tasa de desocupación de los jefes de hogar.
- Porcentaje de asalariados.
- Población ocupada por sectores de actividad.
- Calificación de la mano de obra.
- Ingresos: Nro. de perceptores por hogar.
- Ingresos: Porcentaje de hogares en el 1er. quintil.

Indicadores del Sector Transporte.

La información básica utilizada para la construcción de estos indicadores deriva de la información estadística presentada por los operadores de los distintos modos de transporte que prestan su servicio en el Area Metropolitana de Buenos Aires.

A nivel del transporte automotor de pasajeros, la información de cada una de las líneas, presentada ante la Comisión Nacional de Transporte Automotor, ha sido procesada y se presenta agrupada según los distintos grupos tarifarios a los que estas pertenezcan - Líneas de Distrito Federal, Suburbanas Grupo I y Suburbanas Grupo II - o agrupadas según los distintos corredores por los cuales desarrollan la totalidad o la mayor parte de su traza.

Las líneas de transporte de jurisdicción nacional han sido asignadas a los distintos corredores utilizando los siguientes criterios:

a) Las líneas del Distrito Federal se han considerado en el corredor Capital, y pertenecen al mismo los siguientes números:

4, 5, 6, 7, 12, 23, 26, 34, 39, 42, 44, 47, 50, 61, 62, 64, 65, 70, 76, 84, 90, 99, 101, 102, 106, 107, 109, 114, 115, 118, 132, 134, 142 y 150.

Las líneas suburbanas Grupo I y Grupo II, se han incluido en los restantes corredores aunque tienen parte de su recorrido dentro de la Capital Federal. Dado que muchas de ellas presentan trazas tortuosas que ingresan en mas de un corredor, han sido asignadas al que posee la mayor parte de su recorrido.

Corredor Norte: 15, 19, 29, 41, 59, 60, 67, 68, 71, 87, 93, 110, 130, 133, 140, 151, 152, 168, 184 y 194.

Corredor Noroeste: 25, 53, 78, 105, 108, 111, 123, 124, 127, 135, 146, 169, 170, 175, 176, 181, 182 y 190.

Corredor Oeste: 1, 52, 136, 153, 163 y 166.

Corredor Sudoeste: 2, 36, 46, 49, 55, 58, 63, 80, 86, 88, 91, 92, 96, 97, 103, 104, 113, 128, 143, 162, 172, 174, 180, 185 y 193.

Corredor Sur: 9, 20, 32, 37, 45, 51, 74, 75, 79, 112, 128, 141, 158, 160, 165, 177, 179, 186 y 188.

Corredor Sudeste: 10, 17, 22, 24, 33, 85, 95, 98, 100, 129, 148, 154, 159, 178 y 195.

Existen algunas líneas que realizan recorridos transversales a los principales ejes de vinculación, atravesando distintos corredores, siendo clasificadas como transversales:: 21, 28, 57, 117 y 161.

Indicadores de oferta de transporte

- Cantidad de empresas, líneas y ramales por grandes corredores de transporte.
- Cantidad de servicios diarios por grandes corredores de transporte.
- Relación número de servicios cada 1000 habitantes, por corredor.
- Parque habilitado, antigüedad media y vehículos 0 km. de las líneas agrupadas por grandes corredores de transporte.
- Parque medio por línea, por corredor.
- Porcentaje vehículo 0 km. por corredor.

Indicadores de demanda de transporte.

- Pasajeros transportados por los modos públicos masivos y automóvil particular.
- Pasajeros transportados por las líneas de autotransporte de jurisdicción nacional, según grupo tarifario.
- Pasajeros transportados por trenes suburbanos y trenes subterráneos.
- Demanda de transporte de los Servicios Urbanos Especiales.
- Pasajeros transportados por los Servicios Diferenciales.
- Kilómetros recorridos por las líneas de autotransporte de jurisdicción nacional, según grupo tarifario.
- Índice Pasajero/Kilómetro (IPK) de las líneas de autotransporte de jurisdicción nacional, por grupo tarifario.
- Pasajeros transportados, kilómetros recorridos e índice pasajero/kilometro por grandes corredores de transporte.

2. EL ESCENARIO ECONOMICO Y SOCIAL DEL PERIODO 1970-1990

2.1. Comportamiento de la actividad económica y los mercados urbanos de trabajo.

A lo largo de la década del '60, la economía argentina transitó por sucesivas etapas de auge y crisis, que constituían el tramo final de un extenso período donde se desarrolló el modelo industrializador de sustitución de importaciones.

Cuando este modelo comienza a resquebrajarse y entra en crisis, se inicia un nuevo escenario donde cobran relevancia la reestructuración y redespliegue espacial del capital internacional, acompañado por un intenso y acelerado proceso de cambio tecnológico que afectó significativamente la estructura industrial, produciéndose una “desindustrialización selectiva” a nivel nacional.

Al mismo tiempo se desarrolló un marco legal que propició la radicación de capitales en áreas no industrializadas, conduciendo a un cierto proceso de desconcentración productiva. Así, al amparo de decisiones exclusivamente de orden político y esgrimiendo razones de "reparación histórica", se localizaron nuevas áreas industriales en provincias periféricas a los grandes mercados de consumo, al amparo de fuertes desgravaciones impositivas a las empresas radicadas.(1)

En tanto las áreas industriales tradicionales transitaron por un período de reconversión, básicamente caracterizado por procesos de concentración económica con un desplazamiento del mercado de las unidades de producción menos eficientes, crecimiento del producto y la productividad y radicación de inversiones de empresas extranjeras.

Con respecto a la demanda de mano de obra, hubo un lento avance del empleo industrial, pero con requerimientos crecientes de calificación, especialmente por parte de las empresas de mayor porte.

Todas las tendencias mencionadas parecen agudizarse desde mediados de la década del 70, iniciándose una etapa de crisis y reconversión estructural que se extiende hasta la actualidad, dentro de un modelo global de industrialización y en el marco de cambios en las condiciones de inserción de la Argentina en el sistema económico mundial.

En tal contexto a nivel nacional se produjo la apertura total de la economía y el abandono de la industrialización como objetivo explícito, entrando el sector en un fuerte proceso de reconversión.

Con respecto al comportamiento del mercado de trabajo cabe señalar que en el período que se extiende desde 1970 a 1980, la economía del Área Metropolitana generó en su conjunto un promedio de 36.200 puestos al año, cifra bastante inferior a los 67.000 puestos de la década anterior.

Esta desaceleración en el ritmo de crecimiento del empleo, básicamente producida por el retroceso del sector industrial, alteró la estructura sectorial de la Población

Económicamente Activa, expuesta en el Cuadro N° 1, donde se observa la pérdida de la participación de dicho sector en favor del proceso de terciarización, tendencia ya iniciada en la década del '60, cuando la PEA ocupada en las actividades terciarias alcanzaba al 46%.

Al interior del Area Metropolitana, el comportamiento de Capital Federal y de los 19 partidos del Gran Buenos Aires, presenta ciertas diferencias. Si bien ambas jurisdicciones presentan un comportamiento similar en referencia a las tendencias señaladas, el proceso es mucho más acentuado en el distrito capitalino, donde a los ya mencionados procesos de redimensionamiento del sector industrial, se agregaron políticas expresas de erradicación de plantas fabriles, ya iniciada en la década del '50.

Al respecto, en el Cuadro N° 2 puede observarse lo expresado, mostrando una tendencia iniciada a mitad de siglo y que comprendía a todo el país. Allí se destacan los altos niveles de reducción del personal ocupado en el sector industrial en el Distrito Federal frente a una performance ligeramente favorable de los partidos del conurbano, hasta mediados de la década del '80.

Efectivamente, el decenio 1964-74 constituye la última etapa de crecimiento industrial en el Gran Buenos Aires, que ostentaba el mayor índice de ocupados por establecimiento, guarismo que ha disminuido de 15.6 a 12.4 en el periodo intercensal más reciente.

Asimismo, en el mismo período se verificó una reducción de la tasa de asalarización del Area Metropolitana, que pasó del 78,5% en 1970 al 74,5% en 1980, con un corrimiento hacia las formas de trabajo cuentapropistas y trabajador familiar, cuya participación se elevó del 15,4% al 19,4%.

La estructura de la PEA por rama de actividad y categoría ocupacional no presenta importantes diferenciaciones al interior de la región - ver Cuadro N° 3 - . Las existentes se hallan dentro de las diferencias previsibles - una mayor proporción de Empleadores en el Distrito Federal, básicamente en Actividades Terciarias y Comercio y una mayor proporción de Asalariados en el conurbano - fundamentalmente industriales- como también una mayor incidencia del Trabajo Familiar, ligado a Actividades Productivas y a Construcción.

Por otra parte es importante mencionar que en 1980, las categorías ocupacionales de Asalariados y Empleadores en establecimientos de más de 5 ocupados, reunían el 43% de la PEA del Area Metropolitana, - ver Cuadro N° 4 - constituyendo en realidad un porcentaje bajo en términos de grado de desarrollo económico, en tanto que el Estado generaba el 18% del empleo total del área contribuyendo en importante medida a sostener de la tasa de asalarización de la economía.(2).

Finalmente los trabajadores que se insertaban en el segmento menos formal del mercado de trabajo - Cuentapropistas, Trabajadores Familiares, Servicio Doméstico y Empleadores y Asalariados en establecimientos de hasta 5 ocupados-, conformaban el 39% del total.

A lo largo de la década de los años 80, y conforme se iba acentuando la reconversión económica, se inició una etapa de escasez en la demanda de empleo, que ha quedado

expresado en las tasas de desempleo abierto que rondaron el 5% de la PEA al tiempo que crecía el subempleo involuntario.

Los factores más relevantes que enmarcaron este proceso están relacionados con la incorporación de innovaciones tecnológicas ahorradoras de mano de obra y los cambios en el proceso de trabajo, que afectaron profundamente el perfil de la demanda de empleo.

De esta manera se produjo una disminución en la participación de los trabajadores de baja calificación en la estructura del empleo, así como de la mano de obra ligada directamente a la producción de bienes, en favor de una preferente selección de trabajadores con calificación media y alta.

Este proceso fue potenciado por el creciente deterioro producido en los niveles de instrucción formal de la población, especialmente en lo referido a los niveles primario y medio, iniciándose así un proceso de exclusión que quedaría evidenciado en toda su magnitud al promediar la década del 90.

Al mismo tiempo se observa en este período una creciente participación femenina en la actividad económica, en un amplio espectro que abarca puestos de alta calificación hasta de servicio doméstico, situación que incrementó fuertemente la cantidad de demandantes de empleo.

Al respecto se destaca el crecimiento de la población ocupada en servicio doméstico, que en los 19 partidos alcanza en 1991 al 7.8% del total de la PEA, es decir alrededor de 236.000 personas que, en general carecen de todo beneficio social, de estabilidad laboral, etc.

De acuerdo a las cifras expuestas, entre 1980 y 1990 se acelera la caída en la participación de las actividades productivas en favor de las terciarias, incrementándose asimismo los Cuentapropistas frente a los trabajadores asalariados, alcanzando proporciones de 22 y 68% respectivamente.

Finalmente cabe acotar que en 1991, el sector más informal de la economía - Cuentapropistas, Trabajadores Familiares, Servicio Doméstico y Empleadores y Asalariados de microestablecimientos - prácticamente reunía la mitad de los ocupados, alcanzando un 47.5%, lo que revela un fuerte crecimiento respecto del 39% del año 1980.

2.2. Características de la configuración urbana y del sistema de transportes públicos.

El análisis de la actual configuración urbana que presenta el Area Metropolitana de Buenos Aires revela que el ferrocarril constituyó el elemento que estructuró la distribución espacial de las poblaciones. Desde su implantación a mediados del siglo pasado, el tendido de las vías férreas con su distribución en abanico, diseñó la mayoría de los actuales y aún vigentes ejes de circulación que confluyen hacia la ciudad central.

Luego de 100 años de actividad prácticamente monopólica y en coincidencia con la etapa de decadencia y posterior nacionalización, irrumpe el transporte automotor de pasajeros que incrementó la movilidad interurbana en los amplios espacios intersticiales a los corredores ferroviarios, de rápido poblamiento.

Así ante la ausencia del tendido de nuevas líneas ferroviarias y el deterioro creciente del servicio, el transporte automotor se expandió rápidamente y pasó de un inicial rol de complementariedad a una decidida competencia, con trazas yuxtapuestas a las vías férreas.

De la mano de este avance y densificación de la red de transporte, las áreas urbanas crecieron ininterrumpidamente desde 1960, con una clara expansión hacia la periferia y procesos de consolidación en las áreas centrales.

De esta manera, durante la década del 70 se reconocía en el Area Metropolitana , un área central conformada por Capital Federal y la primer corona, que constituían un continuo urbano de alrededor de 45 km. de radio, con la máxima densidad de población y la que tiene la menor disponibilidad de tierras vacantes y fiscales.

La segunda corona, una franja que se extendía desde los 45 a los 60 km. de radio y que constituía un territorio rural hasta los años 40, fue ocupada rápidamente, mayoritariamente por población de bajos recursos, en una trama que no mostraba centros urbanos consolidados.

Finalmente el área periférica, la denominada tercer corona presenta una urbanización sumamente fragmentada y dispersa y centros urbanos consolidados ubicados sobre los grandes corredores de movilidad regional.

Entre 1980 y 1990 se observa que el crecimiento de la Región Metropolitana en su conjunto, es tendencialmente inferior al de otros centros urbanos (3). En el último período intercensal se observa un importante descenso en las tasas medias anuales de crecimiento, proceso generalizado en todo el país, pero que alcanzó una mayor variación en el área que nos ocupa.

Las causas de la desaceleración del proceso de crecimiento es consecuencia de una temprana urbanización, lo que conduce a una disminución gradual de las tasas de natalidad y fecundidad, y a una consecuente estabilización de la población, situación típica de las áreas con alto porcentaje de población urbana.

Como ejemplo de lo expuesto, al interior de la región se observa que la población de la Capital Federal se ha estancado y su tendencia, según las proyecciones realizadas para los próximos decenios, es al decrecimiento en números absolutos, en tanto que la de los partidos del Gran Buenos Aires, pese a la desaceleración de su ritmo de crecimiento, continuaría aumentando su peso relativo.

De acuerdo a las tasas de crecimiento intercensal 1980-1991 para los diferentes distritos escolares, dentro de la ciudad de Buenos Aires se detectan claramente dos ejes de expansión con direcciones Norte/Noroeste y Sudoeste.

Tales desplazamientos son el resultado de una suma de procesos que incluyen la concentración de funciones administrativas y comerciales en el centro de la ciudad, la consecuente desconcentración de la población hacia áreas residenciales de alto valor - predominantemente localizadas sobre el eje Norte - o la creciente ocupación de zonas periféricas de escaso valor o bajo nivel de urbanización, en gran parte por migrantes de los partidos colindantes del Gran Buenos Aires, como las áreas Sur y Sudoeste que bordean el Riachuelo.

Al mismo tiempo que el área Centro Este y Oeste presentan tasas negativas o de crecimiento bajo o moderado, aunque continúan presentando los más altos niveles de densidad en la ocupación del suelo.

A nivel de los partidos del conurbano este proceso parece reproducirse encontrándose en el primer anillo que rodea la Capital Federal, las tasas de crecimiento más bajas o negativas de la región; en tanto se observa una expansión del segundo y el tercer anillo o corona, con tasas medias de crecimiento en el oeste y sur que superan el 30% anual.

Sin embargo de la lectura del Cuadro N° 5 y del Mapa N° 1, surge que aún dentro de la primera corona existen partidos con altas tasas de crecimiento - entre 30 y 40 % - sobre áreas de débil urbanización, donde el valor del suelo es sensiblemente inferior al de las zonas centrales.

Cabe acotar aquí, que este fenómeno de crecimiento de las áreas periféricas no parece responder a causas similares en todos los casos, y más aún las mismas suelen ser contrapuestas.

Mientras que en los partidos localizados en los corredores Sur y Oeste, mayoritariamente se observa un crecimiento de población de bajos recursos - producto de migraciones internas y externas de la región, sumado a altas tasas de natalidad, el corredor Norte recoge incipientes migraciones, de sectores de altos ingresos que en forma creciente abandonan las congestionadas áreas centrales en busca de una mejor calidad de vida.

El fenómeno se inició con la difusión de los denominados "countries", conjunto de viviendas generalmente ocupadas durante el fin de semana, agrupadas en áreas circunscriptas con servicios de seguridad, comercios, recreación, etc. que comenzaron a constituirse en alternativa de viviendas estables.

La creciente localización de pequeños centros comerciales y de establecimientos educativos de nivel primario y medio, en las inmediaciones, o aún dentro del propio predio del complejo, sumado al mejoramiento de las vías de acceso a Capital Federal, constituyeron elementos decisivos para el establecimiento de población permanente.

Actualmente el proceso de poblamiento en dichos complejos no se detiene y avanza más allá de los límites de la Región Metropolitana, valorizando tierras hasta ahora de uso netamente rural, conformando un fenómeno de estudio muy interesante.

Para analizar el real impacto que estas tasas de crecimiento registradas en el último período intercensal tienen sobre la movilidad de las personas, sus condiciones de accesibilidad y la demanda sobre los servicios públicos - básicamente el transporte - se ha relativizado, el valor de dicha tasa de acuerdo a los niveles de densidad poblacional y de pobreza, en términos de Necesidades Básicas Insatisfechas.

De esta manera en el Mapa N° 1 se observan las áreas donde el aumento de población sobrepuesto a altas densidades y elevados porcentajes de hogares con NBI, potencia y complejiza las demandas sociales de la población área.

A medida que el área Metropolitana de la ciudad de Buenos Aires se expandía hacia la periferia, comenzó a experimentar los problemas comunes a la ciudades de gran escala: aumento de carga sobre los corredores, altos niveles de congestión vehicular en horas pico y mayores tiempos de viaje (4).

Ante la situación de deterioro del modo ferroviario de superficie y subterráneo - con excepción de la electrificación del Ferrocarril Roca (5) - la provisión de transporte para satisfacer las crecientes demandas, estuvo básicamente en manos del transporte automotor que intensificó sus servicios por los ejes ya constituidos y además extendió sus trazas, transversalmente a los principales corredores, a efectos de alcanzar las nuevas urbanizaciones.

Consecuentemente, en este período se observa una disminución en la participación del transporte por los modos guiados frente al transporte automotor, el cual no introduce variantes significativas en sus prestaciones, con excepción de la incorporación de los servicios diferenciales a principios de la década de los '80.

Pese a que en las dos décadas la demanda de viajes permaneció prácticamente estancada - ver Cuadros N° 18 - hacia mediados de la década del '80 comienza a observarse una clara tendencia hacia la disminución de los viajes en los transportes públicos en razón de un incipiente proceso de motorización de la población y la construcción de accesos y autopistas que mejoraron el ingreso a la ciudad de Buenos Aires.

Al respecto puede mencionarse que la participación de los viajes realizados por los modos públicos masivos en el Area Metropolitana, descendió del 81.3% al 72.5%, entre 1971 y 1991 respectivamente, delineando una tendencia que se agudizaría en el siguiente quinquenio(6).

2.3. Políticas globales y sectoriales que enmarcaron los cambios en dicho periodo.

A inicios de la década del '70 el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación encaró el denominado Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana, con el objetivo de reestructurar integralmente el sistema de transporte del área.

Pivoteando sobre el concepto de sistema integrado, la propuesta básicamente definía la articulación de un sistema troncal ferroviario de alta velocidad, con una red secundaria de ferrocarril subterráneo para áreas de alta densidad y otra red secundaria de transporte público automotor, que vincularía las áreas de baja densidad con los otros dos modos ya mencionados.

Asimismo una red de autopistas enlazaría los centros más desarrollados de la región, favoreciendo las conexiones transversales a los ejes de urbanización, para el transporte privado, de cargas, etc.(7).

El conjunto de proyectos claramente priorizaba al transporte público frente al transporte privado, y dentro de ellos a los ferrocarriles suburbanos de superficie y a los subterráneos frente al transporte automotor.

La complejísima situación política que afectó el desenvolvimiento del Gobierno Central durante esa década, impidió la concreción de dichos proyectos. Prácticamente en las dos décadas siguientes no se llevaron a la práctica proyectos que propiciaran la complementariedad entre modos de transporte, ni inversiones que mejoraran las prestación de servicios por los modos guiados.

De tal manera a comienzos de los años '90 el deterioro de los mismos llevó a una importante declinación del modo, que sería revertida años más tarde, a partir del proceso de concesiones a operadores privados.

3) EL NUEVO ESCENARIO DE LOS AÑOS '90

3.1 Cristalización del proceso de reconversión de la economía.

Al analizar el escenario económico y social de las décadas del '70 y el '80, se señaló que en dicho período se iniciaron una serie de procesos que transformaron profundamente algunos sectores de la economía con claras consecuencias en el campo del mercado laboral; entre las más visibles un retroceso creciente en la demanda de empleo.

Pero el avance y consolidación de dichos procesos de cambio se concretó a partir de la sanción en 1989 de las leyes de Reforma de Estado y de Emergencia Económica y de un conjunto de políticas de carácter tributario, de regulación monetaria, del empleo, de participación del capital extranjero y de desarrollo sectorial (8).

Asimismo se elaboraron un conjunto de medidas respecto de la participación del Estado en la provisión y mantenimiento directo de la infraestructura económica y de los servicios sociales, conformando un conjunto de políticas globales que conllevan a definirle un nuevo rol.

Entre otros, el objetivo de dichas políticas apuntaba a privilegiar a segmentos del capital nacional y extranjero de alta capacidad de acumulación, a la liberación de los flujos de comercio y capitales, a flexibilizar los mercados de trabajo a fin de incrementar la inversión privada y a disminuir los empleos públicos a partir de una profunda reestructuración.

Como resultados más evidentes de dichas políticas se produjeron fenómenos de desindustrialización en actividades de consumo interno, de reindustrialización en rubros destinados a la exportación, adecuación de las actividades productivas a la competencia internacional y el repliegue del Estado a través de las privatizaciones de los servicios públicos y como proveedor de empleos.

Entre noviembre de 1990 y octubre de 1994 las privatizaciones comprendieron una importante cantidad de empresas, básicamente de servicios públicos y del área de la producción industrial (9), generando un posterior redimensionamiento en términos del personal ocupado que impactó fuertemente en la tasa de desempleo.

Al respecto, la población cesanteada residente en el Gran Buenos Aires y medida en el mes de Mayo de 1993 rondaba los 372.000 habitantes, de los cuales 56.500 pertenecían a establecimientos públicos de los cuales fueron separados por retiros voluntarios y/o renuncia obligada (10).

Como consecuencia de ello muchos cesanteados invirtieron su indemnizaciones en pequeños comercios, automotores, etc., engrosando la mano de obra cuentapropista.

3.2 La actual trama territorial según los cambios en el uso del suelo

La expresión espacial de los fenómenos antes mencionados, condujo a una nueva trama territorial del área que, lejos de homogeneizarla, llevó a una complejización de la misma.

Desde el punto de vista de los cambios en las actividades, lamentablemente a la fecha de redacción del presente informe no se halla disponible la información a nivel de partido del Censo Económico Nacional realizado en el año 1994, que permitiría cuantificar con exactitud, la real magnitud del procesos mencionados anteriormente, tanto en relación a la variación en el número de establecimientos y el personal ocupado por ramas de actividad como los cambios en la localización de los mismos.

