

ÁREA TEMÁTICA: 4. Las experiencias de gestión y el diseño, conducción y evaluación de políticas públicas para el desarrollo. SUBTEMA: Infraestructura y Servicios Públicos

“El transporte público de pasajeros y la congestión en Gran Mendoza.”¹

1. Introducción

El transporte puede ser definido como el movimiento de personas y de mercancías de un lugar a otro por tres *medios* diferentes (aéreo, terrestre, acuático) o por una combinación de estos; ó como el desplazamiento de personas por el solo hecho de que desean hacerlo. (Ballabio: 2004) Es así que dicho movimiento (viaje) se realiza entre dos zonas que reciben la denominación de origen y destino. (Islas Rivera: 2000) Es de destacar que estamos en presencia de un servicio y no de una mercancía, por la cual no se pueden almacenar traslados para utilizarlos en períodos de mayor demanda. Además, la utilidad que el mismo brinda viene dada por sus propias características. (Ballabio: 2004)

A nivel internacional el tema del transporte de pasajeros cada día toma más relevancia en atención al elevado consumo de energía y a los cambios en los niveles de contaminación ambiental, en especial por el uso del automóvil privado. (Colmenares Guevara: 2007) Ello parece darse en el marco de un proceso de crecimiento de la **movilidad** en el planeta, lo que genera que la gente se desplace mucho más, producto de una globalización transporte-intensiva. (Barbero: 2010)

Actualmente, en los países desarrollados, **incentivar a los ciudadanos a tomar decisiones de transporte más sustentables es el primer objetivo,**

¹ Jorge Nicolás Valle. Estudiante tesista. Licenciatura en Ciencia Política y Administración Pública, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNCuyo

mientras que otros se orientan hacia la mejora de los procesos de toma de decisión del gobierno y del sector transporte; así como también existen propuestas que buscan la obtención de financiamiento para avanzar hacia modos de transporte limpios. (Barbero: 2010) En Latinoamérica, las problemáticas de la congestión y de transporte público de pasajeros han sido abordadas fundamentalmente en aquellas regiones en las que se ha avanzado en la redefinición del tipo de sistema que se desea. Es así que encontramos innovaciones como los casos Transantiago en Chile, Transmilenio en Bogotá, y México DF.

En el presente Trabajo abordaremos la problemática del **transporte público de pasajeros en Gran Mendoza**, así como también la de la **congestión**, entendiéndolo como un servicio que se presta por terceros -diferenciándose del privado en el cual el usuario y prestador es la misma persona-, concentrándonos específicamente en los modos colectivo, trole, y metrotranvía. Iniciaremos con una breve caracterización de la problemática de la congestión y de diferentes alternativas que se han desarrollado frente a la misma, luego daremos cuenta de las principales particularidades del Gran Mendoza, para posteriormente presentar el impacto de la congestión en el área de estudio y especialmente en la ciudad de Mendoza.

2. La problemática de la congestión

Desde un punto de vista técnico, hasta un cierto nivel de tránsito, los vehículos pueden circular a una velocidad relativamente libre. Sin embargo a mayores volúmenes, cada vehículo adicional estorba el desplazamiento de los demás, es decir comienza el fenómeno de la congestión, tratándose de *“la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación de los demás.”* (Thomson y Bull: 2002)

Algunas de las **causas** de la misma son las siguientes: **1)** El transporte se efectúa en limitados espacios viales; **2)** La demanda de transporte es varia-

ble y tiene puntas muy marcadas en las cuales se concentran muchos viajes; **3)** Las opciones de transporte que presentan las características más apetecidas- seguridad, confiabilidad, como es el caso del automóvil- son las que hacen un mayor uso del espacio vial por pasajero; **4)** El costo de la congestión no es percibido por los usuarios que contribuyen a generarla. Sus decisiones son tomadas en base a los costos propios; **5)** El inadecuado diseño o mantenimiento de la vialidad es causa de congestión innecesaria. (Thomson y Bull: 2002); **6)** Anacronía de los sistemas de transporte. (Islas Rivera: 2000)