No obstante de la comparación de los datos disponibles - agregados a nivel de Capital Federal y 19 partidos y expuestos en el Cuadro N° 6 - surge que entre 1985 y 1994 y en comparación con el resto del país, la Región Metropolitana concentró un importante impacto en términos de deterioro de la actividad productiva.

Mientras que a nivel del total del país los puestos de trabajo se incrementaron un 11%, en el área que nos ocupa lo hicieron en un 12%, cifra que oculta una importante diferenciación entre Capital Federal - 21.2% - frente al escaso incremento en los 19 partidos, donde asciende a alrededor de un 4%.

A nivel de sectores de actividad se observa una importante expansión del sector Servicios frente a una abrupta caída de la Industria Manufacturera que perdió entre los años mencionados alrededor de 184.000 puestos de trabajo, acentuando la tendencia de décadas anteriores.

Como ya ha sido mencionado, pese a no contar con los elementos estadísticos necesarios, información complementaria indica una fuerte desindustrialización en los partidos del denominado tradicionalmente "cordón industrial" - Avellaneda, Lanús, La Matanza, San Martín, - ante la desaparición, en forma mayoritaria, de establecimientos de pequeño y mediano tamaño.

Al mismo tiempo se produjo la relocalización de industrias de gran porte y/o alta inversión tecnológica, en parques industriales periféricos pero con excelente accesibilidad a los mercados de consumo o a los nuevos puntos de exportación - como por ejemplo el desarrollo del Parque Industrial de Pilar.

Mientras que la caída del Sector Industrial es coherente con un proceso iniciado hace tres décadas, llama la atención la idéntica performance - aunque con menor intensidad - seguida por el sector Comercio en el último período intercensal.

A nivel de Total de País este rubro perdió un 13% en los puestos de trabajo, cifra que asciende a un 20% en Capital Federal, presentando menor incidencia en los 19 partidos, y que responde a al marco general recesivo y a los cambios introducidos en las modalidades de consumo.

En el marco de dos períodos hiperinflacionarios, de exclusión de ciertos sectores de población y de apertura de la economía, se produjeron importantes cambios en las modalidades y hábitos de consumo, que explican parcialmente la caída registrada.

Al tiempo que crecieron en forma exponencial, los hipermercados, grandes supermercados y centros de consumo y recreación - denominados "shopping center"-, desaparecieron miles de pequeños y medianos establecimientos, especialmente los incluidos en el rubro alimentación y bienes no durables; constituyendo ambos fenómenos, la cara y contracara de un mismo proceso.

Si bien la expansión de los grandes supermercados, ya se había iniciado décadas atrás, especialmente en Capital Federal y en algunos centros de alta densidad de población del Gran Buenos Aires, la dispersión actual del fenómeno es particular de los últimos 5 años.

La diversificada oferta presente en dichos establecimientos, - que suman al rubro alimentación, los electrodomésticos, muebles, indumentaria, etc - y la posibilidad aún más amplia que brindan los "Shopping center" sumando los supermercados a galerías comerciales, cines y juegos para niños, han orientado fuertemente al consumidor a optar por estos grandes centros.

Cabe señalar además que, en virtud de las ventajas derivadas de la economía de escala que gozan ese tipo de establecimientos, les permite disminuir los precios finales de venta de manera de captar como consumidores a grandes franjas de población, especialmente las de menores recursos.

Una vez saturada la oferta en Capital Federal y en el corredor Norte del Gran Buenos Aires, áreas pioneras en contar con este tipo de establecimientos, la estrategia de localización seguida por dichas empresas ha sido captar el mercado constituido por los habitantes de los partidos del conurbano que constituyen la primer corona, alterando las tradicionales relaciones de dependencia entre la ciudad central y su periferia.

La localización de los hipermercados o centros comerciales de gran escala tiene indudablemente un importante impacto urbanístico en el área involucrada, y su intensidad depende de la distribución de la población existente y de los usos del suelo predominantes. Por ello pueden impactar negativamente en las zonas residenciales de alta densidad o favorecer el desarrollo de viviendas y de las vías de circulación en áreas desurbanizadas.

En un comienzo los supermercados se localizaron casi con exclusividad en directa relación con áreas de demanda concentrada; contrariamente, la estrategia seguida en los últimos años por las grandes cadenas europeas y americanas ha invertido los criterios de selección.

De esta manera priorizan para su ubicación zonas de parcial o baja urbanización, pero ligadas a distintos centros urbanos por buenos accesos de manera de conectar fluidamente un gran número de poblaciones, expandiendo en consecuencia el área de influencia.

Por otra parte, los grandes espacios disponibles y de menor costo del suelo, permiten a dichas empresas la construcción de grandes superficies de una planta - preferentemente de

estructuras económicas y de escaso tiempo de realización - rodeadas de amplias playas de estacionamiento.

Concurrentemente este tipo de localizaciones permite atenuar el impacto que provoca el importante aumento de tránsito que se genera a consecuencia de la actividad comercial, tanto el que generan los clientes que acuden al establecimiento - ya sea en modos privados como públicos de transporte - como el derivado de las tareas de aprovisionamiento y descarga de mercaderías, realizada mayoritariamente por camiones de gran porte y de circulación prácticamente diaria.

En los cuadros Nros. 7 y 8 y el Mapa N° 2, puede observarse la distribución espacial de estos nuevos grandes establecimientos de consumo, que generan nuevos centros de atracción con amplias áreas de influencia debido a la elección de estratégicas localizaciones seleccionadas sobre las más importantes vías de circulación, y en general en áreas con baja densidad urbana donde pueden ocupar grandes superficies.

Lo antedicho puede verificarse en la mayor superficie cubierta - sin considerar la correspondiente al estacionamiento - que poseen los grandes centros ubicados en el Gran Buenos Aires respecto a los de Capital Federal; 45.530 y 18.700 m² por establecimiento respectivamente.

En coincidencia con lo expuesto, se observa una creciente localización de grandes centros comerciales o "shopping centers" y de hipermercados sobre las principales vías de comunicación radiales: Ruta Panamericana, Acceso Oeste y Avenida Hipólito Yrigoyen en el corredor Sur, estos últimos sobre áreas de importante densidad poblacional.

Pero los más claros ejemplos de establecimientos en áreas periféricas son los ubicados sobre la Ruta Provincial N° 4 - Camino de Cintura - que responde prácticamente a lo largo de toda su extensión a las características mencionadas.

Si bien aún hoy mantiene su principal función de enlace de los distintos partidos del conurbano bonaerense, paulatinamente se han urbanizado sus márgenes, especialmente en los cruces con las vías de comunicación radiales, fenómeno que registra mayor intensidad en las áreas Norte y Oeste. Contrariamente en el amplio arco que se extiende desde Morón hasta el partido de Quilmes, la densidad de ocupación disminuye y por amplios tramos presenta una imagen de área rural.

De esta manera los niveles de tráfico a lo largo del Camino de Cintura se han incrementado año a año, sumando a su tradicional tráfico de cargas, un creciente número de automóviles particulares y de transporte automotor de pasajeros, habiendo perdido su original rol de vía rápida que permitía conectar el SE y N de la región sin atravesar el área de mayor urbanización.

Otro fenómeno a destacar es, el desarrollo creciente de centros educativos de nivel universitario, tanto estatales como privados, tendencia generalizada en todo el país, que en menos de una década cuenta con 33 universidades nuevas.

Como consecuencia de las gestiones encaradas por los representantes de las

provincias y de los municipios a efectos de contar con universidades nacionales locales y de las múltiples iniciativas privadas en tal sentido, la oferta de estudios terciarios universitarios creció exponencialmente en el conurbano bonaerense y en el ámbito de la Capital Federal, donde se continúa concentrando la mayor oferta educativa.

De esta manera, gran parte de los partidos bonaerenses cuentan con universidades nacionales y/o privadas, que constituyen nuevos centros de atracción de viajes y de localización de actividades conexas, que anteriormente se desarrollaban con exclusividad en el Distrito Federal.

En el cuadro N° 9 y Mapa N° 3 puede observarse la intensidad y localización del fenómeno, que suma alrededor de 63.000 personas en forma directa (11), entre estudiantes, docentes y no docentes- en los partidos del conurbano, exceptuando a los establecimientos localizados en la ciudad de La Plata, de antigua radicación.

Si bien la mayoría de estos nuevos establecimientos están localizados en áreas de alta densidad poblacional y sobre los ejes radiales de circulación, se destacan por su ubicación sobre la Ruta Provincia N° 4, las Universidades de Lomas de Zamora y La Matanza, que al igual que los grandes establecimientos de consumo extienden su cobertura a lo largo del eje semicircular que enlaza numerosos partidos.

En el caso de la Universidad de Lomas de Zamora, la demanda de transporte se halla cubierta por tres líneas nacionales, cuatro provinciales y cinco comunales, observándose que éstas últimas realizan mayoritariamente el enlace entre dicho establecimiento y las estaciones ferroviarias del Ferrocarril Roca, correspondientes a dicho partido, ampliando la accesibilidad de la población localizada sobre los tres ejes ferroviarios que se abren en la estación Temperley.

La oferta de transporte automotor es mayor en La Matanza donde seis líneas nacionales y nueve provinciales y comunales permiten la accesibilidad de un vasta zona que abarca los corredores oeste y sudoeste del Gran Buenos Aires.

Si bien muchas de las casas de estudio están en plena formación y el número de alumnos aún es escaso, motivos de reducción en los tiempos y costos de viaje y la presencia de una oferta amplia de carreras de corta duración y más rápida salida laboral, parecen indicar su rápida expansión en el mediano plazo.

Lo expuesto constituye un claro ejemplo de descentralización y relocalización de actividades, que seguramente han conducido a un incremento en los flujos de transporte de sentido transversal a los ejes radiales característicos del área, favoreciendo principalmente las vinculaciones interjurisdiccionales a nivel de partidos en detrimento de las históricamente predominantes entre los mismos y la ciudad de Buenos Aires.

3.3 Los cambios en el perfil socioeconómico de los habitantes.

A nivel de los cambios detectados en el perfil socioeconómico de los habitantes y en el marco de los procesos de reconversión antes detallados, el cierre de numerosos comercios e industrias, y la racionalización de empleados en la Administración Pública Nacional y en las empresas privatizadas, fueron los dos hechos centrales que generaron un importante desplazamiento de mano de obra asalariada hacia el cuentapropismo, generándose una importante expansión del rubro servicios, así como el rápido crecimiento de las tasas de desocupación y subocupación, hacia niveles no previstos.

Según datos de la Encuesta Permanente de Hogares realizada por el INDEC en Mayo de 1993 los cesanteados en el Gran Buenos Aires sumaban 372.000 personas, de las cuales un 34% correspondían a la Industria, un 27% al rubro Comercio e igual proporción a los servicios que comprenden Salud, Educación y Administración Pública.

Analizando la serie histórica de las tasas de desocupación desde el año 1985 y a nivel Total del País, puede observarse que esta se mantuvo relativamente constante, oscilando entre valores de 5,2% a 6,5% hasta los años 1989 y 1990, cuando en pleno período de hiperinflación asciende a valores superiores al 8%. En igual período, los Partidos del Conurbano mantuvieron similares valores a los mencionados, en tanto que la Capital Federal presentaba cifras que rondaban la mitad de las expuestas.

Durante el primer quinquenio de los años '90 la evolución de la tasa ha sido creciente, disparándose en forma abrupta cuando promediaba el mismo. Es así que en los partidos del conurbano la misma recién asciende a los dos dígitos en mayo de 1993, alcanzando el 22,6% en el mismo mes de 1995, superando en todo este subperíodo la tasa de desocupación a nivel de los 25 aglomerados del Total de País. (Ver Cuadros Nros. 10,11 y 12 y Gráfico N° 1).

Sobre una PEA estimada en alrededor de 5.370.000 de personas, una tasa del 20% de desocupación para el total del Area Metropolitana implica alrededor de 1.100.000 individuos excluidos económica y socialmente. Si a ellos le sumamos los subocupados - demandantes y no demandantes de empleo (12), alrededor de 1.700.000 personas tienen importantes problemas de inserción laboral.

Cabe acotar que, mas allá del salto cuantitativo, se han producido cambios en la composición de los desocupados. Mientras que históricamente un tercio de los mismos lo integraban nuevos trabajadores, en la actualidad priman los desocupados producto de cesantías y provenientes de ocupaciones precarias, lo que demuestra el carácter estructural que ha asumido.

De acuerdo a los datos publicados correspondientes a la onda de Octubre de 1995 de la Encuesta Permanente de Hogares, se produjo un descenso de 2 puntos en el valor nacional de la tasa, mientras que el mismo alcanzó a 3 puntos en los partidos del Gran Buenos Aires y a 1 punto en el ámbito de la Capital Federal, en tanto que en Mayo de 1996 prácticamente se mantienen los valores de Octubre de 1995.

Descripta así la situación a través de las cifras expuestas, cabe aquí mencionar algunos aspectos que hacen a la comprensión del fenómeno que las mismas expresan.

De esta manera, y para intentar interpretar en toda su complejidad el presente tema de la desocupación, es necesario aquí mencionar algunos conceptos acerca de distintos factores que influyen en la determinación de dicha tasa, dentro de los cuales tiene un rol importante el volumen y la composición de la PEA.

Aparece así en nuestro país, y en estos tiempos, un fenómeno muy evidente durante la depresión de los años '30 cuando se formula la tesis de los "trabajadores adicionales" o "secundarios", distinguiendo a estos de los "trabajadores primarios" o "jefes de hogar", y planteando que su participación en la PEA es causa de las distintas coyunturas según se trate de momentos de auge o depresión.

En períodos de excepcional demanda de trabajo, estos ingresan al mercado laboral cubriendo la escasez de mano de obra. en tiempos de recesión, como los actuales, los trabajadores secundarios o adicionales - en general jóvenes con instrucción aún incompleta, mujeres y/o adultos de edad avanzada -, intensifican su búsqueda de trabajo a fin de compensar la caída de los ingresos familiares, incrementando así la categoría que reúne a los desempleados.

Desde este punto de vista y considerando la extrema variabilidad de los ingresos y egresos de la PEA de los trabajadores secundarios, se plantea sumamente difícil el cálculo de los empleos necesarios para reabsorber el desempleo.

Opuesta a esta tesis, que sugiere que la incorporación de trabajadores adicionales aumenta la PEA en épocas de recesión, surge la tesis de efecto "desaliento" que menciona que la disminución del tamaño de la PEA surge como consecuencia del abandono de búsqueda de trabajo, por lo que la tasa de desempleo abierto (13), subestima en forma importante el número de puestos necesarios para restablecer el pleno empleo.

Algunos autores demostraron que en situaciones de desempleo tienen lugar los dos efectos que en algunos casos se neutralizan, siendo mayor o menor uno o el otro de acuerdo al estado de desarrollo de la economía y a la efectiva existencia de una fuente de trabajadores secundarios, ya que si estos poseen muy bajo nivel de calificación, seguramente sus posibilidades de empleo serán mínimas.

Con respecto a los grupos que experimentan ese desaliento que conlleva al abandono de la búsqueda de trabajo, esta situación comprende tanto a los trabajadores cesantes que buscan nuevo empleo como a los trabajadores de tiempo parcial que necesitan incrementar sus ingresos o a aquellos que buscan empleo por primera vez.

Lo expresado parece dar alguna explicación al extraordinario ascenso del índice de desocupación durante el año 1995, cuando a partir de la profundización de la crisis económica, una gran masa de trabajadores adicionales se volcaron a la búsqueda de un empleo.

Asimismo contribuiría a explicar el descenso del índice verificado sobre la onda de Octubre de 1995 respecto a la de Mayo del mismo año por el efecto desaliento, el cual

presenta una clara diferenciación territorial.

Mientras que en los partidos del conurbano, donde se encuentran las mayores concentraciones de trabajadores adicionales con escasas posibilidades de incorporación al mercado de trabajo y desde donde son menores las posibilidades de realizar traslados diarios hacia los centros donde se concentra la oferta de empleo, el efecto desaliento hizo descender la tasa de desocupación en 3,6 puntos, en Capital Federal las condiciones inversas a las mencionadas, sólo produjeron un descenso mucho menor.

Sin embargo las argumentaciones sobre las variaciones en el tamaño y composición de la PEA no parecen ser elementos suficientes para dar respuesta al firme ascenso de la tasa a lo largo del quinquenio, la cual según la opinión de los especialistas se mantendrá en altos niveles, al menos que se produzca un ritmo de crecimiento económico tal que genere alrededor de 300.000 puestos de trabajo por año (14).

A partir del estudio realizado por el Departamento de Análisis y Desarrollo Temático del INDEC, que asigna a nivel de grupos de partidos y de Capital Federal los indicadores básicos de la Encuesta Permanente de Hogares, se pueden caracterizar las áreas definidas y marcar las tendencias de los indicadores seleccionados, durante el último quinquenio.

Teniendo en cuenta que los procesos de cambio afectaron a toda la región, la evolución temporal de los indicadores expuestos en los Cuadros Nros. 13 a 17, es en términos generales, semejante para las distintas áreas consideradas.

De acuerdo a ello, los tres indicadores demográficos revelan en todas las áreas una tendencia hacia el envejecimiento de la población y a una reducción de personas por hogar - ambos directamente relacionados con la reducción en las tasas de natalidad y de fecundidad. Por otro lado se manifiesta común a todas las áreas, la creciente incorporación de las mujeres al campo laboral - producto de situaciones tan dispares como la búsqueda de un ingreso suplementario o sustituto al del jefe de hogar, o el empleo creciente de las mujeres profesionales o técnicas.

A nivel de los indicadores de empleo, las tendencias marcan claramente para todas las áreas un aumento de la tasa de actividad - reflejo del claro incremento de los demandantes de empleo, asociada a crecientes tasas de desocupación general y particularmente de los jefes de hogar.

Con respecto a la participación de los distintos sectores de actividad y en el marco de las tendencias ya analizadas, es decreciente la participación de los ocupados en Industria y Construcción frente a las Actividades Terciarias, con una mayor incidencia de los empleos calificados a nivel de profesionales y técnicos.

Finalmente con referencia a los indicadores de Ingresos, se observa un aumento en los perceptores por hogar - relacionado con el incremento de la tasa de actividad y la necesidad de aumentar los ingresos en el hogar - y de la proporción de hogares en el primer quintil que agrupa los niveles más bajos de ingresos familiares.

Con respecto al comportamiento de este último indicador es notoria la evolución del

mismo en las áreas GBA1 y GBA2, históricamente de mayor nivel económico que las restantes, lo que muestra que el proceso de deterioro alcanzó a las clases medias residentes en la primer corona del Gran Buenos Aires.

Si bien se ha expresado que el comportamiento de los indicadores ha sido bastante homogéneo en sus tendencias, la intensidad ha sido diferencial para las subregiones consideradas, hecho que profundizó y polarizó las diversidades socio-económicas existentes.

Se destaca así el mayor impacto que tuvieron los índices de desocupación general y de jefes de hogar en las áreas GBA3 y GBA4, con importantes caídas en el porcentaje de ocupación en el Sector Industrial, y manteniendo durante todo el quinquenio, los más altos porcentajes de hogares con mínimos ingresos.

En estas áreas, la población presenta mayoritariamente bajos o nulos niveles de calificación, hecho que impide en forma progresiva su inserción en los sectores más formales de la economía, y que se refleja en el alto porcentaje de ocupados en los rubros Construcción y Servicios Domésticos.

De todo lo expuesto en el presente apartado surge la certeza que durante el último quinquenio se han acelerado los procesos de diferenciación intraregional, polarizando los niveles de vida de la población, sus posibilidades de inserción en el mercado laboral y generando situaciones de marginación o exclusión social y económica.

Si bien como se ha señalado, las mayores situaciones de deterioro predominan en los partidos de la 2da. y 3er. corona, la polarización planteada no se corresponde estrictamente desde el punto de vista espacial con la clásica subdivisión entre centro y periferia, sino con un abigarrado mosaico de situaciones presentes en ambas áreas.

Por consiguiente cabe aclarar que, al analizar el comportamiento reciente del transporte público de pasajeros en la Región Metropolitana y referir la evolución de la demanda al actual marco socio-económico y su correlato espacial, necesariamente se simplificarán las diferenciaciones intrapartidos existentes, para poder homologar las variables a nivel de corredores.

3.4 La evolución reciente del transporte público de pasajeros

Durante el primer quinquenio de la presente década el transporte público de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires experimentó importantes cambios, tanto en lo referente a la evolución de la demanda de viajes como en la participación de los distintos modos para satisfacer la misma.

Las causas de esta transformación son múltiples y se presentan como una trama de compleja interrelación, que si bien explican en forma bastante eficiente lo sucedido en el área en su conjunto, requieren un análisis particularizado de las mismas para responder a las evoluciones diferenciales que siguieron las distintas subáreas o corredores.

Como ya ha sido mencionado, junto con la década del '90 se inició en Argentina un profundo proceso de reconversión estructural de la economía que a partir de específicas políticas globales y sectoriales, definió nuevas formas de articulación entre las actividades, los actores sociales y el rol del Estado y que dieron lugar a una nueva trama territorial de la región que nos ocupa.

En dicho marco, una serie de factores, que llamaremos directos, afectaron la demanda de transporte público tanto en la localización como en su volumen, y se refieren específicamente a las tendencias en la redistribución de la población, desindustrialización y reindustrialización periférica, la descentralización de actividades y el incremento en la tasa de desempleo.

Las características comunes que los engloban se refieren a que los mismos se hallan generalizados en toda la región Metropolitana, aunque con distinta gradación, y que además, y aquí reside su importancia, forman parte de importantes cambios estructurales. Desde este punto de vista y en la distinta medida en que cada uno haya afectado la demanda de transporte, el proceso ya no es reversible, al menos en el corto y mediano plazo.

Los procesos de redistribución de la población acompañan un aparentemente ilimitado crecimiento de la región hacia su periferia, generando en forma creciente viajes de grandes distancias y altos costos, que gravan fuertemente los presupuestos familiares de amplias franjas de la población, en su mayoría de escasos recursos. Por otra parte, esas zonas periféricas de urbanización reciente, son poco rentables para los servicios de transporte masivo, cuya ausencia potencia los niveles de marginación.

La descentralización de actividades - establecimientos universitarios y grandes centros comerciales, entre otros - generó nuevos centros de atracción, favoreciendo los viajes intra e intermunicipios en detrimento de los flujos hacia y desde Capital Federal, iniciando una tendencia hacia nuevas formas de articulación entre la ciudad central y su periferia.

En forma conjunta, el importante redimensionamiento del mercado laboral, tanto estatal como privado, y su consecuente incremento en la tasa de desempleo, reestructuraron la demanda potencial y efectiva del transporte; en mayo de 1995 la tasa de desempleo para la Región Metropolitana alcanzaba al 20,2% de la P.E.A., totalizando un poco más de un millón de desocupados, que obviamente no realizan viajes con regularidad.

Finalmente cabe mencionar que el conjunto de estos factores incidieron fuertemente en los cambios sobre los motivos de viaje, favoreciendo o restringiendo a cada uno de ellos. La tendencia observada es a un incremento de los viajes por trabajo, en detrimento de los motivados por educación, salud, recreación o compras, que disminuyen ante situaciones de restricciones económicas.

Obviamente, las causas son disímiles según el área que se trate y pueden responder a situaciones opuestas: por un lado el descenso de viajes por estudio puede responder a una creciente deserción escolar, - especialmente sobre los niveles de educación media ya que la distribución de establecimientos de nivel primario es lo bastante amplia como para permitir los viajes a pie -, o a la presencia de una mayor oferta local de establecimientos.

En igual sentido, la reducción de viajes por motivos de compras, puede leerse de dos maneras según el área considerada; como efecto directo de la crisis económica o por la presencia de una mayor oferta en grandes centros comerciales, como ya ha sido analizado.

No obstante, mas allá de las causas que disminuyen los viajes por otros motivos, diversas encuestas zonales marcan para los viajes motivados por trabajo, valores que oscilan entre un 60 a un 85%, cifras superiores a las de años anteriores (15).

Al mismo tiempo otros factores, que llamaremos concurrentes, afectaron la demanda de transporte, básicamente en lo atinente a la distribución de los viajes en los distintos modos públicos, cambios en la distribución diaria y semanal e incremento de los traslados en medios privados, concretamente en automóvil particular.

A diferencia de los factores directos, los concurrentes han manifestado un peso diferencial según las distintas subáreas o corredores considerados, su efecto es predominantemente de corto y mediano plazo y su evolución puede encontrarse ligada a la coyuntura económica.

A inicios de la actual década la demanda de viajes en la Región Metropolitana estaba satisfecha en un 72% por los medios públicos de transporte, con un fuerte predominio del modo autotransporte colectivo frente a los medios guiados, en tanto que la incidencia del transporte particular por automóvil sumaba el 28% restante.

En esos años los ferrocarriles suburbanos y el ferrocarril subterráneo alcanzaron sus más bajas cifras de pasajeros transportados, producto de largas décadas de desinversión y deterioro de su material rodante y su sistema operativo.

En el marco de las políticas de privatizaciones encaradas por el gobierno central, a partir de 1994 se fueron entregando en concesión a empresas privadas las distintas líneas de ferrocarriles y el conjunto de las líneas de subterráneos de Capital Federal, constituyendo este hecho uno de los cambios más importantes mencionados (16).

Como consecuencia del mejoramiento del servicio, en términos de frecuencias, tiempos de viajes y en algunos casos de reemplazo del material rodante, la demanda de viajes en los medios guiados creció en forma importante, recuperando ambos modos (trenes y subterráneos) desde 1991 a 1995, alrededor de 180 millones de viajes,- cifras expuestas en el

Cuadro N° 18 y Gráfico N° 2 - que en forma mayoritaria son derivados del modo autotransporte colectivo.

Esta captación de pasajeros afectó en mayor grado a aquellas líneas de transporte automotor cuyas trazas acompañan los corredores ferroviarios o a las líneas de subterráneos, constituyéndose el cambio de modo también en una opción para aquellos destinos que requieren transbordo y que se tornan viables ante las economías en los tiempos de viaje o en las ventajas tarifarias.

Con referencia a esto último, cabe agregar que sumado al mejoramiento general del servicio, la transferencia de pasajeros del modo automotor a trenes y subterráneos, obedeció también a motivos de orden económico, es decir a la importante diferencia tarifaria existente entre los mismos.

Las actuales tarifas de los ferrocarriles suburbanos, subsidiadas por el Estado Nacional, registraron su último aumento en el año 1991 no habiendo sido modificadas con la concesión a los operadores privados en 1994, en tanto que el autotransporte automotor y los subterráneos tuvieron su último incremento en agosto de 1994. De tal manera, desde esa fecha al presente las diferencias tarifarias son las expuestas en el Cuadro N° 19.

Una rápida lectura de los valores releva ventajas superiores al 100% y hasta el 275% a favor de los ferrocarriles urbanos, elemento decisivo en las opciones de viaje para una amplia franja de la población, especialmente en los tramos de media distancia (17).

Pese a las importantes ventajas mencionadas cabe mencionar que, la recuperación de pasajeros transportados por los ferrocarriles suburbanos, debe mediatizarse en el hecho del importante subregistro existente previo a la privatización, considerando el alto grado de evasión en el pago de pasajes, y por lo tanto en la cifra de pasajeros transportados.

Otro elemento a tener en cuenta para explicar la transferencia de viajes es la derivación de parte de los mismos al transporte particular por automóvil, a la luz de un creciente proceso de motorización de la población, impulsado por la generalización del crédito y en el marco de la específica promoción de la industria automotriz. De tal manera se incorporaron alrededor de 700.000 vehículos desde el inicio de la década y al producirse pocas bajas en el parque, este creció hasta alcanzar aproximadamente 3 millones de vehículos (18).

Por otra parte, el mejoramiento de los grandes accesos viales desde el conurbano hasta el centro de la ciudad, - la ampliación de la Avenida Gral. Paz, de la Autopista Panamericana y la finalización de la Autopista Buenos Aires-La Plata por mencionar los más importantes- favoreció el uso del automóvil, políticas éstas que poco favorecieron la circulación dentro de la misma.

En este mismo período el transporte automotor redujo los pasajeros transportados en alrededor de un 18% - alrededor de 373 millones de viajes al año-, descenso que operó en forma diferencial entre los distintos grupos de líneas según su escala tarifaria, siendo más acentuado en las líneas que atraviesan los partidos del Gran Buenos Aires, y sobre aquellas que operan en trazas coincidentes con los ferrocarriles suburbanos.

Como resultado de estas transformaciones en 1995 la división modal de los viajes en la región había experimentado un importante incremento en favor del modo privado frente al público y dentro de éstos hacia los modos guiados, que pese a la recuperación, no lograron alcanzar los niveles de transporte de 1970, como surge de la evolución de los índices expuestos en los Cuadros Nros. 20 y 21.

Para explicar lo mencionado, es necesario comentar el cambio ocurrido en la distribución diaria de los viajes. Mientras que en las décadas precedentes su distribución presentaba un valle que se extendía entre dos y cuatro horas alrededor del mediodía, en la actualidad la demanda se encuentran fuertemente concentrada en las primeras horas de la mañana y las últimas de la tarde, conforme se acentúa la proporción de traslados en función de la actividad laboral.

En consecuencia, y bajo dichas condiciones, el aumento de la capacidad de transporte de dichos medios parece estar llegando a su techo, limitada por la infraestructura que los sostiene.

A nivel del transporte subterráneo existen restricciones al incremento de demanda en horas pico por la limitada de capacidad en los centros de transbordo, accesos, escaleras y andenes. De acuerdo a ello la proyección de pasajeros a transportar hacia el final del periodo de concesión, de acuerdo a lo previsto en los pliegos es de 220 millones de pasajeros/año, valor menor a los 300 millones pasajeros transportados al inicio de los años 1970 (19).

Con respecto a los ferrocarriles suburbanos, si bien estos pueden aún mejorar su capacidad incrementando las frecuencias y el número de servicios rápidos o semirrápidos, la limitación está dada por los innumerables pasos a nivel que atraviesan la red, y condicionan el incremento de los servicios.

Paralelamente en esos años se generalizó el uso de los denominados Servicios Urbanos Especiales, comúnmente llamados "charters", que se definen como "aquellos destinados a trasladar regularmente un contingente de personas entre un número limitado de orígenes y destinos predeterminados por el precio que libremente se pacte" (20), modalidad que ya existía a principios de la década del '80 pero que se expandió a raíz de la crisis del sector ferroviario del año 1991 y cuyo encuadre normativo y de regulación se establece a partir del Decreto N° 656 del año 1994.

Si bien esta modalidad constituye una alternativa de relevancia en ciertos corredores, a nivel de todo el sistema participa de un escaso peso, habiendo realizado en 1995 alrededor de 8 millones de viajes frente a 2.200 millones de los modos públicos masivos.

En el cuadro N° 22 puede observarse el peso que dichos servicios tienen en los corredores Oeste y Sudeste - que nuclean el 70 % de los orígenes - donde representan el 4,5% y 2% respectivamente de los pasajeros transportados por los servicios comunes de transporte automotor.

Finalmente, con respecto a qué tipo de demanda está dirigida esta modalidad de transporte, surgen situaciones muy disímiles según el corredor de que se trate; mientras que en el Oeste y Sudeste de la Región Metropolitana, los usuarios corresponden mayoritariamente a

sectores de bajos ingresos, localizados en asentamientos alejados de las principales redes de transporte, en el corredor Norte, dichos servicios constituyen una alternativa al traslado en automóvil.

En correspondencia con cada una de esas situaciones, el parque ofertado para cada área presenta importantes diferencias con respecto a la edad promedio, confort y obviamente al nivel tarifario.

Ante la importante derivación de pasajeros hacia subterráneos, ferrocarriles y en menor medida hacia los servicios contratados y el uso del automóvil particular, el transporte automotor comienza a diferenciar su oferta, incorporando nuevas modalidades que le permitan revertir la importante pérdida de demanda registrada desde 1992.

Ante el fracaso experimentado por la mayoría de los servicios diferenciales implantados en la década del '80 - donde se produjo un desajuste en la relación tiempo de viaje y frecuencias frente al nivel tarifario - la Autoridad de Aplicación autorizó la realización de servicios rápidos y semirrápidos, que presentan importantes reducciones en los tiempos de viaje, (al circular por autopistas o por trazas rectificadas) con tarifas ligeramente superiores a las de un servicio común.

Al respecto se observa que en 1995 los servicios diferenciales representaban el 0.85% de los pasajeros transportados y el 3.1% de la recaudación de los servicios comunes. La evolución de los indicadores operativos de dicha modalidad entre 1992 y 1995, muestran una caída importante de los pasajeros transportados y del correspondiente IPK. (Ver Cuadro N° 23).

Si bien el total del parque habilitado creció en un 28%, y entre los años 1992 y 1993 se realiza una significativa renovación de vehículos, esta se detiene en los últimos dos años, acompañado de una creciente tendencia a eliminar dichas prestaciones por parte de las empresas.

Las altas tarifas de este modo, y la relativa ventaja con los servicios comunes en términos de los tiempos de viaje, son las causas principales de la derivación de pasajeros a los servicios contratados o "charters", los que durante 1995 transportaron el equivalente al 54% de los pasajeros de los diferenciales.

El panorama durante el primer cuatrimestre del presente año no parece mostrar una reversión de las tendencias mencionadas, aunque las mismas se muestran atenuadas. El importante crecimiento en el transporte de modos guiados y por automóvil parece estar llegando a su techo, limitados por la infraestructura que los enmarca, y el transporte colectivo atenuó sus pérdidas, llegando así a una nueva recomposición del sistema que es probable no muestre importantes cambios en el corto plazo.

Finalmente cabría agregar que en el marco de los cambios estructurales y coyunturales señalados, desde 1970 al presente, el índice de movilidad de la población - considerando modos públicos y privados - ha disminuido, producto de la combinación de efectos tan dispares como el aumento de la tasa de desempleo o de las distancias recorridas a

pié frente a la localización de numerosas actividades - que por su nivel de complejidad tenían su asiento natural en la ciudad central - en los partidos del conurbano.

Para 1970 el relevamiento del Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana, arrojó para una población de 8,9 millones de habitantes una cantidad de viajes diarios de 17,4 millones, mientras que el estudio realizado en 1991/92 para una población de 12,2 millones registró un total de 18,05 millones de viajes. Las estimaciones para 1995 arrojan 17,3 millones para una población estimada en 13,1 millones.

Es decir ante un aumento del 37% de la población entre 1970 y 1991, se registró un incremento de viajes de tan solo el 3,7%. Con estos datos el número de viajes/día/persona ha variado de 1,95 en 1970 a 1,48 en 1991, estimándose que ha caído a 1,37 en 1995, circunstancia que necesariamente modifica el escenario actual y futuro del sector.

En idéntico sentido concurre la información extraída de la Encuesta Permanente de Hogares respecto de la localización de los puestos de trabajo de la población residente en Capital Federal y en los 19 partidos del conurbano, para un corto periodo de tiempo - Octubre de 1993 a Mayo de 1995 - pero a la vez el que registra la variación mas intensa de la tasa de desempleo.

Del análisis del Cuadro N° 24 se extrae que, a nivel del Area Metropolitana en su conjunto ha crecido la participación de los puestos de trabajo localizados en Capital Federal de un 44,5% a 47,4%, tendiendo a una equiparación de ambas zonas y revelando una menor incidencia del deterioro de las actividades productivas y de servicios que la registrada en los 19 partidos.

Lo anteriormente expuesto revela que ante una caída del total de ocupados en toda la región del orden de un 10%, esta es superior sobre los habitantes del conurbano cuyo puesto de trabajo se localizaba en la misma área, en tanto que en el otro extremo, la menor incidencia del fenómeno se presenta en los residentes en Capital que trabajan en el mismo Distrito.

En términos absolutos - excluyendo del cálculo las categorías Otros y No sabe/No contesta - y ya refiriéndonos a la incidencia directa sobre la demanda de transporte, de la lectura del Cuadro N° 24 bis puede inferirse que alrededor de 71.000 personas han dejado de realizar viajes regulares dentro de la Capital Federal, 12.000 entre dicho distrito y los 19 partidos y alrededor de 290.000 intra o interpartidos del conurbano, mayoritariamente el área mas afectada.

En un cálculo muy aproximado, estas 377.000 personas en condiciones de ocupación, realizarían alrededor de 180 millones de viajes al año, cifra bastante aproximada a la que surge como reducción del total de viajes en el Cuadro N° 20.

4) ANALISIS DEL COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA ENTRE 1992-1995.

4.1 Cambios en la distribución espacial de la demanda.

Los cambios en la distribución de la población analizados, la descentralización de actividades y las diferenciales tasas de desempleo dentro de la región, produjeron algunos corrimientos en la localización de la demanda de viajes, sin que los mismos signifiquen alteren en demasía la distribución existente al inicio de la década.

Si analizamos la estructura porcentual de las líneas de autotransporte agrupadas según su grupo tarifario se observa que, la participación de los viajes realizados dentro de la Capital Federal - líneas de Distrito Federal - presenta un leve incremento respecto del total, ascendiendo del 24 al 26%, en tanto de las líneas que recorren los partidos del conurbano - Suburbanas Grupo I - descendieron del 73 al 71%, , manteniéndose sin cambios el peso de las líneas de media distancia.

Estas cifras se corroboran claramente al analizar la evolución de los pasajeros transportados por línea, de donde surge que, en términos generales, las líneas que atraviesan el conurbano bonaerense son las que han experimentado una mayor reducción en su carga, aunque continúaun liderando el transporte de la región.

Si bien este aumento de la demanda dentro del distrito capitalino es coherente con menores tasas de desempleo acompañado del crecimiento del sector servicios, predominante en dicha jurisdicción, y contrapuesto a la situación de deterioro creciente que se desarrolla en el conurbano, tales cifras deben ser relativizadas a partir del hecho que las líneas suburbanas poseen parte de su traza en territorio de la Capital Federal absorbiendo parte del tráfico dentro del mismo, sin que eso se registre en las estadísticas.

Si observamos la participación de los ejes de circulación predominantes dentro de cada área se detecta una fuerte concentración de viajes en 2 de los 6 corredores.

Así en Capital Federal prácticamente la mitad de los viajes se realizan en dirección Sudoeste y Oeste - 26 y 22% respectivamente -, en tanto que la demanda de las líneas suburbanas, también en porcentajes que reúnen la mitad del total de viajes - se nuclea sobre el eje Norte en un 27% y el Sudoeste en un 23%.

4.2 Evolución de la demanda del transporte urbano por automotor 1992-1995.

Dado que los sistemas de circulación y transporte son a la vez sostén de las actividades económicas y estructuradores del espacio que las contiene, los profundos cambios expuestos incidieron fuertemente en el sector bajo análisis.

Partiendo de que los motivos de viaje responden mayoritariamente a razones laborales, que incluyen en general las características de mantener una frecuencia diaria y ser simétricos, existiría una clara correspondencia entre el comportamiento ascendente de las tasas de desocupación y subocupación, y la caída de los pasajeros transportados, aunque como ya se ha visto, esta no ha constituido la única variable que ha incidido en la crisis de demanda que experimenta el sector.

Dentro de ese panorama, el movimiento de pasajeros transportados y kilómetros recorridos por las líneas de transporte urbano de pasajeros de jurisdicción nacional, muestra una leve tendencia ascendente en los últimos años de la década del 80 y los primeros años de la presente, iniciándose en 1993 un proceso de caída generalizada de la demanda, que presenta como rasgo sobresaliente, la profundización del proceso año a año.

Considerando la totalidad de las líneas que integran el sistema de transporte automotor de jurisdicción nacional, los pasajeros transportados por los servicios comunes (21) de las mismas cayeron en un 19% entre 1992 y 1995, en tanto prácticamente no hubo variación de los kilómetros recorridos, descendiendo el índice pasajeros/kilometro de 2.63 a 2.25, acumulando una reducción de aproximadamente 14.5%.

Conforme se incrementaron los cambios estructurales en la economía, aumentaron las tasas de desocupación y se profundizó la etapa recesiva, el proceso de caída de la demanda se aceleró, pasando de un 4% en el primer bienio comparado (1992/93) a un 9% el siguiente, para sumar en 1994/95 una reducción de un 7%.

Dada la escasa flexibilidad que presenta el sistema en relación a generar un ajuste sobre la oferta como respuesta a los cambios que va presentando la demanda, el comportamiento de los kilómetros recorridos prácticamente no registra variación en la comparación punta a punta, aunque los datos anuales muestran una tendencia descendente que se revierte en el último bienio.

Al analizar como se comportaron en el mismo período los distintos grupos tarifarios de líneas (22) con respecto a la media del sistema, se observa que en correspondencia con las áreas y la población residente más afectada por la crisis económica, las líneas que experimentaron un mayor descenso en los pasajeros transportados son las pertenecientes al conjunto Suburbanas Grupo I y Grupo II, ambas con reducciones del 21 y 24% respectivamente, en tanto las líneas del Distrito Federal se ubican varios puntos por debajo de dicho valor con un 15%.

Con respecto a los kilómetros recorridos, como ya se ha mencionado, se hace evidente la falta de respuesta a los cambios en la demanda observándose inclusive incrementos en los mismos, que parcialmente pueden referirse a extensiones de recorrido

tendientes a alcanzar nuevas áreas en una estrategia por incrementar así, los pasajeros transportados.

Además, la existencia de líneas de jurisdicción provincial y municipal, sumada a la presencia de los servicios tipo "charter," habilitados o no, que circulan sobre las trazas de las líneas de jurisdicción nacional, alentó a las empresas a modificar sus servicios para captar a esos usuarios del transporte público, alejándose bastante de su recorrido troncal. Sin embargo con este aumento de la oferta no lograron el aumento esperado en la demanda.

A consecuencia de lo expuesto el índice pasajero/kilómetro (IPK) para el total del sistema cayó en un 14.4% entre 1992 y 1995, cifra similar al descenso que experimentó el conjunto de las líneas Suburbanas Grupo I, en tanto que las pertenecientes al Distrito Federal sufrieron en igual período un descenso del 13%, aunque en términos absolutos aún se mantienen a varios puntos por arriba de la media del sistema, siendo mas estable el comportamiento de las Suburbanas Grupo II.

La asociación de partidos del Gran Buenos Aires a las principales vías de comunicación, permitió definir 6 subáreas sobre las cuales se analizará el comportamiento reciente de la oferta y la demanda de las líneas de transporte automotor de jurisdicción nacional.

En cambio, el área correspondiente a Capital Federal se consideró como un único corredor, dadas las dificultades para delimitarlos en función de la abigarrada red de transporte de superficie que posee. No obstante se realizarán algunos comentarios sobre el comportamiento operativo de aquellas líneas con trazas que circulan por las principales vías de circulación dentro de la ciudad, o que acompañan la red de subterráneos o de los ferrocarriles suburbanos.

Los 7 corredores definidos, cuyos principales atributos se hallan expuestos en el Cuadro N° 26, presentan importantes diferencias respecto a la longitud de la red y su relación con el número de habitantes.

Exceptuando al corredor Capital, que obviamente presenta la mayor densidad y el mayor índice de kilómetros de red por habitantes, sumado a la oferta de los subterráneos y taxis, la mejor situación se halla en el corredor Sudoeste donde el índice asciende a 2.66 , producto de una red muy ramificada que prácticamente absorbe la totalidad de los viajes del área, considerando que no existe oferta ferroviaria, con excepción de el reducido tramo del Ferrocarril Belgrano Sur.

En el otro extremo de la escala, el corredor Oeste se presenta como el más desfavorecido con una relación de 1.24 km/1000 habitantes y una red poco ramificada, que acompaña la traza de la Ruta Nacional N° 7.

Prácticamente con igual superficie, pero con el doble de kilómetros de red y más habitantes, los partidos agrupados en la zona norte, también revelan una posición inferior a la media del sistema, pero esta debe ser relatividad por la mayor incidencia en esta zona de los viajes en automóvil particular, a la luz de un mayor nivel socioeconómico de la población y la importante vía de acceso que constituye la Autopista Panamericana.

Con respecto de la evolución de los indicadores de oferta, en los años considerados se observan pocas variaciones respecto al número de líneas que han sido asignadas a cada corredor y respecto del parque habilitado, aunque este manifiesta un leve incremento.

Contrariamente, es destacable es la evolución de la antigüedad media del parque, que ha descendido de 7.02 a 5.28 años para el total del sistema - ver Cuadro N° 28-, aunque la incorporación de vehículos 0 km. alcanza su máximo en 1993, asociado a una mejor situación del sector y la presencia de ventajas crediticias, cayendo a casi la mitad durante el año 1995.

Considerando que la nueva Ley de Tránsito y Seguridad Vial existe una normativa expresa sobre la antigüedad de los vehículos asignados a transporte de pasajeros, los cuales no podrán superar los 10 años de antigüedad, a partir del presente año debería observarse un descenso generalizado de la antigüedad media y una creciente incorporación de vehículos 0 km.

Al interior de la región, las empresas que circulan en por el corredor Oeste son las que presentan una menor antigüedad del parque, situación que mantienen desde 1992 al presente y que corresponde básicamente a la moderna dotación de las líneas Suburbanas Grupo II, de media distancia.

Con respecto a la incorporación de vehículos 0 km., el área Capital presenta en la actualidad un 8.6% de su parque en esas condiciones, en clara diferenciación con el nivel de inversión del resto y en relación a una mejor performance en términos de pasajeros transportados y del índice pasajero/kilómetro, como se verá más adelante.

La oferta de servicios y su relación con los habitantes en cada subárea, calculada en el Cuadro N° 29, muestra que el mayor número de servicios cada 1000 habitantes se encuentra en el corredor Sudoeste, con niveles que duplican a la media del sistema, contrariamente, la zona Oeste donde reside el 11% de la población sólo reúne el 3% de servicios de la región, por lo que la relación desciende a 1.1 servicios cada 1000 habitantes.

Como ya ha sido señalado, la evolución de la demanda total en el período bajo análisis, descendió un 17%, acumulando una importante caída del en el IPK, en función de la escasa modificación de los kilómetros recorridos (23), pero a nivel de los distintos corredores se observan comportamientos diferentes, como surge del Cuadro N° 30.

Las líneas que superan el 20% de pérdida de pasajeros son las incluidas en las áreas Sudeste, Oeste y las aquellas que circulan transversalmente a las principales vías de circulación; pero las que realmente experimentaron un deterioro importante en sus economías, son aquellas que incrementaron los kilómetros recorridos, disminuyendo sensiblemente el IPK.

En esas condiciones se encuentran las zonas Oeste, Noroeste y Sudoeste, ya que la Sudeste acompañó la disminución de pasajeros con una reducción en los kilómetros recorridos.