Resultará interesante detenernos en lo que Thomson llama la “invasión del automóvil”. Aunque el bus genera más congestión que el automóvil, generalmente transporta más personas. Si el primero lleva 50 pasajeros y el segundo transporta en promedio 1,5 personas, entonces cada ocupante del automóvil produce 11 veces la congestión atribuible a cada pasajero del bus. (Thomson y Bull: 2002)

Por otra parte, la existencia de políticas regresivas en materia de distribución de recursos favoreció a una pequeña franja de nuestra población en los ´90, la que al poseer mayores ingresos accedió a la adquisición de automóviles. También quienes fueron despedidos o decidieron retirarse de manera voluntaria, destinaron parte o la totalidad de sus indemnizaciones para sumarse al sector transporte; en tanto que la mejora evidenciada en los ingresos nominales de la población en los últimos años, sumado a las escasas posibilidades de ahorro con que cuentan los sectores medios en nuestro país ha llevado a la adquisición de mayor cantidad de vehículos particulares.

Además, y si bien las nuevas tecnologías aumentan la atracción y factibilidad de quedarse en casa, lo que supondría una reducción en las tasas de generación de viajes; ello podría no ser cierto si en lugar de efectuarse menos

viajes, podrían reemplazarse algunos personales por otros comerciales, liberándose en definitiva el auto para otros usos. (Thomson y Bull: 2002)

Con este fenómeno, no sólo los automovilistas se ven perjudicados, sino también los usuarios del transporte público de pasajeros dado que sus tiempos de viaje y espera por lo general se ven demorados. (Valle: 2009) Al mismo tiempo hay una tendencia al alza de las tarifas de los autobuses, dado que intentando solucionar la situación previamente descripta puede buscarse incorporar más unidades con sus respectivos conductores, trayendo como consecuencias tarifas más elevadas; siendo esto fuente de inequidad social. (Thomson y Bull: 2002)

A ello cabe agregar la mayor contaminación del aire provocada por el consumo de combustibles en vehículos que circulan en un tránsito convulsionado a baja velocidad; mayores niveles de ruido en el entorno; la irritabilidad causada por la pérdida de tiempo, sumado al estrés que esto causa. (Thomson y Bull: 2002)

Esta situación, contribuye a una mala toma de decisiones al momento de manejar, así como también a distracciones, dando lugar al incremento de accidentes viales. (Ministerio de Salud, Gobierno de Mendoza: 2009) Según un informe publicado luego de realizarse la Primera Semana Mundial sobre la Seguridad Vial de las Naciones Unidas, entre el 23 al 29 de abril de 2007, cada día mueren en el mundo más de 3000 personas por lesiones resultantes de los siniestros viales. En los países de ingresos bajos y medianos se concentra aproximadamente un 85% de esas muertes. (Ministerio de Salud, Gobierno de Mendoza: 2009) Además, las lesiones causadas por el tránsito representan una pesada carga no sólo para la economía mundial y de los países, sino también para la de los hogares. La pérdida de quienes ganaban el sustento y el costo añadido de atender a los familiares discapacitados por dichas lesiones sumen a

muchas familias en la pobreza. (Ministerio de Salud, Gobierno de Mendoza: 2009)

La Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito, además de cientos y cientos de heridos de distinta gravedad por año, y de cuantiosas pérdidas materiales, que se traducen en millones de dólares, liderando en la tabla de siniestros viales. (Revista Nueva: 2010)

Según Luchemos por la Vida, asociación civil dedicada a la prevención de accidentes de tránsito, el total de muertos en 2009 ascendió a 7885 (considerando a las personas que fallecen en el lugar del accidente y a las que mueren hasta treinta días después del hecho), tratándose de un promedio diario de 22 defunciones y uno mensual de 657. En los primeros cinco puestos se ubican Buenos Aires (2983 muertos), Santa Fe (648), Córdoba (548), **Mendoza (371)**. (Revista Nueva: 2010)