Particularmente la peor situación se detecta en el corredor Oeste, donde mayoritariamente las líneas pertenecen a las Suburbanas Grupo II que poseen una tarifa

calculada sobre los kilómetros recorridos, y que como ya se ha referido presentan grandes diferencias con las tarifas de los modos alternativos: el ferrocarril y los Servicios Urbanos Especiales, que absorbieron una parte importante de la demanda.

El análisis respecto al comportamiento de la demanda al interior del Distrito Federal, se realizó a partir de acuerdo a los principales corredores de transporte que responden a la direccionalidad de los principales ejes de circulación de la ciudad y que se continúan en los partidos del conurbano.

De dichas zonas, las que tienen los porcentajes más altos de participación en el total transportado del distrito son la Oeste y Sudoeste, las que además poseen las trazas más extensas, que sumadas alcanzan aproximadamente el 48% del total de pasajeros, continuando en orden de importancia la zona Sudeste con un 17,6% .

Puede observarse, sin embargo, que los mayores índices pasajero/kilómetro (IPK) no se corresponden directamente con la distribución porcentual de las zonas. Al respecto, la zona con el máximo valor de IPK es la Sudeste, continuando en escala decreciente las zonas Sur, Norte, Oeste, Sudoeste, Transversal y Noroeste.

Teniendo en claro la dificultad para adjudicar el comportamiento de las Líneas de Distrito Federal a las situaciones particulares de la ciudad y sus habitantes, ya que en gran medida nuclean usuarios que tienen su destino final de viaje fuera del área y transbordan a otros modos, igualmente podemos referirnos a la evolución de la demanda por corredores.

Si bien el comportamiento es relativamente parejo respecto de las reducciones en los pasajeros transportados, las menores reducciones se observan en el corredor noroeste, donde el transporte automotor tiene una menor competencia de otros modos; en el otro extremo, el corredor Sudoeste ronda el 20% de pérdida de pasajeros, ligado a desfavorables condiciones económicas y de empleo de la población residente.

En los primeros cuatro meses del presente año la situación del transporte automotor de pasajeros mantuvo la negativa performance del año anterior, aunque atenuada.

La comparación con respecto al primer cuatrimestre del año 1995 arroja para el total de las líneas de jurisdicción nacional una variación negativa de los tres indicadores - kilómetros recorridos, pasajeros transportados y recaudación - en porcentajes de 0,4, 2,5 y 4,8 respectivamente, habiéndose operando en consecuencia una disminución en el índice pasajeros por kilómetro del 2,12 %.

El análisis sobre cada uno de los grupos tarifarios de líneas revela una situación diferencial, mientras que las líneas pertenecientes al Distrito Federal muestran una levisima recuperación respecto del año anterior, los restantes acentúan la pérdida de pasajeros, destacándose en especial el comportamiento ineficiente de las Líneas Suburbanas Grupo II, las cuales habiendo incrementado en un 21% los kilómetros recorridos, vieron disminuir en un 9% los pasajeros transportados, lo que retrajo en casi un 25% el IPK correspondiente.

Este comportamiento diferencial entre los grupos, ya observado a lo largo de las estadísticas presentadas, refuerza la tendencia de reducción en la movilidad en las áreas

periféricas del Gran Buenos Aires - servidas por las líneas suburbanas - en correspondencia con el agravamiento de la crisis económico-social imperante, a lo que se agrega la derivación de viajes hacia el modo ferroviario, de indudables ventajas económicas frente las tarifas vigentes de las líneas suburbanas.

La comparación del primer semestre de 1996 con idéntico periodo de 1995, arroja para el transporte de ómnibus metropolitano una caída en la demanda de pasajeros de 4.6%, cifra bastante inferior al 9.8% registrado como variación negativa entre 1995 y 1994.

Esta desaceleración en la tendencia iniciada en 1992, releva un cierto acomodamiento de la demanda a las nuevas características de la oferta de transporte, básicamente en relación con las posibilidades de los ferrocarriles y subterráneos de seguir incrementando su oferta.

Al respecto en el Cuadro N° 32 se observa para dichos modos el gran impacto que tuvo el proceso de privatización y consecuentemente las mejoras en el servicio, en la evolución de la demanda.

Así se observa aquí también una desaceleración en la captación de pasajeros y el impacto diferencial para las distintas líneas de ferrocarriles suburbanos - Cuadro N° 33 - de acuerdo a los diferentes cronogramas establecidos para la entrega en concesión a los operadores privados.

Habiéndose realizado ya en esta etapa las principales modificaciones para mejorar el sistema operativo de trenes y subterráneos, en términos de incrementar la oferta de transporte y considerando que toda ampliación futura involucra una inversión concretable en el mediano o largo plazo, podría presumirse que en el próximo año se estabilizaría la demanda de dichos modos.

Sin embargo, no debe dejar de considerarse las actuales ventajas tarifarias que los mismos tienen y que constituyen uno de los elementos de mayor peso en la elección del transporte para una gran franja de la población.

La posible eliminación de los subsidios que el Estado Nacional realiza a las actuales operadoras y el incremento generado a partir de la aplicación del IVA al transporte, podría aumentar las tarifas ferroviarias a valores donde , el transporte automotor se constituya nuevamente en un competidor de importancia.

Por otra parte también el aumento de la motorización está llegando a su techo. El encarecimiento del crédito a partir de la crisis recesiva del año 1995, la profundización de la situación de inestabilidad laboral y la creciente saturación de las vías de ingreso a la ciudad y las condiciones de tránsito dentro de la misma, indicarían la imposibilidad de mantener un crecimiento como el registrado entre 1991 y principios de 1995.

En este marco podría suponerse que la actual distribución por modos no debería presentar importantes cambios en el corto plazo, con excepción de que se produzcan variaciones de intensidad en el nivel de actividad económica y de empleo, ya sea profundizándose la crisis actual o revirtiéndose la misma.

Retomando lo expuesto acerca de la correspondencia entre el nivel de empleo y de la demanda de transporte, y de acuerdo a los datos presentados en el Cuadro N° 18, pueden realizarse algunas inferencias acerca del trasvasamiento entre modos y el comportamiento de la demanda total.

De dichas cifras surge que entre 1991 y 1995, el transporte automotor de pasajeros de jurisdicción nacional, provincial y municipal, perdió alrededor de 705 millones de pasajeros/año, al tiempo que los ferrocarriles suburbanos y los subterráneos ganaban 138 y 44 millones respectivamente y el transporte por automóvil particular sumaba 360 millones de viajes mas, produciéndose como resultado una reducción de 163 millones en los viajes totales de la población .

Esa cifra, que a partir de un calculo muy estimado correspondería a alrededor de 350.000 personas que realizan 2 viajes por día en forma regular, nos estaría indicando en forma aproximada, la magnitud de la pérdida de empleo en el período mencionado.

5) CONCLUSIONES

Los conceptos aquí vertidos a modo de cierre de la presente investigación, no tendrán una definida entidad de conclusión, considerando como tal el cierre de un tema o el agotamiento del mismo, sino que su exposición marcará un nuevo estadio en el conocimiento del tema elegido a partir del cual puede profundizarse o actualizarse el mismo.

En su faz inicial, la presente investigación surge a partir de la observación de la creciente preocupación respecto de la caída de la demanda de transporte de pasajeros por automotor, expresada por los empresarios del sector y las autoridades correspondientes del área, hecho que a partir de rápidas generalizaciones, es atribuido al crecimiento de los servicios contratados o tipo "charters", a la sensible mejora en las prestaciones ferroviarias y de los subterráneos, al incremento de la motorización particular, etc.

Sin embargo al analizar las estadísticas de pasajeros transportados correspondientes al sector, incluyendo las referidas a los modos guiados, y al observar el comportamiento diferencial de las líneas de acuerdo a la distinta localización espacial de sus trazas, surge que las verdaderas causas de dicha caída en la demanda superan el ámbito específico del sector transporte, -donde el fenómeno puede analizarse como mera transferencia entre modos - para encontrar respuesta en un análisis mucho más complejo que exprese en qué marco socioeconómico y de cambios territoriales se produce el fenómeno citado.

A partir de lo expuesto se van armando las hipótesis generales del trabajo que plantean la existencia de un importante proceso de cambio estructural que condujo a la instauración de un nuevo escenario económico y social, cuyo conocimiento es imprescindible para analizar en forma integrada la evolución reciente de cualquier sector de actividad.

De esa manera se abordó el tema de la caída en la demanda de pasajeros transportados por las líneas de Jurisdicción Nacional, como consecuencia de los procesos de transformación ocurridos desde los años '80 y profundizados durante el primer quinquenio de los '90, y que generaron modificaciones de carácter estructural, de improbable reversión en el corto o mediano plazo.

La Región Metropolitana de Buenos Aires experimentó en las últimas décadas un importante proceso de expansión poblacional hacia su periferia mientras que sus zonas centrales, de más antigua urbanización, concentran las más bajas tasas de crecimiento o inclusive disminuyen su población en números absolutos.

Al mismo tiempo se observa un similar comportamiento en la localización de las actividades productivas, el comercio y los servicios, acompañando la expansión poblacional mencionada o contrariamente, favoreciendo futuros asentamientos en áreas de débil o nula urbanización.

Ambos procesos lejos de manifestarse en forma homogénea en toda la región, se manifestaron con mayor intensidad sobre ciertos ejes, asociado a la provisión de infraestructura y equipamiento o a la existencia de tierras vacantes.

De esa manera sobre el eje Norte se privilegiaron nuevos asentamientos poblaciones de sectores de elevada capacidad económica y nuevas radicaciones industriales ligadas mayoritariamente a la exportación, y cuya ubicación les permite rápidas salidas terrestres a los países de Mercosur o por vía fluvial y marítima al resto de los mercados externos.

Contrariamente los ejes Sur y Sudeste combinan altos crecimientos de población de menores recursos sobre áreas de débil urbanización, carentes de infraestructura básica de servicios acompañado de procesos de desindustrialización y deterioro general de las restantes actividades.

En este marco de reestructuración territorial, la situación recesiva que atraviesa la economía argentina, sumado a las consecuencias derivadas del proceso de reconversión iniciado a comienzos de la actual década - especialmente en términos de pérdida de puestos de trabajo - agudizó las diferencias socioespaciales existentes, complejizando la estructura territorial de la región que hoy se presenta como un mosaico de complejas diferenciaciones socioeconómicas.

Si bien en términos generales la caída en la demanda de pasajeros transportados por modo automotor puede atribuirse en gran medida a las mencionadas condiciones de recesión económica, en coincidencia con la recuperación de transporte por los modos guiados y el incremento en la motorización particular, no puede dejar de señalarse la incidencia creciente que presentan las nuevas tendencias en la distribución espacial de la población y las actividades, y por ende la nueva configuración espacial del área que nos ocupa.

Es posible que en el mediano plazo, conforme se consoliden las nuevas áreas de ocupación en la periferia o en los anillos interiores más lejanos al centro de la ciudad, se incrementen fuertemente las demandas de transportes en sentido transversal inter o intrapartidos del conurbano, hoy unidos por una baja oferta, en detrimento de las vinculaciones radiales tradicionales.

Este nuevo escenario plantea importantes desafíos referentes a la planificación y ordenamiento de las áreas de reciente urbanización, así como de la accesibilidad a las mismas en relación a la oferta de transporte y a las nuevas localizaciones de la demanda.

Por otra parte, este nuevo escenario también plantea un desafío respecto de la incorporación de importantes franjas de población en condiciones de marginalidad social y espacial, localizada en áreas de muy baja accesibilidad.

Esta situación se vé agravada por la crisis económica que afrontan las empresas del sector, quienes tienden a racionalizar sus recorridos, evitando circular por trazas extensas de muy baja densidad poblacional.

Finalmente y respecto del sector transporte específicamente, la caída en la demanda de pasajeros transportados no aparece como un hecho coyuntural sino como una transformación estructural que necesariamente llevará a una redefinición sobre el volumen y la localización de la oferta.

Al respecto a nivel empresario ya se detectan readecuaciones de los parámetros operativos - frecuencias, fraccionamientos de servicios -, así como reducciones en el parque móvil, para enfrentar la crisis del sector.

De esa manera, la adecuación de la oferta a las nuevas condiciones de la demanda, la complementariedad entre modos, la compatibilización tarifaria y el análisis sobre la oferta de nuevas modalidades que logren captar distintas franjas de un mercado que se presenta sumamente fragmentado, son algunas de las estrategias que deberá seguir el sector en respuesta a las transformaciones ocurridas.

6) NOTAS:

(1) Las específicas políticas sectoriales generadas por el Estado Nacional mediante subsidios a la promoción industrial se iniciaron en los años 70 extendiéndose a la siguiente década.

Así nacieron numerosos parques industriales en las provincias de San Luis, La Rioja, Catamarca y Tierra del Fuego beneficiando a grupos de alto dinamismo y en buena medida orientados al sector externo.

(2) Pérez Barrero (1987), analiza con detalle el empleo en el Sector Público en 1980.

(3) Entre 1980 y 1991, la variación porcentual de población del conjunto del Gran Buenos Aires fue de un 11%, en tanto las localidades de 10.000 a 49.999 habitantes lo hicieron en 21% y las comprendidas entre 50.000 a 99.999 alcanzaron el 18%.

(4) Un interesante trabajo sobre el transporte y el tamaño de las ciudades puede encontrarse en Figueroa (1994).

(5) La electrificación de los ramales GLEW y EZEIZA del Ferrocarril General Roca se concluyó a mediados de la década del '80. En los primeros años el mejoramiento de los servicios en términos de tiempo de viaje derivó una importante cantidad de pasajeros hacia dicho modo. Sin embargo en los años posteriores y hasta su privatización, la irregularidad en las frecuencias y cancelaciones de servicios, deterioró nuevamente el nivel de pasajeros transportados.

(6) Los datos de movilidad en la Región Metropolitana se obtuvieron a partir de encuestas realizadas en 1970 - Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana - y en 1991/92 - Proyecto ATAM -. Sus resultados son comentados por Rivasplata, Arcusin y otros (1994).

(7) Los alcances de la propuesta del EPTRM están citados por Ternavasio(1994).

(8) Un profundo análisis sobre el impacto territorial de las Leyes de Reforma del Estado y de Emergencia Económica puede encontrarse en Pérez Barrero (1990).

(9) En el Anuario Estadístico de la República Argentina, INDEC, 1995, esta publicada una extensa lista con las privatizaciones concluidas entre 1990-1994, con sus adjudicatarios, porcentaje de venta y valor. Por otra parte, Pérez Barrero(1990) expone el número de empleos de las empresas publicas sujetas a concesión o privatización, según datos de la Sindicatura General de Empresas Publicas, SIGEP.

10) Cesante es aquella persona que, cualquiera sea su condición de actividad en el momento de la encuesta ha experimentado durante los 12 meses previos la pérdida de un empleo asalariado por “despido”, “retiro voluntario” o “renuncia obligada”, según la Encuesta Permanente de Hogares, INDEC.

11) En base a la relación existente entre el número de alumnos, docentes y no docentes, expuestas en el Cuadro N 9, y promediando las diferentes incidencias, se estimaron los valores para docentes y no docentes, por lo que los valores finales resultan aproximados.

12) Subocupados demandantes son aquellos ocupados que trabajan menos de 35 horas semanales por causas involuntarias, y están a la búsqueda de otra ocupación, a diferencia de los no demandantes, que estando dispuestos a trabajar mas horas, no están en la búsqueda de otra ocupación. En Mayo de 1995, subocupados demandantes y no demandantes reunían el 6.7 y 4.0% de la PEA del Gran Buenos Aires, respectivamente.

13) En la tasa de desempleo abierto la población desocupada sólo considera a quien busca activamente trabajo, no incluyendo a los que realizan trabajos transitorios mientras buscan otra ocupación, ni a los desocupados que han suspendido la búsqueda ante la falta de oportunidades de empleo.

14) Según lo expresado por Javier Lindemboin, Diario Clarín, 24/12/95.

15) Información obtenida de estudios de demanda realizados por distintas líneas de transporte, Comisión Nacional de Transporte Automotor y a partir de los resultados del- Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana - 1970 y en Proyecto ATAM, 1991/92.

16) Las empresas concesionarias fueron: Ex-Urquiza y Subterráneos: Metrovías S.A.(1/1/94); ex-Belgrano Norte: Ferrovías SAC (1/4/94); ex-San Martín: Transportes Metropolitanos (1/4/94); ex-Belgrano Sur: Transportes Metropolitanos (30/4/94); ex-Roca: Transportes Metropolitanos (1/1/95); ex-Sarmiento y ex-Mitre: Trenes de Buenos Aires S.A.(27/5/95).

17) A diferencia de los otros dos grupos de líneas, la escala tarifaria de las denominadas Suburbanas Grupo II, de media distancia, surge de calcular una cifra fija por kilómetro recorrido. Por ello las cifras expuestas en el Cuadro N 19, son indicativas y su cálculo se ha realizado a efectos de poder compararlas en las escalas predefinidas para el transporte ferroviario.

18) Cifras expuestas por Barbero (1996) y Badell y Mendonça (1994).

19) Citado por Yanes y otros, (1996) y Barbero, José en la exposición realizada en el Centro Argentino de Ingenieros, CAI, (1995).

20) Los Servicios Urbanos Especiales, denominados Charters, constituyen una de las modalidades que el Decreto N 656 del año 1994, define como Servicios de Oferta Libre a diferencia de los Servicios Públicos. El resto de comprende Servicios Contratados, Tráficos con el ámbito Aeroportuario y Transporte Escolar, todos de jurisdicción Nacional.

21) No se incluyen las modalidades correspondientes a servicios diferenciales, ni expresos.

22) La agrupación de líneas en Distrito Federal, Suburbanas Grupo I y Grupo II responde a la clasificación tarifaria normada por la Comisión Nacional de Transporte Automotor.

23) Los datos sobre kilómetros recorridos y pasajeros transportados expuestos en distintos cuadros del presente trabajo presentan algunas diferencias que se deben a correcciones

efectuadas en la base considerada, y básicamente responden a el cambio de grupo tarifario que experimentaron algunas líneas de Distrito Federal que, al prolongar sus recorridos, se incorporaron a las Suburbanas Grupo I. En el análisis por corredores estas correcciones ya están incorporadas explicando así las diferencias mencionadas.

Por otra parte cabe mencionar que los indicadores de densidad de la red y servicios, están referidos a líneas nacionales, existiendo en los distintos corredores líneas provinciales y municipales que no están contemplados en este análisis.

7) BIBLIOGRAFIA GENERAL Y CITADA

ARGENTINA. INDEC, 1991. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991. Resultados Provisionales.

ARGENTINA. INDEC, 1995. Censo Nacional Económico 1994. Avance de Resultados, Informe N 2. Resultados provisórios.

ARGENTINA. INDEC, 1995. Anuario Estadístico de la República Argentina.

ARGENTINA. INDEC, 1996. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991. Resultados definitivos, Serie C - Parte 2. Capital Federal y 19 Partidos del Gran Buenos Aires.

ARGENTINA. INDEC, 1995, 1996. Encuesta Permanente de Hogares. Información de Prensa, Mayo de 1995, Octubre 1995 y Mayo 1996.

ARGENTINA. INDEC, 1995. Encuesta Permanente de Hogares. Informe Técnico del Departamento de Análisis y Desarrollo Temático.

ARGENTINA, M.E. y O. y S.P., COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, Gerencia de Control y Evaluación. Estadísticas sobre el transporte automotor de pasajeros de Jurisdicción Nacional, 1992 - 1995 y 1er. semestre de 1996.

ARGENTINA, M.E. y O. y S.P., COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, Gerencia de Control y Evaluación, 1996. Transporte automotor de pasajeros en el Area Metropolitana. Análisis por corredores 1995.

ARGENTINA, M.E. y O. y S.P., Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N 656/94 y Resoluciones S.T. Nros. 24/95, 25/95, 199/95 y 200/95. Ley de Transito N 24.449.

BADELL, C y MENDONÇA, J. 1994. " No pierda el tiempo, deje el auto". En Actas del VII CLATPU, Buenos Aires - Argentina, 1994.

BARBERO, José. 1996. El transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Diagnóstico y Propuestas. Gerencia de Planeamiento de METROVIAS S.A., Abril de 1996.

DIARIOS CLARÍN y PAGINA 12, años 1995 y 1996.

FIGUEROA, Oscar. 1994. En que afecta el tamaño de las ciudades al transporte?. En Actas del VII CLATPU, Buenos Aires - Argentina, 1994.

KRALICH, Susana. 1994. La ciudad funcional y el ámbito geográfico del transporte urbano de pasajeros. Su definición y delimitación. En Actas del VII CLATPU, Buenos Aires - Argentina, 1994.

MARTINEZ, Enrique, 1988. Vamos al fondo. Economía para políticos. Editorial Nueva América, 144 p.

PEREZ BARRERO, María Delia. 1988. Las transformaciones socioeconómicas del Area Metropolitana, 1960-1987. CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES, Volumen I y II.

PEREZ BARRERO, María Delia, 1990. Impacto territorial de las políticas nacionales de carácter global/sectorial. Comentarios Preliminares - Ley de Reforma del Estado y Ley de Emergencia Económica. CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES.

PICCO, Alicia y otros. 1995. Estudio Integral de Transporte. Rosario y Area Metropolitana. Estudio de variables Socioeconómicas y del Uso del suelo. En Actas del VIII CLATPU, Curitiba - Brasil, 1996.

PUPARELI, Silvia y BLANCO, Jorge. 1996. Reflexiones en torno a las posibilidades y condiciones para la implementación de un sistema de transporte integrado para el área metropolitana de Buenos Aires. En Actas del VIII CLATPU, Curitiba - Brasil, 1996.

REVISTA MOTOR Y CAMINOS, Junio/Julio, 1995. Buenos Aires.

REVISTA EL AUTO COLECTIVO, Mayo/Junio, 1995. Buenos Aires.

RIVASPLATA, Charles y ARCUSIN, Susana y otros. 1994. Un análisis comparativo de la movilidad en Buenos Aires y San Francisco. En Actas del VII CLATPU, Buenos Aires - Argentina, 1994.

TERNAVASIO, Aída. 1994. Transporte y Desarrollo urbano en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En Actas del VII CLATPU, Buenos Aires - Argentina, 1994.

YANES Luis y colaboradores. 1996. Impacto Territorial y Socioeconómico de la privatización y desregulación de empresas y actividades del transporte en Argentina. En Actas del VIII CLATPU, Curitiba - Brasil, 1996.

ANEXO
ESTADISTICO

ANEXO ESTADISTICO

INDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Estructura sectorial de la PEA 1970-1980-1991 (en número de personas y porcentajes).

Cuadro N° 2: Personal Ocupado en el Sector Industria. Variación intercensal (en porcentajes).

Cuadro N° 3: Estructura de la PEA por rama de actividad según categoría ocupacional. 1970-1980 - 1991. (en porcentajes).

Cuadro N° 4: Estructura ocupacional según grupo de ocupación y tamaño del establecimiento. 1980 - 1991.

Cuadro N° 5: Indicadores Demográficos del Area Metropolitana de Buenos Aires, por Partidos, 1980-1991.

Cuadro N° 5 bis: Indicadores Demográficos de Capital Federal, por Distrito Escolar, 1980-1991.

Cuadro N° 6: Cantidad de locales y puestos de trabajo ocupados en Industria, Comercio y Servicios, 1985-1994.

Cuadro N° 7: Grandes centros comerciales y de recreación, 1996.

Cuadro N° 8: Localización de Hiper y Supermercados, 1996.

Cuadro N° 9: Alumnos inscriptos en Universidades Nacionales y Privadas, 1994/96.

Cuadro N° 10: Evolución de las tasas de actividad, empleo y desocupación, Gran Buenos Aires, 1985-1996.

Cuadro N° 11: Evolución de las tasas de actividad, empleo y desocupación, Capital Federal, 1985-1996.

Cuadro N° 11 bis: Evolución de las tasas de actividad, empleo y desocupación, 19 Partidos de Buenos Aires, 1985-1996.

Cuadro N° 12: Evolución de las tasas de desocupación, 1985 - 1996. (en porcentajes de la PEA).

Gráfico N° 1: Evolución de las tasas de desocupación, 1985 - 1996. (en porcentajes de la PEA).

Cuadro N° 13: EPH. Características demográficas, 1992-1995.

Cuadro N° 14: EPH. Indicadores Socioeconómicos - Empleo -,1992-1995.

Cuadro N° 15: EPH. Indicadores Socioeconómicos - Sectores de Actividad - 1992-1995.

Cuadro N° 16: EPH. Indicadores Socioeconómicos - Calificación de la mano de obra - 1992-1995.

Cuadro N° 17: EPH. Indicadores Socioeconómicos - Ingresos - 1992-1995.

Cuadro N° 18: Pasajeros transportados por los modos públicos masivos, según modo y grupo tarifario. 1969-1995.

Gráfico N° 2: Pasajeros transportados por los modos públicos masivos, según modo y grupo tarifario. 1969-1995.

Cuadro N° 19: Cuadro comparativo de tarifas. Transporte Automotor, Subterráneos y Trenes Suburbanos.

Cuadro N° 20: Evolución del índice de movilidad de la población y de los viajes realizados en los modos públicos masivos y automóviles. 1971-1991-1995.

Cuadro N° 21: Evolución de la división modal de los viajes realizados en los modos públicos masivos y automóviles.

Cuadro N° 22: Servicios Urbanos Especiales. Oferta y demanda de transporte por corredores. 1995.

Cuadro N° 23: Servicios Diferenciales. Evolución anual de los indicadores operativos y de oferta. 1992 - 1995.

Cuadro N° 24: Población ocupada de 14 años y más, según localización del puesto de trabajo. 1993 - 1995.

Cuadro N° 24 bis: Población ocupada de 14 años y mas, según localización dl puesto de trabajo. Variación absoluta y relativa de los puestos de trabajo, Octubre 1993 - Mayo 1995.

Cuadro N° 25: Pasajeros transportados y kilómetros recorridos. Total y Grupos tarifarios. 1992 - 1995.

Cuadro N° 26: Principales atributos de los corredores. 1995.

Cuadro N° 27: Líneas de autotransporte de Jurisdicción Nacional, asignadas a cada corredor.

Cuadro N° 28: Transporte Automotor de Jurisdicción Nacional. Evolución anual de los indicadores de oferta. 1992-1995.

Cuadro N° 30: Transporte Automotor de Jurisdicción Nacional. Evolución anual de los indicadores operativos.

Cuadro N° 31: Transporte Automotor de Jurisdicción Nacional. Pasajeros transportados, kilómetros recorridos según grupo tarifario. Variación 1er.cuatrimestre 1995-1996.

Cuadro N° 32: Comportamiento de la demanda por modos de transporte, 1er. semestre de 1994, 1995 y 1996. (en porcentajes).

Cuadro N° 33: Pasajeros transportados por los ferrocarriles suburbanos, 1er. semestre de 1994, 1995 y 1996.

Cuadro N° 1:			
ESTRUCTURA SECTORIAL DE LA P.E.A. 1970, 1980 Y 1991			
(En número de personas y porcentajes)			
AREA METROPOLITANA			
	1970	1980	1991
TOTAL PEA	3.385.750	3.748.179	4.360.147
TOTAL EN %	100	100	100
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	31,5	29,3	24,7
Industria	30,5(*)	27,3	23,1
Resto (1)	1,0	2,0	1,6
CONSTRUCCION	8,5	9,3	6,6
ACTIVIDADES TERCIARIAS	52,1	54,5	67,1
Comercio	21,6(**)	19,4	22,4
Resto (2)	30,5	35,1	44,7
ACT.NO ESPECIFICADAS	7,9	6,8	1,5
CAPITAL FEDERAL			
	1970	1980	1991
TOTAL PEA	1.251.650	1.192.142	1.324.027
TOTAL EN %	100	100	100
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	25,4	21,6	19,2
Industria	24,7(*)	19,8	17,6
Resto (1)	0,7	1,8	1,6
CONSTRUCCION	5,5	4,7	3,0
ACTIVIDADES TERCIARIAS	63,6	66,3	76,5
Comercio	27,7(**)	27,7	22,1
Resto (2)	35,9	38,6	54,4
ACT.NO ESPECIFICADAS	5,5	7,4	1,2
19 PARTIDOS G.B.A.			
	1970	1980	1991
TOTAL PEA	2.134.100	2.556.037	3.036.120
TOTAL EN %	100	100	100
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	35,1	33,1	27,1
Industria	33,9(*)	30,9	25,5
Resto (1)	1,2	2,2	1,6
CONSTRUCCION	10,3	11,5	8,2
ACTIVIDADES TERCIARIAS	45,3	49,1	63,0
Comercio	17,9(**)	17,9	22,5
Resto (2)	27,4	31,2	40,5
ACT.NO ESPECIFICADAS	9,3	6,3	1,7
Notas:			
(*) Incluye Electricidad, Gas y Agua.			
(**) Incluye Establecimientos Financieros.			
(1) Comprende Agricultura, Minería y EGASS.			
(2) Comprende Establecimientos Financieros, Transporte y Servicios.			
Fuente: Censos Nacionales de Población y Vivienda.			
1970, 1980 y 1991. INDEC.			

Cuadro N° 2:				
PERSONAL OCUPADO EN EL SECTOR INDUSTRIA				
Variación intercensal (en porcentajes)				
	1954-1964	1964-1974	1974-1985	1985-1994
TOTAL PAIS	-4.8	-0.4	0,5	-26.7
CAPITAL FEDERAL	-25.5	-14.7	-24.3	-30.5
19 PARTIDOS	3.1	20.2	-1.9	-26.1
Fuente:Censos Nacionales Económicos de 1974, 1985 y 1994.				
INDICADORES DEL SECTOR INDUSTRIAL - 1974, 1984 Y 1994 -				
	EST.	P.O.	O/E	
CNE'74				
TOTAL PAIS	126388	1364300	10.8	
AREA METROPOLITANA	53788	748607	13.9	
CAPITAL FEDERAL	23838	304476	12.8	
19 PARTIDOS	29950	444131	14.8	
CNE '85				
TOTAL PAIS	109376	1381805	12.6	
AREA METROPOLITANA	43809	666074	15.2	
CAPITAL FEDERAL	15864	230799	14.5	
19 PARTIDOS	27904	434675	15.6	
CNE '94				
TOTAL PAIS	95812	1012861	10.6	
AREA METROPOLITANA	41541	481667	11.6	
CAPITAL FEDERAL	15687	160304	10.2	
19 PARTIDOS	25854	321363	12.4	
Notas:				
P.O.: Personal Ocupado				
O/E.: Ocupados por Establecimiento.				
Fuente:Censos Nacionales Económicos de 1974, 1985 y 1994.				

Cuadro N° 3:																					
ESTRUCTURA DE LA P.E.A. por RAMA DE ACTIVIDAD, según CATEGORIA OCUPACIONAL.(#)																					
1970, 1980 Y 1991 (en porcentajes)																					
AREA METROPOLITANA	1970							1980							1991						
	TOTAL	%	E	A	CP	TF	TOTAL	%	E	A	CP	TF	TOTAL	%	E	A	CP	TF			
TOTAL PEA	3.287.850	100	6,1	78,5	14,4	1,0	3.748.179	100	6,1	74,5	17,9	1,5	4.351.793	100	7,6	67,6	22,1	2,6			
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	1.057.550	100	5,5	87,5	8,0	0,7	1103624	100	6,6	82,8	9,5	1,1	1.075.886	100	8,4	74,8	14,4	2,3			
Industria	1.024.200	100	5,1	86,6	7,7	0,6	1025159	100	6,7	83,2	9,2	0,9	1005571	100	8,2	74,8	14,6	2,3			
Resto (1)	33350	100	18,7	58,5	17,1	5,7	78465	100	6,2	77,5	13,8	2,5	70315	100	10,6	74,4	11,6	3,4			
CONSTRUCCION	287.15	100	4,1	73,9	21,1	0,9	350223	100	2,9	56,8	37,0	3,3	289024	100	5,4	32,0	59,0	3,6			
ACTIVIDADES TERCIARIAS	1.747.250	100	7,0	74,8	17,2	1,0	2044184	100	6,0	73,3	18,5	1,2	2.919.720	100	7,5	67,9	21,5	3,1			
Comercio	725.35	100	13,1	60,5	25,2	1,2	726565	100	15,5	55,9	26,8	1,9	977.914	100	13,9	46,2	35,1	4,8			
Resto (2)	1021900	100	2,6	84,9	11,4	1,0		100	2,2	82,9	13,9	0,9	1.941.806	100	4,3	79,6	14,6	1,5			
ACT.NO ESPECIFICADAS	195900	100	3,5	79,1	15,0	2,4	250148	100	1,5	72,7	22,6	3,2	67163	100	7,2	71,3	17,7	3,7			
CAPITAL FEDERAL	1970							1980							1991						
	TOTAL	%	E	A	CP	TF	TOTAL	%	E	A	CP	TF	TOTAL	%	E	A	CP	TF			
TOTAL PEA	1.224.450	100	8,4	75,5	15,4	0,7	1.192.142	100	8,8	72,7	17,6	0,9	1.321.726	100	10,3	67,1	20,3	2,3			
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	315550	100	9,6	79,2	10,7	0,5	257603	100	12,7	75,0	12,0	0,9	254254	100	14,2	66,5	16,5	2,8			
Industria	307550(*)	100	8,7	80,1	10,6	0,6	235843	100	12,7	74,7	12,3	0,9	232618	100	14,0	65,8	17,3	2,9			
Resto (1)	8000	100	44,4	43,8	11,3	0,5	21760	100	12,7	78,2	8,6	0,7	21636	100	16,6	74,2	7,6	1,7			
CONSTRUCCION	68850	100	6,9	73,4	19,0	0,7	55683	100	6,2	63,6	28,9	1,3	40298	100	10,0	34,3	53,6	2,1			
ACTIVIDADES TERCIARIAS	789900	100	8,2	74,3	16,8	0,7	789862	100	8,7	72,3	18,1	0,9	1.011.775	100	9,4	68,4	20,0	2,2			
Comercio	345700(**)	100	15,1	60,7	23,2	0,9	270119	100	20,5	53,6	24,7	1,4	293159	100	17,9	49,5	28,4	4,2			
Resto (2)	444200	100	2,8	84,9	11,7	0,5	519743	100	2,7	82,1	14,6	0,7	718616	100	5,9	76,1	16,6	1,4			
ACT.NO ESPECIFICADAS	50150	100	5,2	74,5	18,2	2,1	88994	100	1,7	74,5	22,3	1,5	15399	100	8,9	74,6	13,0	3,5			
19 PARTIDOS G.B.A.	1970							1980							1991						
	TOTAL	%	E	A	CP	TF	TOTAL	%	E	A	CP	TF	TOTAL	%	E	A	CP	TF			
TOTAL PEA	2.063.250	100	4,7	80,2	13,9	1,2	2.556.037	100	4,8	75,4	18,0	1,8	3.030.067	100	6,4	67,8	23,0	2,8			
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	742300	100	3,8	88,5	6,9	0,7	846021	100	5,0	85,1	8,7	1,1	821632	100	6,6	77,4	13,8	2,2			
Industria	716650(*)	100	3,6	89,4	6,5	0,5	789316	100	5,1	85,7	8,2	1,0	772953	100	6,5	77,4	13,8	2,1			
Resto (1)	25350	100	10,6	63,1	18,9	7,3	56705	100	3,7	77,2	15,8	3,2	48689	100	8,0	74,4	13,4	4,1			
CONSTRUCCION	218300	100	3,2	74,1	21,7	0,9	294540	100	2,3	55,5	38,5	3,7	248726	100	4,6	31,6	60,0	3,8			
ACTIVIDADES TERCIARIAS	957200	100	6,0	75,1	17,5	1,4	1254322	100	5,8	74,0	18,8	1,5	1.907.945	100	6,5	68,3	22,2	2,8			
Comercio	379500(**)	100	11,3	60,2	27,0	1,5	456446	100	12,5	57,3	28,1	2,1	684755	100	12,2	44,7	38,0	5,0			
Resto (2)	577700	100	2,2	84,9	11,2	1,4	797876	100	1,9	83,5	13,5	1,1	1.223.190	100	3,4	81,5	13,4	1,6			
ACT.NO ESPECIFICADAS	145750	100	3,0	80,6	13,9	2,5	161154	100	1,4	71,7	22,7	4,2	51764	100	6,7	70,4	19,1	3,8			
Notas:																					
(#) Excluidos los trabajadores con categoria ocupacional "sin especificar".																					
(*) Incluye Electricidad, Gas y Agua.																					
(**) Incluye Establecimientos Financieros.																					
(1) Comprende Agricultura, Minería y EGASS.																					
(2) Comprende Establecimientos Financieros, Transporte y Servicios.																					
Fuente: Censos Nacionales de Población y Vivienda. 1970, 1980 y 1991. INDEC.																					

Cuadro N° 4:														
ESTRUCTURA OCUPACIONAL SEGUN GRUPO DE OCUPACION Y TAMAÑO DEL ESTABLECIMIENTO														
AREA METROPOLITANA, CAPITAL FEDERAL, Y 19 PARTIDOS DE BUENOS AIRES. 1980 Y 1991.														
AREA METROPOLITANA		EMPL	ADOR			ASALARIADOS						C.P.	T.F.	
						TOTAL	SECTOR PUBLICO	SECTOR PRIVADO						
	TOTAL	%	TOTAL	H.5	>5			TOTAL	H.5	>5	S.DOMEST.			
	1980	3.748.179	100,0	6,1	3,8	2,3	74,5	17,9	51,1	10,5	40,6	5,5	17,9	1,5
	1991	4.351.793	100,0	7,6	4,5	3,1	67,6	13,7	47,1	11,5	35,6	6,8	22,1	2,6
CAPITAL FEDERAL														
	1991	1.321.726	100,0	10,3	6,1	4,2	67,1	16,2	46,2	11,8	34,4	4,7	20,3	2,3
19 PARTIDOS														
	1991	3.030.067	100,0	6,4	3,8	2,6	67,8	12,6	47,4	11,4	36,0	7,8	23,0	2,8
Notas:														
H.5 : Ocupados en establecimientos de hasta 5 personas.														
>5 : Ocupados en establecimientos de mas de 5 personas.														
C.P.: Trabajadores por Cuenta Propia.														
T.F.: Trabajadores Familiares sin remuneración fija.														
Fuente: Censos Nacionales de Población y Vivienda. 1970, 1980 y 1991. INDEC.														

Cuadro N° 5:						
AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES						
INDICADORES DEMOGRAFICOS						
	Población 1991	Partic.%	Variac. 1980-91	Tasa de Crec.(%)	Densidad hab/km2	NBI %
GRAN BUENOS AIRES	10911403	100	11.7	10.6	2812.2	
CAPITAL FEDERAL	2960976	27.1%	1.3	1.2	14804.9	7.0
19 PARTIDOS	7950427	72.9%	17.5	14.3	2160.4	16.5
1ra. CORONA	7950427	100	17.5	14.3	2160.4	
ALMIRANTE BROWN	449105	5.6%	35.3	29.0	3681.2	17.8
AVELLANEDA	346620	4.4%	3.7	3.5	6302.2	12.3
BERAZATEGUI	243690	3.1%	20.7	18.0	1296.2	19.5
ESTEBAN ECHEVERRIA	276017	3.5%	46.1	36.5	732.1	23.3
FLORENCIO VARELA	253554	3.2%	46.2	36.6	1230.8	28.0
GRAL. SAN MARTIN	407506	5.1%	5.7	5.2	7276.9	12.9
GRAL.SARMIENTO	646891	8.1%	28.6	24.1	3300.5	22.6
LA MATANZA	1121164	14.1%	18.1	15.8	3471.1	18.5
LANUS	466755	5.9%	0.0	0.0	10372.3	12.5
LOMAS DE ZAMORA	572769	7.2%	12.3	11.0	6435.6	16.4
MERLO	390031	4.9%	33.3	27.6	2294.3	22.0
MORENO	287188	3.6%	47.7	37.6	1595.5	23.7
MORON	641541	8.1%	7.2	6.6	4897.3	10.6
QUILMES	509445	6.4%	14.1	12.5	4075.6	18.2
SAN FERNANDO	144761	1.8%	8.3	7.6	6294.0(*)	19.9
SAN ISIDRO	299022	3.8%	3.4	3.2	6229.6	8.9
TIGRE	256005	3.2%	24.1	20.6	1730.0(*)	23.0
TRES DE FEBRERO	349221	4.4%	1.1	1.0	7591.8	9.7
VICENTE LOPEZ	289142	3.6%	0.7	0.6	7413.9	5.6
2da. CORONA	442189	100	47.8	37.6	130.1	
CAÑUELAS	31012	7.0%	22.1	19.1	25.8	14.3
ESCOBAR	128651	29.1%	58.1	44.3	556.9	22.0
GRAL.RODRIGUEZ	48358	10.9%	51.0	39.7	134.3	17.7
MARCOS PAZ	29101	6.6%	43.9	35.0	61.9	18.6
PILAR	130177	29.4%	54.2	41.8	369.8	25.0
SAN VICENTE	74890	16.9%	34.2	28.2	101.2	22.3
3ra. CORONA	1041995	100.0%				
	376892	36.2%				
EX. DE LA CRUZ	17041	1.6%	32.5	27	25.7	13.2
MERCEDES	55685	5.3%	8.7	8	53	9.1
LUJAN	80712	7.7%	17.5	15.4	100.9	9.6
LOBOS	30815	3.0%	11	10	17.7	10.2
GRAL.LAS HERAS	11007	1.1%	17.5	15.3	14.5	10.7
BRANDSEN	18452	1.8%	20.1	17.5	16.3	12.9
CAMPANA	71360	6.8%	23.4	20.1	235.5(*)	16.2
ZARATE	91820	8.8%	17.6	15.5	150.5(*)	16.3
GRAN LA PLATA	665103	63.8%				
ENSENADA	48524	4.7%	17.4	15.3	480.4	15.9
LA PLATA	542567	52.1%	13.7	12.2	585.9	10.8
BERISSO	74012	7.1%	11.9	10.7	548.2	16.0
Nota: (*) En el cálculo de densidad estan excluidas las Islas del Paraná						
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda. INDEC, 1991						

Cuadro N° 5 bis:						
CAPITAL FEDERAL						
INDICADORES DEMOGRAFICOS						
Por Distrito Escolar						
	Población 199	Partic.%	Variac.	Tasa de	Densidad	NBI
			1980-91	Crec.(‰)	hab/km2	%
Total	2960976	100.0	1.3	1.2	14804.9	7.0
I	279338	9.4	-5.9	-5.7	19264.7	5.4
II	261426	8.8	1.2	1.1	34398.2	5.5
III	140087	4.7	-6.7	-6.5	23347.8	11.6
IV	92889	3.1	-6.4	-6.3	8846.6	24.6
V	99448	3.4	2.6	2.4	8573.1	20.2
VI	158978	5.4	2.1	2.0	32444.5	9.7
VII	170744	5.8	6.1	5.6	23714.4	4.0
VIII	148534	5.0	3.4	3.2	23957.1	3.9
IX	261220	8.8	2.6	2.4	15365.9	5.1
X	232071	7.8	7.8	7.2	15575.2	3.4
XI	109075	3.7	1.5	1.4	15362.7	6.0
XII	115799	3.9	-0.3	-0.3	18677.3	5.3
XIII	115097	3.9	7.5	6.8	10756.7	7.7
XIV	101669	3.4	-1.0	-0.9	11172.4	5.9
XV	108013	3.6	3.7	3.5	13172.3	3.9
XVI	87997	3.0	-1.9	-1.8	11428.2	4.6
XVII	131986	4.5	2.3	2.2	14192	2.3
XVIII	104371	3.5	-0.9	-0.9	11860.3	3.9
XIX	58166	1.9	4.6	4.3	7093.4	9.7
XX	91994	3.1	0.3	0.3	10221.6	9.2
XXI	92074	3.1	11.7	10.5	6017.9	
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda. INDEC, 1991						

Cuadro N° 6:								
CANTIDAD DE LOCALES Y PUESTOS DE TRABAJO OCUPADOS EN INDUSTRIA, COMERCIO Y SERVICIOS. (1)								
1985 - 1994. (2)								
TOTAL PAIS	1985			1994			Variac.(%)	Variac.(%)
	locales	puestos	% P.	locales	puestos	% P.	locales	puestos
TOTAL	886337	3541084	100	1023832	3924793	100	15.5%	10.8%
Industria	109376	1381805	39	95812	1012861	25.8	-12.4%	-26.7%
Comercio y Servicios	776961	2159279	61	903247	2877015	73.3	16.3%	33.2%
Comercio	554798	1406161	39.7	518979	1221758	31.1	-6.5%	-13.1%
Resto	222163	753118	21.3	384268	1655257	42.2	73.0%	119.8%
A clasif./ Unid.Auxil.(3)				24773	34917	0.9		
CAPITAL FEDERAL	1985			1994			Variac.(%)	Variac.(%)
	locales	puestos	% P.	locales	puestos	% P.	locales	puestos
TOTAL	124374	729155	100	155419	883731	100	25.0%	21.2%
Industria	15864	230799	31.6	15687	160304	18.1	-1.1%	-30.5%
Comercio y Servicios	108510	498356	68.3	133938	691994	78.3	23.4%	38.9%
Comercio	73788	265294	36.3	63560	213410	24.1	-13.9%	-19.6%
Resto	34722	233062	32	70378	478584	54.1	102.7%	105.3%
A clasif./ Unid.Auxil.(3)				5794	31433	3.5		
19 PARTIDOS	1985			1994			Variac.(%)	Variac.(%)
	locales	puestos	% P.	locales	puestos	% P.	locales	puestos
TOTAL	184965	814098	100	205005	845574	100	10.8%	3.9%
Industria	27904	434675	53.4	25854	321363	38	-7.3%	-26.1%
Comercio y Servicios	157061	379423	46.6	175162	496504	58.7	11.5%	30.9%
Comercio	120207	255272	31.3	115953	244806	28.9	-3.5%	-4.1%
Resto	36854	124151	15.3	59209	251698	29.7	60.7%	102.7%
A clasif./ Unid.Auxil.(3)				3989	27707	3.2		
Notas :								
(1) Excluidos los sectores de EGASS, Financieros, Comunicaciones, y grandes empresas de Transporte, por falta de procesamiento, INDEC, julio'94.								
(2) Datos provisionales.								
(3) Dado que el CNE'94 tuvo una mayor cobertura en el sector Servicios al CNE'85, existen aún actividades a clasificar.								
Fuente: Censo Nacional Economico '94. Avance de Resultados, Informe N° 2, Marzo 1995, INDEC.								

Cuadro N° 7:							
GRANDES CENTROS COMERCIALES Y DE RECREACION							
CAPITAL FEDERAL	Ubicación	Barrio/Partido	Sup.cubierta(m2)	Sup.cubierta (m2)	Area bruta	Cantidad de	m2 por
			s/estacionam.	c/estacionam.	locativa	locales	local
PASEO ALCORTA(*)	Salguero 3172	Bo. Norte	44763	64919	30260 (1)	165	
ALTO PALERMO	Arenales 3360	Palermo	36587	64365	15735	183	86.0
GALERIAS PACIFICO	Florida 735	Centro	22000	22000	10837	183	59.2
PATIO BULRICH	Posadas 1245	Retiro	20600	23600	9266	89	104.1
BS.AS.DESING	Pueyrredón 2501	Recoleta	17283	24998	8326	86	96.8
EL SOLAR DE LA ABADIA	Arce 99	Belgrano	16351	22285	8861	79	112.2
PUEYRREDON PLAZA	Pueyrredón 230	Once	2400	2400	2200	26	84.6
GOLDEN SHOPPING	Acoyte 52	Caballito	2000	2000	900	52	17.3
SPINETTO SHOPPING (*)	Moreno 2301	Once	32270	45710	14520	100	145.2
CABALLITO SH.CENTER	Rivadavia5108	Caballito	10000	10000	3375	64	52.7
DEL PARQUE SHOPPING	Nazarre 3175	Va.del Parque	6200	8180	2780	83	33.5
PLAZA LINIERS	R.L.Falcón 7115	Liniers	3000	20000	6000	84	71.4
PARQUE BROWN(*)	F. de la Cruz 4602	Va. Soldati	29800	29800	25095(1)	46	
TOTAL			243254	340257		1240	
GRAN BUENOS AIRES							
UNICENTER(*)	Paraná 3745	San Isidro	78975	112392	42336(1)	248	
TREN DE LA COSTA	De la Salle 653	San Isidro	40892	50016	26562	233	114.0
SAN MARTIN FACTORY(*)	San Lorenzo e Ind.	San Martin	34000	51000	25000(1)	34	
MORON CENTER (*)(**)	Vergara y Gaona	Morón	52000	68000	s/d	150	
ALTO AVELLANEDA(*)	Av.Guemes 863	Avellaneda	63860	63860	42597	220	193.6
LOMAS CENTER(*)	A.Argentina 703	L. de Zamora	43748	53000	25998(1)	63	
GRAN LOMAS MAIL	Av.Meeks 170	L. de Zamora	5190	7362	2037	39	52.2
BOULEVARD SHOPPING	Av Yrigoyen13500	Alte.Brown					
TOTAL			318665	405630		987	
Notas:							
(*) Incluye Hiper o Supermercado							
(**) En Construcción.							
(1) El Area Bruta locativa incluye la superficie destinada a Hiper/Supermercado.							
Fuente: Cámara Argentina de Shopping Center. Julio de 1996.							

Cuadro N° 8:		
LOCALIZACION DE HIPER Y SUPERMERCADOS		
CARREFOUR ARGENTINA S.A.		
HIPERMERCADO VELEZ SARSILED	Av. Alvarez Jonte 6383	Capital Federal
HIPERMERCADO SALGUERO	Salguero 3272	Capital Federal
HIPERMERCADO SAN ISIDRO	Yrigoyen y Panamericana	San Isidro
HIPERMERCADO VICENTE LOPEZ	Av. Libertador 215	Vicente López
HIPERMERCADO QUILMES	Av. La Plata 1400	Quilmes
HIPERMERCADO MORON	E. Plass 4050	Morón
HIPERMERCADO SAN MIGUEL	Ruta 8 y Ruta 202	San Miguel?
HIPERMERCADO SAN JUSTO	D. Bosco y Cno. de Cintura	La Matanza
HIPERMERCADO SAN MARTIN	25 de mayo 742	San Martín
HIPERMERCADO LA PLATA	Cno. Gral. Belgrano 514	La Plata
HIPERMERCADO E. ECHEVERRIA	Cno. de Cintura y Mazer	E. Echeverría
WAL MART SUPERCENTER	Av. Guemes 863	Avellaneda
WAL MART SUPERCENTER	Matheu y Camino de Cintura	S. Justo, La Matanza
WAL MART SUPERCENTER	Av. Constituyentes y Gral. Paz	Munro
DISCO S.A.		
DISCO SAN ISIDRO	Av. Centenario 388	San Isidro
DISCO VICENTE LOPEZ	Av. Maipú 1819	Vicente López
DISCO LOMAS DE ZAMORA	Av. Meeks 256	Lomas de Zamora
DISCO LANUS	Av. Yrigoyen 4174	Lanús
DISCO REMEDIOS DE ESCALADA	Av. Yrigoyen 6141	Lanús
DISCO ADROGUE	Amenedo 302	Alte. Brown
DISCO BOULEVARD SHOPPING	Av. Yrigoyen 13500	Alte. Brown
DISCO LA PLATA 1	Calle 30 N 777	La Plata
DISCO LA PLATA 2	Calle 45 y 2	La Plata
DISCO LA PLATA 3	Diag. 45 y 56	La Plata
Fuente: Cámara Argentina de Supermercados, Julio de 1996		

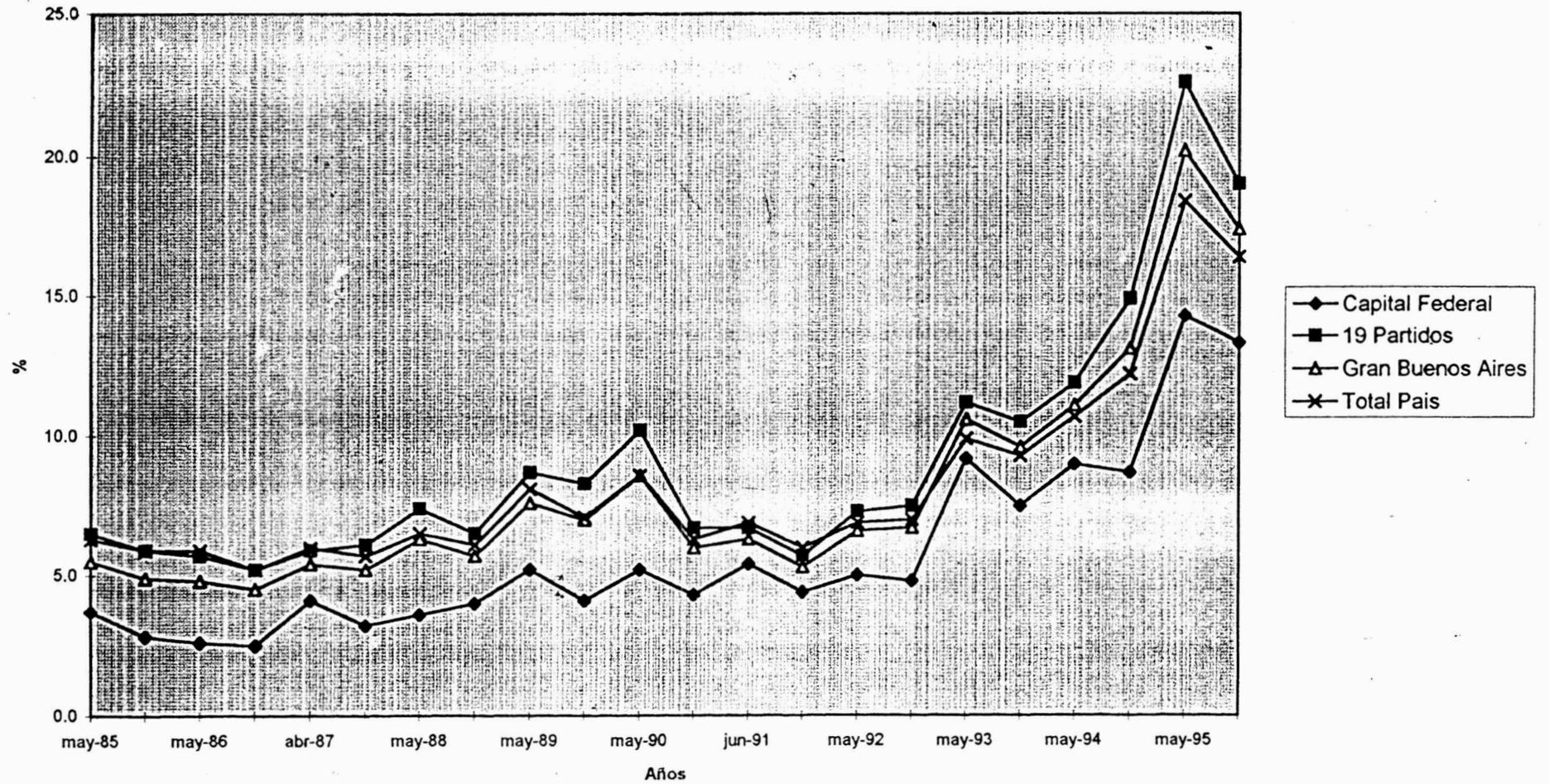
Cuadro N° 9:					
ALUMNOS INSCRIPTOS EN LAS UNIVERSIDADES NACIONALES Y PRIVADAS - 1994/96					
CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES					
	Universidad	Dirección	Alumnos	Docentes	No docentes
CAPITAL FEDERAL					
	Nacional de Buenos Aires	Viamonte 444	173345	22085	
	Tecnológica Nacional	Sarmiento 440.	55748	16262	1112
	Argentina de la Empresa	Lima 717	13168		
	de Belgrano	Zabala 1837	10317		
	Abierta Interamericana	Chacabuco 90 1 piso	s/d		
	Bar Ilan, Hebrea Argentina.	Gral. Perón 2933	s/d		
	Austral	Juan de Garay 125	433		
	Católica Argentina	Dávila y EEUU	9708		
	C.A.E.C.E.	Av. de Mayo 1400	s/d		
	Ciencias Empresariales y Sociales	Rivadavia 1479	775		
	del Cine	Giuffra 330	591		
	de Flores	Camacú 245	s/d		
	Maimónides	Talcahuano 456	376		
	de la Marina Mercante	Billinghurst 376	394		
	del Museo Social Argentino	Av. Corrientes 1723	s/d		
	Torcuato Di Tella	Miñones 2177	297		
	Argentina John Kennedy	Bme. Mitre 1407	13162		
	de Palermo	Mario Bravo 1302	3844		
	Inst. Univ. de Ciencias Biomédicas	Solis 453	118		
	Inst.Univ. de Ciencias de la Salud	Larrea 770	788		
	Inst. Tecnológico de Buenos Aires	Av. Madero 351	1304		
	Inst.Univer. de Est.Macroeconomicos	Virrey del Pino 3210	s/d		
	Inst.Univ. de Est.Navales y Marítimos	Comodoro Py 2055	465		
	Inst. de Enseñan.Sup.del Ejército	Luis M. Campos 480	s/d		
GRAN BUENOS AIRES					
	Partido				
La Matanza	Nacional de La Matanza	Fcio. Varela 1903. San Justo	8001	638	165
Lomas de Za	Nacional de Lomas de Zamora	Ruta Prov.N 4 km. 2	18508	2113	470
Quilmes	Nacional de Quilmes	Roque Saenz Peña 180, Quilmes	1408	293	126
Quilmes	U.C.A. La Plata	Pringles 470. Bernal	s/d		
Luján	Nacional de Luján	R. Nac. N 5 y 7, Luján	6601	846	363
San Martín	Nacional de San Martín	Calle 91, N 3391, Va. Ballester	1920	204	38
Tres de Febrer	Nacional de Tres de Febrero	s/d	s/d	s/d	s/d
San Miguel	Nacional de Gral.Sarmiento	Paunero 1721, San Miguel	683	57	46
San Miguel	Universidad del Salvador	Av. Mitre 3100. San Miguel.	s/d		
Lanús	Nacional de Lanús				
Morón	de Morón	Cabildo 134, Morón	16978	2037(*)	650(*)
Morón	Abierta Interamericana	Arias 3550. Castelar.	s/d	s/d	s/d
San Isidro	Abierta Interamericana	Bdo.de Irigoyen 696. Boulogne.	s/d	s/d	s/d
San Fernando	San Andrés	Vito Dumas 284, Victoria	358	43(*)	14(*)
Lomas de Za	Abierta Interamericana	Av. H. Yrigoyen 7400	s/d	s/d	s/d
Pilar	Universidad del Salvador	Champagnat s/n Ruta N°8, km 51	s/d	s/d	s/d
Mercedes	Universidad del Salvador	Calle 29, 317. Mercedes	s/d	s/d	s/d
	Subtotal		54457	6231(*)	1872(*)
La Plata	Nacional de La Plata		47845	6526	1983
La Plata	Católica de La Plata		3021	362(*)	120(*)
	Total		105323	13119(*)	3975(*)
Nota:					
(*) Valores estimados.					
Fuente: Secretaria de Políticas Universitarias, Ministerio de Cultura y Educación de la Nación. (datos sin publicar)					
Censo de Estudiantes de Universidades Nacionales, 1994. Anuario INDEC 1995.					

Cuadro N° 10:				
EVOLUCION DE LAS TASAS DE ACTIVIDAD, EMPLEO Y DESOCUPACION				
GRAN BUENOS AIRES				
Mayo de 1985 - Mayo de 1996 (en porcentajes)				
		TASA DE	TASA DE	TASA DE
		ACTIVIDAD	EMPLEO	DESOCUPACION
	MAY'85	3,9	3,7	0,6
	MAY'86	4,0	3,8	0,5
	ABR'87	4,1	3,9	0,5
	MAY'88	4,0	3,8	0,6
	MAY'89	4,2	3,9	0,8
	MAY'90	4,1	3,7	0,9
	JUN'91	4,1	3,8	0,6
	MAY'92	4,0	3,9	0,7
	MAY'93	4,2	4,0	1,1
	MAY'94	4,1	3,9	1,1
	MAY'95	4,3	3,7	2,0
	ABR'96	4,1	3,6	1,8
Notas:				
(*) :Tamaño de muestra menor que el habitual.				
Tasa de Actividad: Porcentaje entre la PEA y la Población Total.				
Tasa de Empleo: Porcentaje entre la Población Ocupada y la Población Total.				
Tasa de Desocupación: Porcentaje entre la Población Desocupada y la PEA.				
Fuente: Encuesta Permanente de Hogares, E.P.H., INDEC.				

Cuadro N° 11:				
EVOLUCION DE LAS TASAS DE ACTIVIDAD, EMPLEO Y DESOCUPACION				
CAPITAL FEDERAL				
Mayo de 1985 - Mayo de 1996 (en porcentajes)				
		TASA DE	TASA DE	TASA DE
		ACTIVIDAD	EMPLEO	DESOCUPACION
	MAY'85	41.1	39.6	3.7
	MAY'86	(*)	(*)	(*)
	ABR'87	42.7	40.9	4.1
	MAY'88	43.2	41.6	3.6
	MAY'89	44.8	42.5	5.2
	MAY'90	45.6	43.2	5.2
	JUN'91	46.1	43.6	5.4
	MAY'92	46.1	43.8	5.0
	MAY'93	48.4	43.9	9.2
	MAY'94	46.1	42.0	9.0
	MAY'95	49.0	42.0	14.3
	ABR'96	48.0	42.3	11.9
Cuadro N° 11 bis				
EVOLUCION DE LA TASA DE ACTIVIDAD, EMPLEO Y DESOCUPACION				
19 PARTIDOS DEL GRAN BUENOS AIRES				
Mayo de 1985 - Mayo de 1996 (en porcentajes)				
		TASA DE	TASA DE	TASA DE
		ACTIVIDAD	EMPLEO	DESOCUPACION
	MAY'85	38	35.5	6.5
	MAY'86	(*)	(*)	(*)
	ABR'87	40.2	37.8	5.9
	MAY'88	39.2	36.3	7.4
	MAY'89	40.8	37.3	8.7
	MAY'90	39.1	35.1	10.2
	JUN'91	38.9	36.3	6.7
	MAY'92	39.7	36.8	7.3
	MAY'93	42.8	38	11.2
	MAY'94	42.4	37.3	11.9
	MAY'95	44.7	34.6	22.6
	ABR'96	41.8	33.3	20.4
Notas:				
(*) :Tamaño de muestra menor que el habitual.				
Tasa de actividad: Porcentaje entre la PEA y la Población Total.				
Tasa de Empleo: Porcentaje entre la Población Ocupada y la Población Total.				
Tasa de Desocupación: Porcentaje entre la Población Desocupada y la PEA.				
Fuente: Encuesta Permanente de Hogares, E.P.H., INDEC.				

Cuadro N° 12:				
EVOLUCION DE LAS TASAS DE DESOCUPACION, 1985-1996				
(en porcentajes de la PEA)				
	TOTAL	CAPITAL	19	GRAN
ONDA	PAIS	FEDERAL	PARTIDOS	BS.AS.
May '85	6.3	3.7	6.5	5.5
Nov '85	5.9	2.8	5.9	4.9
May '86	5.9	2.6	5.7	4.8
Nov '86	5.2	2.5	5.2	4.5
Abr '87	6.0	4.1	5.9	5.4
Nov '87	5.7	3.2	6.1	5.2
May '88	6.5	3.6	7.4	6.3
Oct '88	6.1	4.0	6.5	5.7
May '89	8.1	5.2	8.7	7.6
Oct '89	7.1	4.1	8.3	7.0
May '90	8.6	5.2	10.2	8.6
Oct '90	6.3	4.3	6.7	6.0
Jun '91	6.9	5.4	6.7	6.3
Oct '91	6.0	4.4	5.7	5.3
May '92	6.9	5.0	7.3	6.6
Oct '92	7.0	4.8	7.5	6.7
May '93	9.9	9.2	11.2	10.6
Oct '93	9.3	7.5	10.5	9.6
May '94	10.7	9.0	11.9	11.1
Oct '94	12.2	8.7	14.9	13.1
May '95	18.4	14.3	22.6	20.2
Oct '95	16.4	13.3	19.0	17.4
May '96	15.5	11.9	20.4	18.0
Fuente: Encuesta Permanente de Hogares, INDEC				

Evolución de la tasa de desocupación 1985-1995



Cuadro N° 13:					
ENCUESTA PERMANENTE DE HOGARES					
CARACTERISTICAS DEMOGRAFICAS					
GRUPOS DE EDAD (% de poblacion de 20 a 60 años)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	62.4	61.7	63.3	62.6	s/d
GBA 1	59.7	59.7	60.9	60.7	60
GBA 2	58.6	41.3	60.4	60.5	60.4
GBA 3	54.3	54.4	56.3	55.4	56.4
GBA 4	51.7	51.0	52.9	52.9	52.7
GBA	54.9	54.7	56.4	56.2	56.2
NUMERO DE PERSONAS POR HOGAR					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	2.8	2.9	2.8	2.7	s/d
GBA 1	3.3	3.3	3.4	3.4	3.4
GBA 2	3.5	3.5	3.5	3.4	3.2
GBA 3	3.8	3.8	3.7	3.6	3.5
GBA 4	4.1	4.2	4.2	4.1	4.1
GBA	3.8	3.8	3.8	3.7	3.6
PORCENTAJE DE MUJERES AMAS DE CASA					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	21.2	20	19.2	19.3	s/d
GBA 1	28.1	28.1	25.1	22.9	20.2
GBA 2	28.3	27.3	25.7	25.5	24.5
GBA 3	29.5	28.4	29.6	28.2	27.1
GBA 4	28.3	28.4	25.5	26.6	24
GBA	28.6	28.1	26.6	26.5	24.6
Nota: la agrupación de Partidos comprende:					
GBA 1: San Isidro y Vicente López.					
GBA2: Avellaneda, Matanza 1, Morón, Gral.San Martín y Tres de Febrero.					
GBA3: Alte.Brown, Berazategui, Lanús, Lomas de Zamora,Quilmes					
GBA4: Florencio Varela, Esteban Echeverría, Merlo, Moreno, Gral. Sarmiento, Matanza 2, San Fernando y Tigre.					
GBA: Total Gran Buenos Aires.					
Fuente: Elaboración propia en base al Informe Técnico sobre la EPH, Departamento de Análisis y Desarrollo Temático del INDEC. Mayo de 1995.					

Cuadro N° 14:					
ENCUESTA PERMANENTE DE HOGARES					
INDICADORES SOCIOECONOMICOS - EMPLEO -					
TASA DE ACTIVIDAD (Poblacion de 14 años y más, en %)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	55.5	56.6	s/d	55.1	s/d
GBA 1	49.6	50.6	53.3	53.1	58.3
GBA 2	53.9	54.5	57.1	55.7	57.2
GBA 3	52.6	54.2	53.5	53.6	56.2
GBA 4	57.0	57.7	58.3	60.6	64.4
GBA	54.3	s/d	56.3	56.7	59.7
TASA DE ACTIVIDAD DE LOS JEFES DE HOGAR (en %)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	68.2	69.3	s/d	67.3	s/d
GBA 1	70.4	68.5	60.4	64.5	69.4
GBA 2	70.4	72.6	71.9	68.9	68.2
GBA 3	72.8	70.3	72	71.2	71.2
GBA 4	79.6	81.4	81.9	77.9	83.2
GBA	74.2	s/d	74.6	72.3	74.5
TASA DE EMPLEO (en %)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	53.0	53.8	s/d	51	s/d
GBA 1	47.9	48.6	49.9	47.6	49.1
GBA 2	51.2	50.6	51.9	48.5	44.6
GBA 3	49.5	50.2	48.2	46.9	43.2
GBA 4	53.4	52.7	50.7	49.3	48.8
GBA	51.2	s/d	50.3	48.3	46.2

Cuadro N° 14:					
ENCUESTA PERMANENTE DE HOGARES					
INDICADORES SOCIOECONOMICOS - EMPLEO -					
(continuación)					
TASA DE DESOCUPACION (en %)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	4.5	5.0	s/d	8.7	s/d
GBA 1	3.5	4.0	6.4	10.4	15.8
GBA 2	4.9	7.2	9.1	12.9	22.0
GBA 3	5.9	7.4	10.0	12.5	23.1
GBA 4	6.4	8.8	13.0	18.7	24.3
GBA	5.7	s/d	10.6	14.8	22.7
TASA DE DESOCUPACION DE LOS JEFES DE HOGAR					
(en%)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	2.1	2.9	s/d	7.2	s/d
GBA 1	3.7	2.0	3.0	9.2	9.0
GBA 2	2.5	6.3	5.6	7.6	13.4
GBA 3	3.5	5.9	7.3	8.6	16.5
GBA 4	3.6	5.4	8.6	11.9	16.0
GBA	3.3	s/d	7.1	9.6	14.9
PORCENTAJE DE ASALARIADOS					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	71.7	69.7	s/d	69.4	s/d
GBA 1	64.8	65.6	63.3	64.9	65.5
GBA 2	66.6	68	66.9	70.5	70.9
GBA 3	69.3	70.9	70.6	70.5	76.9
GBA 4	73.6	73.7	69.9	71.9	72.5
GBA	69.7	s/d	68.7	70.6	72.6
Nota: la agrupación de Partidos comprende:					
GBA 1: San Isidro y Vicente López.					
GBA2: Avellaneda, Matanza 1, Morón, Gral.San Martín y Tres de Febrero.					
GBA3: Alte.Brown, Berazategui, Lanús, Lomas de Zamora,Quilmes					
GBA4: Florencio Varela, Esteban Echeverría, Merlo, Moreno, Gral. Sarmiento, Matanza 2, San Fernando y Tigre.					
GBA: Total Gran Buenos Aires.					
Fuente: Elaboración propia en base al Informe Técnico sobre la EPH, Departamento de Análisis y Desarrollo Temático del INDEC. Mayo de 1995.					

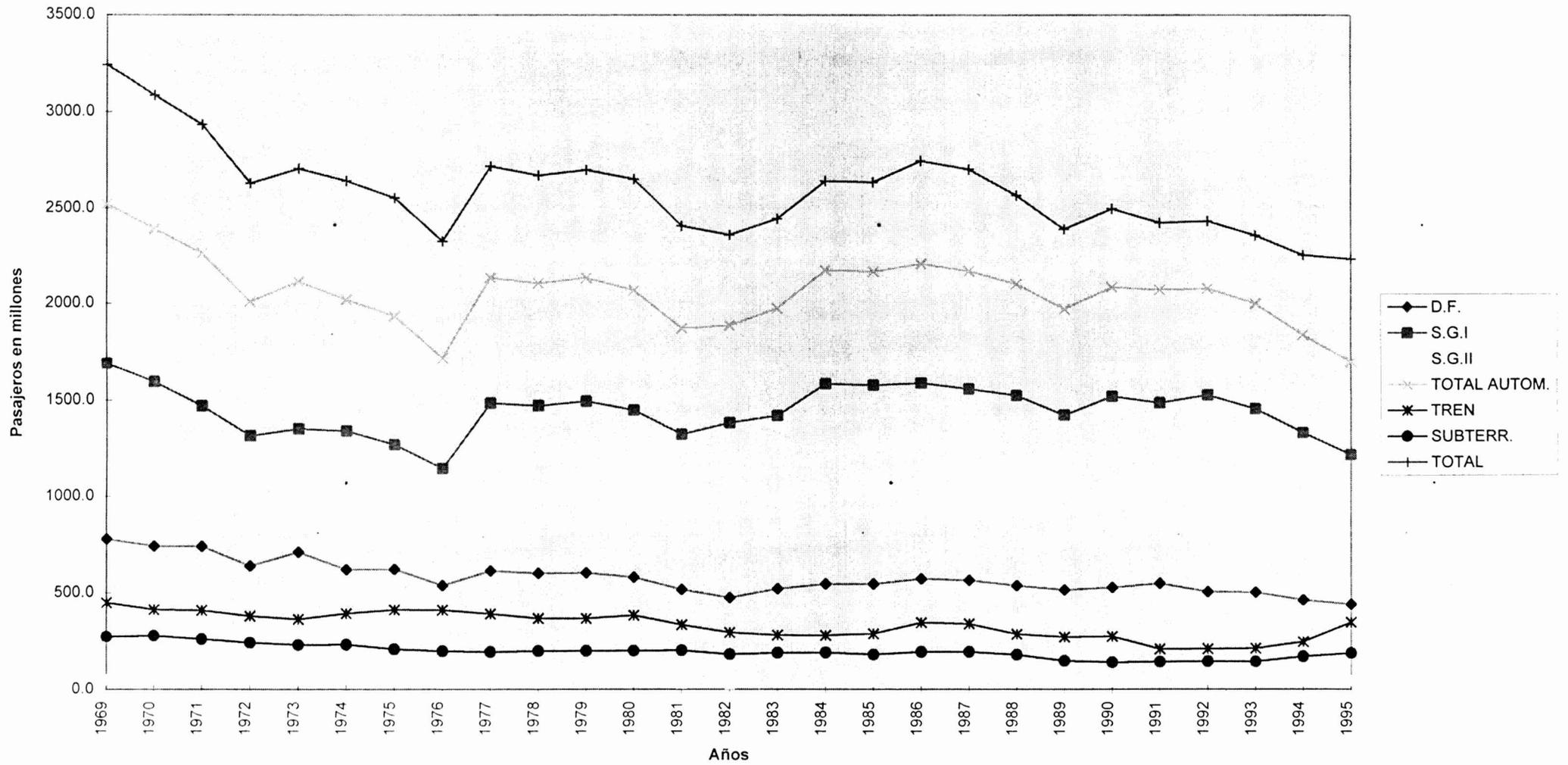
Cuadro N° 15:					
ENCUESTA PERMANENTE DE HOGARES					
INDICADORES SOCIOECONOMICOS - SECTORES DE ACTIVIDAD.					
(población ocupada en %)					
INDUSTRIA					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	16.3	17.7	s/d	13.2	s/d
GBA 1	21.2	21.4	19.0	23.1	20.7
GBA 2	30.9	27.4	24.0	26.8	26.1
GBA 3	24.6	25.2	23.1	21.3	19.1
GBA 4	28.7	28.1	26.1	24.8	23.9
GBA	27.7	s/d	24.2	24.3	23.1
COMERCIO					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	20.6	21.6	s/d	22.8	s/d
GBA 1	21.2	19.8	29.4	26.4	26.4
GBA 2	21.8	22.2	27.0	24.9	24.0
GBA 3	22.5	21.4	25.3	22.5	21.9
GBA 4	16.2	19.3	25.6	23.4	22.7
GBA	20.0	s/d	26.2	23.8	23.2
CONSTRUCCION					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	3.3	2.1	s/d	2.9	s/d
GBA 1	3.6	3.6	5.9	3.3	2.3
GBA 2	6.8	5.3	6.8	5.2	4.6
GBA 3	8.2	7.5	6.8	9.2	6.7
GBA 4	12.9	10.0	11.0	12.1	10.9
GBA	9.1	s/d	8.3	8.7	7.4
SERVICIOS (excepto domésticos)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	54.6	53.6	s/d	57.1	s/d
GBA 1	48.3	50.5	41.6	43.5	46.8
GBA 2	35.5	38.5	35.6	37.7	39.1
GBA 3	37.1	37.5	35.8	37.4	44.0
GBA 4	30.3	32.0	25.1	27.3	31.2
GBA	35.0	s/d	32.2	34.2	37.9
SERVICIO DOMESTICO					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	5.2	4.6	s/d	4.0	s/d
GBA 1	5.7	4.7	4.1	3.7	3.8
GBA 2	5.0	5.6	6.6		6.2
GBA 3	7.6	8.4	9.0	9.6	7.9
GBA 4	11.9	10.6	12.2	12.4	11.3
GBA	8.2	s/d	9.1	9.0	8.4
Nota: la agrupación de Partidos comprende:					
GBA 1: San Isidro y Vicente López.					
GBA2: Avellaneda, Matanza 1, Morón, Gral.San Martín y Tres de Febrero.					
GBA3: Alte.Brown, Berazategui, Lanús, Lomas de Zamora,Quilmes					
GBA4: Florencio Varela, Esteban Echeverría, Merlo, Moreno, Gral. Sarmiento, Matanza 2, San Fernando y Tigre.					
GBA: Total Gran Buenos Aires.					
Fuente: Elaboración propia en base al Informe Técnico sobre la EPH.					
Departamento de Análisis y Desarrollo Temático del INDEC. Mayo de 1995.					

Cuadro N° 16:					
ENCUESTA PERMANENTE DE HOGARES					
INDICADORES SOCIOECONOMICOS -CALIFICACION DE LA MANO DE OBRA					
PROFESIONALES Y TECNICOS (en %)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	40.7	41.3	s/d	44.2	s/d
GBA 1	39.9	37.0	42.6	38.0	37.9
GBA 2	20.7	22.1	21.2	23.1	25.4
GBA 3	17.3	15.7	19.0	18.0	18.9
GBA 4	10.2	13.5	13.8	11.7	14.2
GBA	17.3	s/d	19.4	18.8	20.5
OPERATIVA (en %)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	41.3	40.6	s/d	35.8	s/d
GBA 1	40.9	46.4	40.7	41.3	37.2
GBA 2	51.5	50.6	51.0	50.5	47.6
GBA 3	54.2	52.8	48.5	52.8	49.8
GBA 4	55.5	53.9	49.3	51.9	51.6
GBA	53.0	s/d	49.0	50.9	48.8
NO CALIFICADA (en %)					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	17.1	17.3	s/d	18.8	s/d
GBA 1	16.6	16.1	15.8	19.8	24.1
GBA 2	26.3	26.6	26.8	25.2	26.2
GBA 3	27.6	31.5	32.4	28.3	30.8
GBA 4	33.4	31.9	36.0	35.6	33.5
GBA	28.5	s/d	30.9	29.4	30.0
Nota: la agrupación de Partidos comprende:					
GBA 1: San Isidro y Vicente López.					
GBA2: Avellaneda, Matanza 1, Morón, Gral.San Martín y Tres de Febrero.					
GBA3: Alte.Brown, Berazategui, Lanús, Lomas de Zamora,Quilmes					
GBA4: Florencio Varela, Esteban Echeverría, Merlo, Moreno, Gral. Sarmiento, Matanza 2, San Fernando y Tigre.					
GBA: Total Gran Buenos Aires.					
Fuente: Elaboración propia en base al Informe Técnico sobre la EPH, Departamento de Análisis y Desarrollo Temático del INDEC. Mayo de 1995.					

Cuadro N° 17:					
ENCUESTA PERMANENTE DE HOGARES					
INDICADORES SOCIOECONOMICOS - INGRESOS -					
NUMERO DE PERCEPTORES POR HOGAR					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	1.7	1.7	s/d	1.6	s/d
GBA 1	1.8	1.8	1.8	1.8	2.6
GBA 2	1.8	1.8	1.8	1.7	2.5
GBA 3	1.7	1.7	1.7	1.7	2.6
GBA 4	1.7	1.7	1.7	1.7	2.7
GBA	1.7	s/d	1.8	1.7	2.6
PORCENTAJE DE HOGARES EN EL 1er.QUINTIL					
	OCT'91	OCT'92	OCT'93	OCT'94	MAY'95
CAPITAL	8.7	6.7	s/d	7.2	s/d
GBA 1	11.2	12.0	8.9	11.7	14.9
GBA 2	17.7	19.0	17.6	20.0	19.1
GBA 3	28.3	29.0	29.9	27.2	27.0
GBA 4	33.6	34.8	32.3	33.0	32.3
GBA	25.8	s/d	25.4	25.8	25.6
Nota: la agrupación de Partidos comprende:					
GBA 1: San Isidro y Vicente López.					
GBA2: Avellaneda, Matanza 1, Morón, Gral.San Martín y Tres de Febrero.					
GBA3: Alte.Brown, Berazategui, Lanús, Lomas de Zamora,Quilmes					
GBA4: Florencio Varela, Esteban Echeverría, Merlo, Moreno, Gral. Sarmiento, Matanza 2, San Fernando y Tigre.					
GBA: Total Gran Buenos Aires.					
Fuente: Elaboración propia en base al Informe Técnico sobre la EPH, Departamento de Análisis y Desarrollo Temático del INDEC. Mayo de 1995.					

Cuadro N° 18:							
PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LOS MODOS PUBLICOS MASIVOS							
Evolución anual por modo y grupo tarifario, 1969 - 1995. (en millones)							
AÑO	D.F.	S.G.I	S.G.II	OTAL AUTOM	TREN	SUBTERR.	TOTAL
1969	777.8	1689.8	52.7	2,520.3	449.3	273.7	3,243.3
1970	741.0	1595.2	57.2	2,393.4	413.1	278.8	3,085.3
1971	739.9	1469.5	53.3	2,262.7	409.1	261.1	2,932.9
1972	638.8	1315.3	54.8	2,008.9	378.9	242.1	2,629.9
1973	709.9	1351.1	52.5	2,113.5	362.9	230.4	2,706.8
1974	620.3	1340.6	57.4	2,018.3	393	232	2,643.3
1975	620.8	1269.3	43.9	1,934.0	412	208.3	2,554.3
1976	537.4	1144.6	35.1	1,717.1	411.1	198.7	2,326.9
1977	612.6	1484.2	37.4	2,134.2	390.3	195	2,719.5
1978	600.2	1469.8	35	2,105.0	367.2	199	2,671.2
1979	602.2	1493.4	38.3	2,133.9	366.4	200	2,700.3
1980	580	1447.2	41.2	2,068.4	383.1	201	2,652.5
1981	516.1	1320.8	33.2	1,870.1	334.8	202.7	2,407.6
1982	473.9	1381.2	29.7	1,884.8	294.6	181.6	2,361.0
1983	520.1	1418.7	36.7	1,975.5	280.4	190	2,445.9
1984	545.4	1583.6	44.3	2,173.3	279.1	190.8	2,643.2
1985	545.9	1576.3	45.1	2,167.3	288.1	181.1	2,636.5
1986	571	1587.3	48.7	2,207.0	345.7	194.4	2,747.1
1987	564.3	1556.2	49.4	2,169.9	339.9	194.5	2,704.3
1988	536.8	1522.8	41.4	2,101.0	286.3	180	2,567.3
1989	513.6	1420	37.8	1,971.4	270.3	149	2,390.7
1990	526.7	1516.8	40	2,083.5	273.6	141.1	2,498.2
1991	548.1	1483.8	39.5	2,071.4	208.9	143.5	2,423.8
1992	503.7	1523.1	51.3	2,078.1	209.4	146.2	2,433.7
1993	501.5	1451.9	46.1	1,999.5	212.1	145.3	2,356.9
1994	462.1	1327.7	46.5	1,836.3	246	171.2	2,253.5
1995	439.3	1212.7	46.6	1,698.6	346.7	187.2	2,232.5
Notas:							
D.F.: Líneas Distrito Federal; SGI: Líneas Suburbanas Grupo I; SGII: Líneas Suburbanas Grupo II.							
Fuentes:							
1) Autotransporte Automotor: Plan Nacional de Transporte, Estadísticas Secretaria de Transporte y Estadísticas Comisión Nacional de Transporte Automotor.							
2) Transporte Ferroviario de Superficie: Plan Nacional de Transporte, Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria.							
3) Transporte Ferroviario Subterráneo: Plan Nacional de Transporte y Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria.							

Pasajeros transportados por los modos públicos masivos



Cuadro N° 19:										
CUADRO COMPARATIVO DE TARIFAS										
Transporte Automotor , Subterráneos y Ferrocarriles Metropolitanos										
MODOS/										
SECCIONES										
		FERROCARRILES SUBURBANOS								
		Transporte	Mitre	Sarmiento	Roca	Urquiza	Belgrano N.	Belgrano S.	San Martín	Roca
Subterráneos		Automotor	(Tigre)	(eléctrico)	(eléctrico)	(eléctrico)	(diesel)	(diesel)	(diesel)	(diesel)
Distrito Federal										
Tarifa Unica	0.45	0.50	0.32	0.30	0.32	0.32	0.26	0.26	0.28	0.26
Suburbana I										
0-6 km.		0.50	0.32	0.30	0.32	0.32	0.26	0.26	0.28	0.26
6-12 km.		0.60	0.32	0.30	0.32	0.32	0.26	0.26	0.28	0.26
12-27 km.		0.90	0.47/0.64	0.45/0.58	0.47/0.64	0.47/0.64	0.39/0.53	0.39/0.53	0.41/0.56	0.39/0.53
más 27 km.		1.00	0.64/0.81	0.58/0.75	0.64/0.81	0.64	0.53/0.68	0.53/0.68	0.56/0.71	0.53/0.68
Sólo tren										
Suburbana II										
19-36 km.		1.66/2.00	0.81	0.75	0.81		0.68	0.68	0.71	0.68
37-44 km.		2.00/2.39	1.01	0.94	1.01		0.84	0.84	0.88	0.84
45-52 km.		2.39/2.79	1.20	1.13	1.20		0.99		1.05	0.99
53-60 km.		2.79/3.18	1.41	1.33	1.41				1.24	1.16
Fuente: Comisión Nacional de Transporte Automotor.										

Cuadro N° 20:																		
EVOLUCION DEL INDICE DE MOVILIDAD DE LA POBLACION Y DE LOS VIAJES REALIZADOS EN LOS MODOS PUBLICOS MASIVOS Y AUTOS PARTICULARES. 1971-1991-1995.																		
Número de viajes en millones. Nro. Indice 1971=100																		
	POBLAC.	I.Mov.	TOTAL	MODOS PUBLICOS														
AÑO	en millones	v/d	VIAJES	TOTAL		AUTOTRANSPORTE COLECTIVO					TREN		SUBTE		AUTOMOV.	PART.		
				N° I.	viajes	N° I.	TOTAL	N° I.	NAC.	N° I.	PROV/COM	N° I.	viajes	N° I.	viajes	N° I.	viajes	N° I.
1971	8,9	1,9	5220,8	100	4242,5	100	3572,3	100	2262,7	100	1309,6	100	409,1	100	261,1	100	978,3	100
1991	12,2	1,3	4910,2	94,1	3560,2	83,9	3207,8	89,8	2071,4	91,5	1136,4	86,8	208,9	51,1	143,5	55,0	1350,0	138,0
1995	13,1	1,2	4746,5	90,9	3036,5	71,6	2502,6	70,1	1698,6	75,1	804,0	61,4	346,7	84,7	187,2	71,7	1710,0	174,8
Notas:																		
I.Mov.: Indice de movilidad, N° de viajes por día por persona.																		
N° I: Número Indice, 1971=100.																		
NAC.: Autotransporte de jurisdicción nacional.																		
PROV./COM.: Autotransporte de jurisdicción provincial y comunal.																		
Fuente: Elaboración propia en base al Cuadro N° 18.																		

CUADRO N° 22:					
SERVICIOS URBANOS ESPECIALES (CHARTERS)					
Oferta y demanda de transporte por corredores - 1995 -					
Corredores	N° empresas	Parque ofertado	Pas/año(i/v)	Cap.ofertada/año	Factor de ocupación
					%
CAPITAL	5	10	27300	35600	76,7
NORTE	24	56	525400	795400	66,1
NOROESTE	19	49	751400	908000	82,7
OESTE	52	134	2086100	2520400	82,8
SUDOESTE	17	33	380200	478100	79,5
SUR	26	46	430200	534100	80,5
SUDESTE	84	233	3708200	4047700	91,6
TOTAL	227	561	7908800	9319300	84,9
Notas:					
(1) La totalidad de los S.U.E. transportaron en 1995 el equivalente al 0,5% de los usuarios transportados por los servicios comunes y el 54% de los servicios diferenciales.					
(2) Los pasajeros transportados en el corredor OESTE representan el 4,5% de los servicios comunes, en tanto que el corredor SUDESTE ascienden al 2% de dichos servicios.					
Fuente: Comisión Nacional de Transporte Automotor, Gerencia de Control y Evaluación. Departamento de Evaluación y Desarrollo.					

Cuadro N° 23:					
SERVICIOS DIFERENCIALES					
Evolución anual de los indicadores operativos y de oferta. 1992 - 1995					
AÑO	1992	1993	1994	1995	Variac.92-95
EMP/LINEAS	17	21	21	18	5.9%
KM. RECORRIDOS	24.9	30.9	29.8	25.5	2.4%
PAS. TRANSPORTADOS	22	21.5	19.5	14.6	-33.6%
I.P.K.	0.88	0.71	0.66	0.57	-35.2%
PARQUE HABILITADO	311	394	388	397	27.7%
ANTIGUEDAD MEDIA	4.11	3.89	4.31	4.53	10.2%
VEHICULOS 0 KM.	64	79	13	13	-79.7%
% 0 KM.	20.6%	20.1%	3.4%	3.3%	-84.1%
Fuente: Gerencia de Control y Evaluación, Departamento de Evaluación y Desarrollo.					
Comisión Nacional de Transporte Automotor.					

CUADRO N° 24:								
POBLACION OCUPADA DE 14 AÑOS Y MAS, SEGUN LOCALIZACION DEL PUESTO DE TRABAJO								
1993 - 1995								
ONDA	LUGAR DE RESIDENCIA	LOCALIZACION DEL PUESTO DE TRABAJO						
E.P.H.		TOTAL	CAPITAL FEDERAL		19 PARTIDOS		OTRO - NS/NC	
	CAPITAL FEDERAL	1.343.300	1.199.456	89,3%	102.090.	7,6%	41.754.	3,1%
OCT'93	19 PARTIDOS	3.220.669	833.58	25,9%	2.322.676.	72,1%	64.413	2,0%
	AREA METROPOLITANA	4.563.969	2.033.036	44,5%	2.424.766	53,1%	106.167.	2,4%
		TOTAL	CAPITAL FEDERAL		19 PARTIDOS		OTRO - NS/NC	
	CAPITAL FEDERAL	1.277.131	1.149.993	90,0%	107.984.	8,5%	19.154.	1,5%
MAY'94	19 PARTIDOS	3.178.878	909.490.	28,6%	2.216.797.	69,7%	52.591.	1,7%
	AREA METROPOLITANA	4.456.009	2.059.483	46,2%	2.324.781	52,2%	71.745.	1,6%
		TOTAL	CAPITAL FEDERAL		19 PARTIDOS		OTRO - NS/NC	
	CAPITAL FEDERAL	1.267.689	1.115.799	88,0%	103.483.	8,2%	48.407.	3,8%
OCT'94	19 PARTIDOS	3.025.958	873.287	28,9%	2.091.355	69,1%	61.316.	2,0%
	AREA METROPOLITANA	4.293.647	1.989.086	46,4%	2.194.838	51,1%	109.723	2,5%
		TOTAL	CAPITAL FEDERAL		19 PARTIDOS		OTRO - NS/NC	
	CAPITAL FEDERAL	1.240.090	1.128.076	91,0%	92.172.	7,4%	19.842.	1,6%
MAY'95	19 PARTIDOS	2.886.039	831.094	28,8%	2.029.424	70,3%	25.521.	0,9%
	AREA METROPOLITANA	4.126.129	1.959.170	47,4%	2.121.596	51,4%	45.363	1,1%
Fuente: Encuesta Permanente de Hogares, E.P.H., I.N.D.E.C.								

Cuadro N° 25:															
TRANSPORTE AUTOMOTOR DE JURISDICCION NACIONAL															
Pasajeros transportados y kilometros recorridos de las lineas de transporte de jurisdiccion nacional															
Total y Grupos tarifarios, 1992-1995.															
AÑO	1992		1993		1994		1995		VARIAC.% 92/95		IPK				VARIAC.
Línea	KM.	PAS.	KM.	PAS.	KM.	PAS.	KM.	PAS.	KM.	PAS.	92	93	94	95	92-95
DF	138959604	513140275	137483164	499547908	132034904	455405585	136271833.4	436053500	-1.9%	-15.0%	3.69	3.63	3.45	3.20	-13.3%
SGI	582124153	1518114917	577505397	1451247202	568474340	1319670899	554397103.8	1203273088	-4.8%	-20.7%	2.61	2.51	2.32	2.17	-16.8%
SGII	69663107	52225525	55404426	46843637	55491482	44965765	56656974	39697865	-18.7%	-24.0%	0.75	0.85	0.81	0.70	-6.5%
TOTAL	790746864	2083480717	770392987	1997638747	756000726	1820042249	747325911.2	1679024453	-5.5%	-19.4%	2.63	2.59	2.41	2.25	-14.7%
Notas:															
D.F.: Líneas de Distrito Federal.															
S.G.I.: Líneas Suburbanas Grupo I.															
S.G.II.: Líneas Suburbanas Grupo II.															
Fuente: Gerencia de Control y Evaluacion, Departamento de Evaluación y Desarrollo.															
Comision Nacional de Transporte Automotor.															

Cuadro N° 26:								
PRINCIPALES ATRIBUTOS DE LOS CORREDORES - 1995 -								
	SUPERFICIE		LONG.RED		KM/ RED	HABITANTES		KM/ RED
	km2	%	km	%	KM2	Nro.	%	c/1000 hab.
CAPITAL	200	2.2%	1277.73	40.0%	6.39	2965403	23.3%	4.31
NORTE	1570.39	17.6%	334.78	10.5%	0.21	1989523	15.6%	1.68
NOROESTE	677.54	7.6%	366.58	11.5%	0.54	1517046	11.9%	2.42
OESTE	1625.86	18.2%	177.12	5.5%	0.11	1423420	11.2%	1.24
SUDOESTE	784.34	8.8%	302.44	9.5%	0.39	1135793	8.9%	2.66
SUR	2572.92	28.8%	404.24	12.6%	0.16	1834376	14.4%	2.20
SUDESTE	1511.36	16.9%	334.15	10.5%	0.22	1870401	14.7%	1.79
TOTAL	8942.41	100.0%	3197.04	100.0%	0.36	12735962	100.0%	2.51
Fuente: Gerencia de Control y Evaluación, Departamento de Evaluación y Desarrollo.								
Comisión Nacional de Transporte Automotor.								

Cuadro N° 29:											
TRANSPORTE AUTOMOTOR DE JURISDICCION NACIONAL											
INDICADORES DE PARQUE Y DE SERVICIO - 1995 -											
Por corredores y totales											
				Servicios diarios			Servicios día hábil		Habitantes		Relación
	Nro. Empresa	Nro. Líneas	Nro. Ramales	día hábil	sábado	domingo	Nro.	%	Nro.	%	Serv/1000 hab.
CAPITAL	28	34	46	9022	6382	4852	9022	19.7%	2965403	23.3%	3.0
NORTE	19	20	63	6868	4806	4149	6868	15.0%	1989523	15.6%	3.5
NOROESTE	18	18	35	4401	3015	2379	4401	9.6%	1517046	11.9%	2.9
OESTE	4	6	19	1496	1312	2267	1496	3.3%	1423420	11.2%	1.1
SUDOESTE	22	25	95	8205	5937	4566	8205	18.0%	1135793	8.9%	7.2
SUR	11	19	64	6721	4959	3976	6721	14.7%	1834376	14.4%	3.7
SUDESTE	15	15	67	6075	4782	3668	6075	13.3%	1870401	14.7%	3.2
TRANSVER.	5	5	29	2903	2171	1678	2903	6.4%	(*)	(*)	(*)
TOTAL	122	142	418	45691	33364	27535	45691	100.0%	12735962	100.0%	3.6
Nota: Las líneas agrupadas en el corredor transversal recorren varios partidos.											
Fuente: Gerencia de Control y Evaluación, Departamento de Evaluación y Desarrollo.											
Comisión Nacional de Transporte Automotor.											

Cuadro N° 30:															
TRANSPORTE AUTOMOTOR DE JURISDICCION NACIONAL															
EVOLUCION ANUAL DE LOS INDICADORES OPERATIVOS															
Por corredores.															
AÑO	1992			1993			1994			1995			Variac.92-95	Variac.92-95	Variac.92-95
CORREDOR	KM	PAS	IPK	KM	PAS	IPK	KM	PAS	IPK	KM	PAS	IPK	KM (%)	PAS (%)	IPK (%)
CAPITAL	117.8	434.6	3.69	121.7	436.5	3.59	118.3	401.5	3.39	115.8	369.1	3.19	-1.7	-15.1	-13.6
NORTE	131.6	375.8	2.85	127.4	361.2	2.83	125.8	329.7	2.62	133.2	326.2	2.45	1.2	-13.2	-14.0
NOROESTE	70.5	202.3	2.87	72.6	195.3	2.69	68	169.8	2.50	79.6	167.4	2.10	12.9	-17.3	-26.8
OESTE	37.2	69.4	1.86	34.1	63.5	1.86	34.9	56.1	1.61	40.7	52.3	1.29	9.4	-24.6	-30.6
SUDOESTE	128.1	335.3	2.62	142.1	335.8	2.36	142.5	313.3	2.20	142.3	285.9	2.01	11.1	-14.7	-23.3
SUR	99.2	247	2.49	102.5	243.8	2.38	102.3	221.3	2.16	101.2	199.7	1.97	2.0	-19.1	-20.9
SUDESTE	131.5	278.3	2.12	122.8	261.8	2.13	117.1	237	2.02	115.7	209.3	1.81	-12.0	-24.8	-14.6
TRANSVER.	61.3	127.2	2.07	60	125.1	2.08	57.9	109	1.88	57.5	99.9	1.74	-6.2	-21.5	-15.9
TOTAL	777.2	2069.9	2.66	783.2	2023	2.58	766.8	1837.7	2.40	786	1709.8	2.18	1.1	-17.4	-18.3
Notas:															
Kilometros y Pasajeros transportados: en millones.															
IPK: Indice Pasajeros/ Kilometros.															
Las diferencias existentes en las cifras de pasajeros transportados que se observa en los distintos cuadros, responde a ajustes realizados por extensiones de recorrido que cambiaron su inclusión en los distintos grupos tarifarios. La magnitud ronda el 10%.															
Fuente: Gerencia de Control y Evaluación, Departamentp de Evaluación y Desarrollo.															
Comisión Nacional de Transporte Automotor.															

Cuadro N° 32:			
COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA POR MODOS.			
Comparación 1er. Semestre 1994/95 y 1er. Semestre 1995/96			
(en porcentajes)			
	95/94	96/95	
TOTAL	-3.4	1.2	
SUBTERRANEOS	12.9	7.3	
OMNIBUS METROPOLITANOS	-9.8	-4.6	
FERROCARRILES URBANOS	40.0	29.4	
Fuente: Estadísticas de Servicios Públicos, INDEC, Mayo de 1996.			
Cuadro N° 33:			
PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LOS FERROCARRILES SUBURBANOS			
Comparación 1er. semestre 94/95 y 1er.semestre 95/96			
	Variac.94/95	Variac.95/96	
	en %	en %	
TOTAL	40.0	29.4	
Trenes de Bs.As.			
Mitre	19.4	51.5	
Sarmiento	23.9	37.8	
Transp.Metropol.			
Gral.Roca S.A.	57.0	20.8	
Metrovías S.A.			
Gral.Urquiza	5.5	9.6	
Transp.Metropol.			
San Martín S.A.	40.0	19.9	
Ferrovías S.A.			
Belgrano Norte	98.1	21.6	
Transp.Metropol.			
Belgrano Sur S.A.	175.8	55.3	
Fuente: Estadísticas de Servicios Públicos, INDEC, Mayo de 1996.			

ANEXO
CARTOGRAFICO

ANEXO CARTOGRAFICO

INDICE DE MAPAS:

Mapa N° 1: Indicadores demográficos y socioeconómicos - Niveles de criticidad.

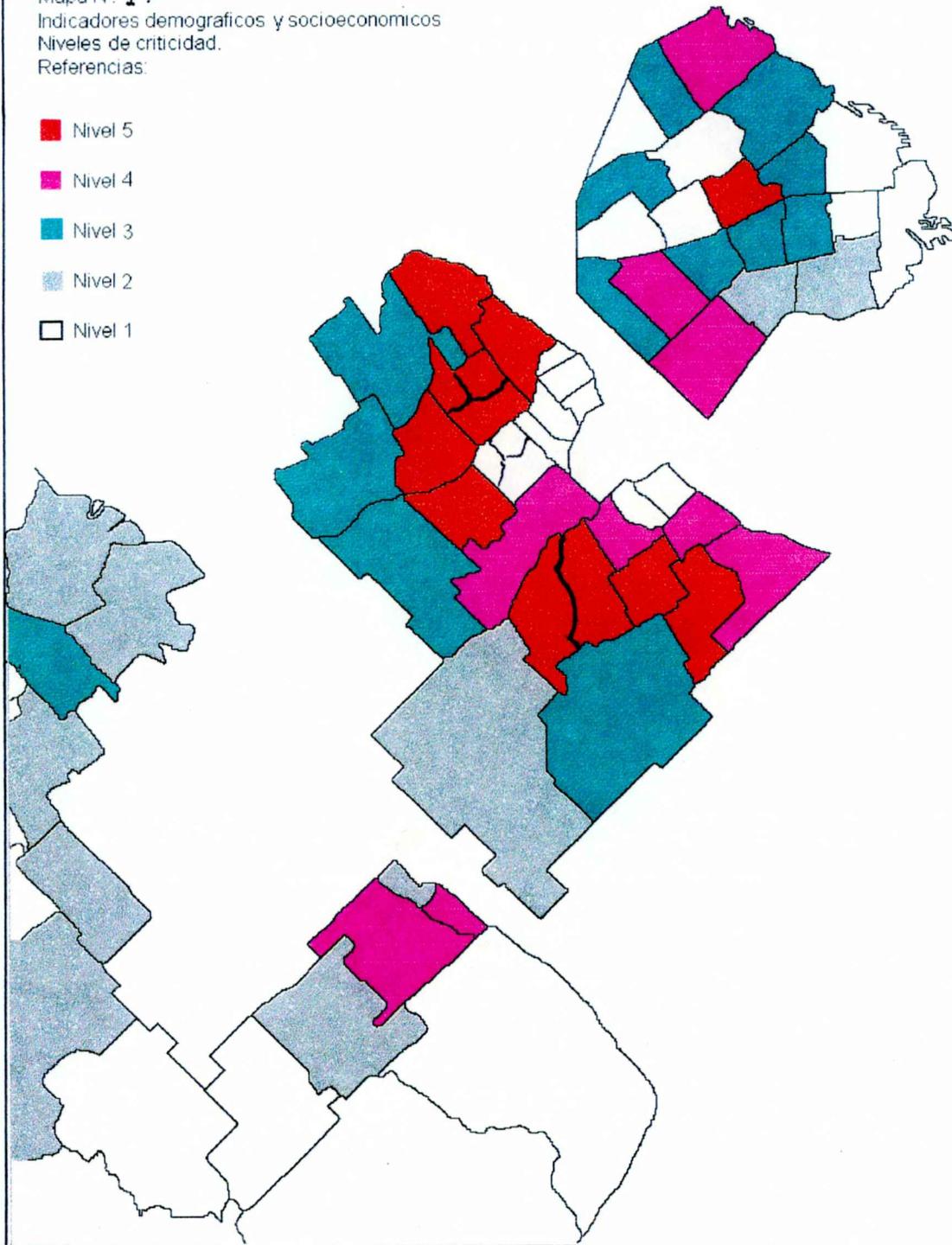
Mapa N° 2: Grandes centros de consumo y recreación.

Mapa N° 3: Universidades Nacionales y Privadas.

Mapa N° 4: Tasas de desocupación.

Mapa N° 1 :
Indicadores demograficos y socioeconomicos
Niveles de criticidad.
Referencias:

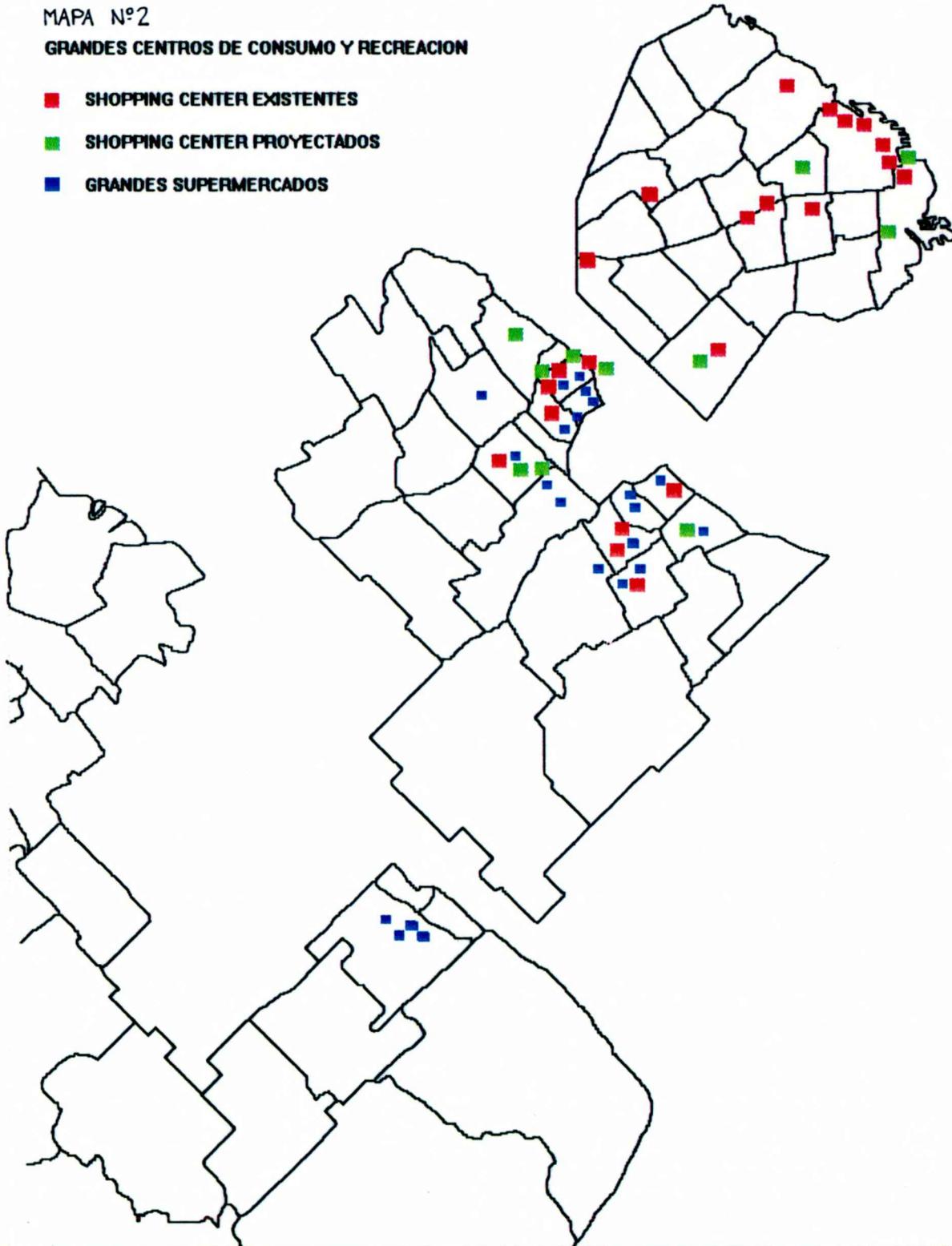
- Nivel 5
- Nivel 4
- Nivel 3
- Nivel 2
- Nivel 1



MAPA N°2

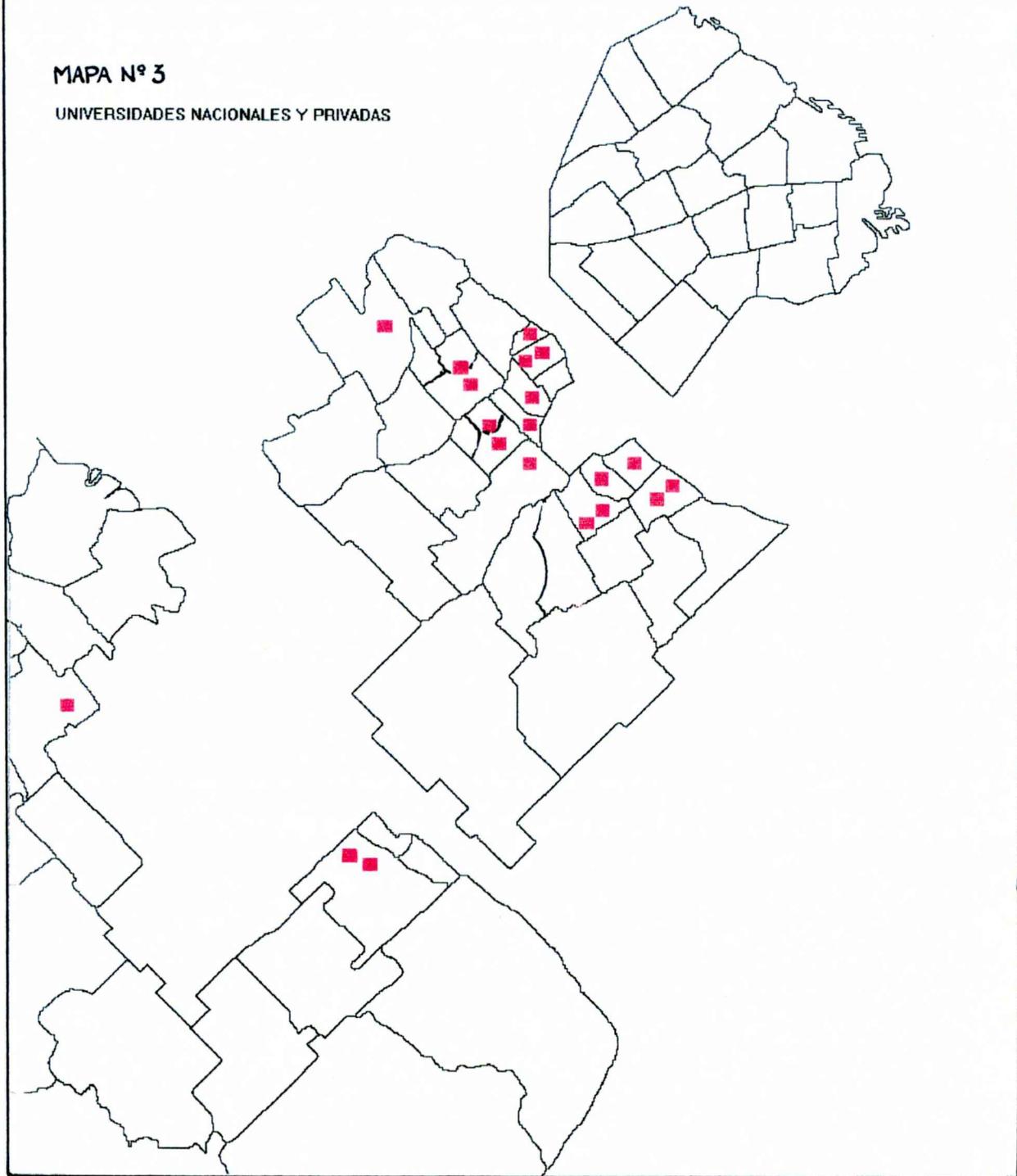
GRANDES CENTROS DE CONSUMO Y RECREACION

- SHOPPING CENTER EXISTENTES
- SHOPPING CENTER PROYECTADOS
- GRANDES SUPERMERCADOS



MAPA N° 3

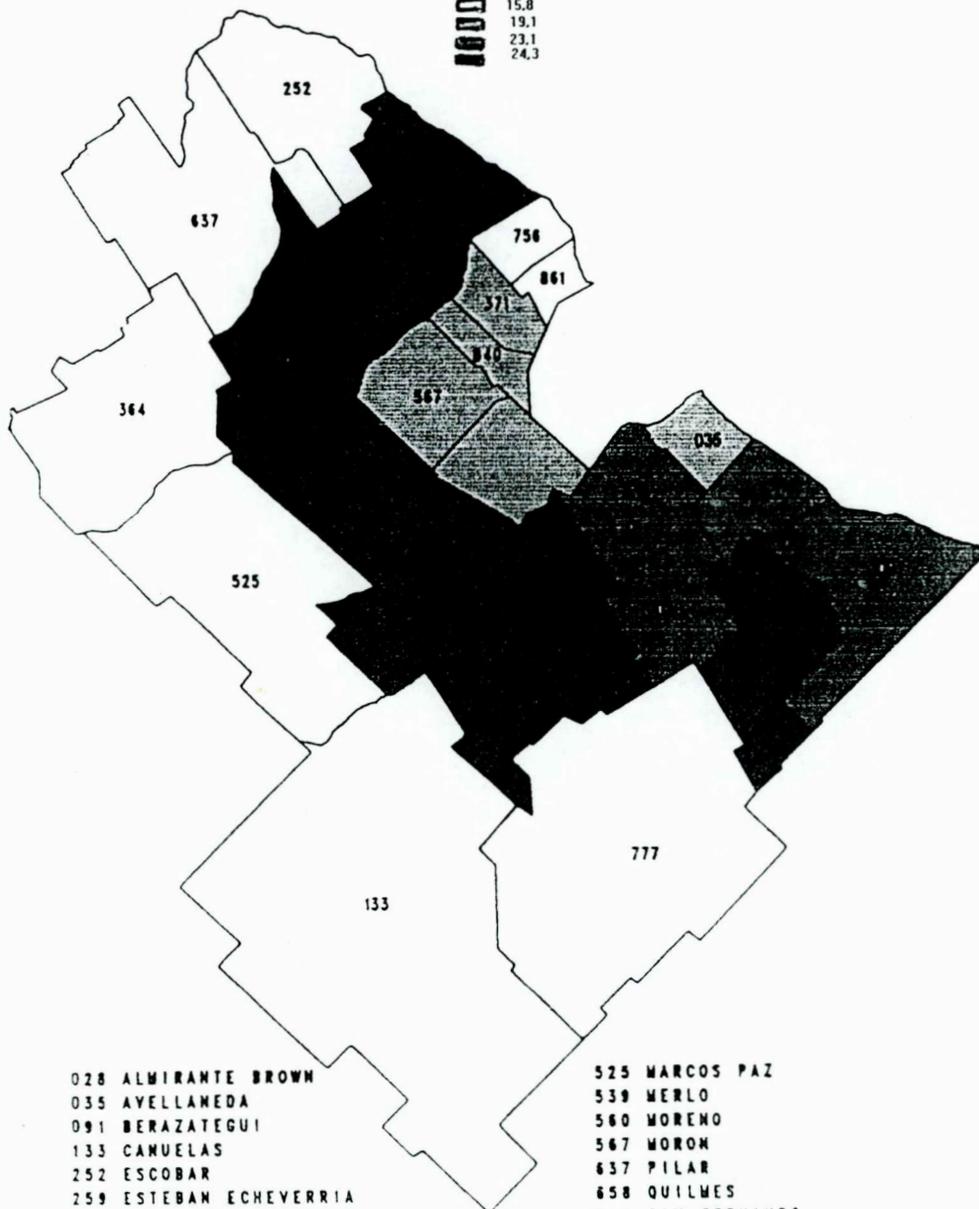
UNIVERSIDADES NACIONALES Y PRIVADAS



MAPA N° 4

PROVINCIA DE BUENOS AIRES
PARTIDOS DEL GRAN BUENOS AIRES

TASAS DESOCUPACION



- 028 ALMIRANTE BROWN
- 035 AYELLAMEDA
- 091 BERAZATEGUI
- 133 CANUELAS
- 252 ESCOBAR
- 259 ESTEBAN ECHEVERRIA
- 273 FLORENCIO YARELA
- 364 GENERAL RODRIGUEZ
- 371 GENERAL SAN MARTIN
- 378 GENERAL SARMIENTO
- 427 LA MATANZA
- 434 LANUS
- 490 LOMAS DE ZAMORA

- 525 MARCOS PAZ
- 539 MERLO
- 560 MORENO
- 567 MORON
- 637 PILAR
- 658 QUILMES
- 749 SAN FERNANDO
- 756 SAN ISIDRO
- 777 SAN VICENTE
- 805 TIGRE
- 840 TRES DE FEBRERO
- 861 VICENTE LOPEZ