2.1 Alternativas ante la congestión

La problemática de la congestión es un problema demasiado serio y contundente como para suponer que se puede mitigar con medidas unilaterales. Por el contrario, para mantenerla bajo control, urge un esfuerzo multidisciplinario que incluya, entre otros aspectos, el mejoramiento de los hábitos de conducción, la provisión de mejor infraestructura (manejo de oferta), y medidas de gestión de tránsito (manejo de demanda). (Thomson y Bull: 2002)

Sin embargo, resulta realmente difícil impedir la existencia de congestión vial en las horas de máxima demanda, e incluso dentro de ciertos límites, es hasta indeseable hacerlo ya que los costos que impone pueden ser inferiores a los necesarios para eliminarla. Algunos de esos costos son los siguientes: **1)** Los producidos por el desvío de usuarios a otras vías, modos u horarios de viaje. **2)** Los asociados a la supresión de viajes. **3)** Los relaciona-

dos con la inversión necesaria para ampliar la capacidad vial. (Islas Rivera: 2000)

Por lo tanto, no se trata de eliminar la congestión del todo, puesto que ello es imposible o de costo muy elevado, sino que hay que mantenerla bajo control, pues su exacerbación tiene un impacto negativo en la calidad de vida de las grandes ciudades. (Thomson y Bull: 2002)

Dada la preferencia de los ciudadanos por desplazarse en automóvil, una importante pregunta que se hace el autor Thomson (2002) es si *¿podemos desincentivar el uso del automóvil particular en el corto plazo, sin incentivarlo en un plazo más largo?* Frente a ello, una posible respuesta será esbozada en un trabajo previo del mismo autor quien planteará una importante tesis, de gran actualidad para el presente de nuestro transporte de pasajeros, a poco de ponerse en funcionamiento el Metrotranvía. La misma, muy polémica por cierto, se puede resumir de la siguiente manera:

Una mejora en el sistema de transporte público aumenta muy poco el número total de usuarios de ese sistema, siendo su impacto principal una redistribución de la demanda hacia los componentes mejorados desde aquellos no mejorados que compiten con los primeros. **1)** Los relativamente pocos automovilistas que se cambian al componente mejorado del sistema de transporte público, liberan espacio vial y estacionamientos, los que son aprovechados por otras personas, entre ellas algunas que anteriormente utilizaban el transporte público, de modo que el nivel de congestión vuelve a los niveles que había exhibido antes de que se mejorase la red de transporte público. **2)** La reducción del número de pasajeros de autobuses también podrá liberar espacio vial; de esa manera el espacio liberado en el período de demanda más intensa vuelve a ocuparse, dejando más libres las calles en los momentos cercanos a ese período.

Para el autor además, los metros mejoran la accesibilidad de algunas partes del área urbana, especialmente en los alrededores de las estaciones. Así, al incentivarse el desarrollo comercial alrededor de estas es normal que una mayoría de las personas que allí trabaja y de sus clientes y otras personas a quienes atienden directamente, usen el metro para ir y venir de tales sitios. Sin embargo, un número significativo de esas personas se desplazará en automóvil, agravando así la congestión. (Thomson: 1997) De este modo, aunque podría parecer ilógico, el metro traería como consecuencia la generación de un mayor número de viajes en automóvil a su propia zona de influencia. (Thomson: 1997)

Inevitablemente uno debe también preguntarse ¿qué hacer cuándo la inversión en infraestructura de transporte público, y en especial la destinada al metro, no es suficiente? Thomson (1997) nos dirá que de acuerdo a la experiencia mundial, mejorar los sistemas de buses comunes y corrientes no es una alternativa que atraiga a los automovilistas. Si bien los sistemas sobre rieles (metro, tranvía y otros) les interesan más, no sería mayor la preferencia por éstos. Únicamente las variantes de transporte público que ofrecen al automovilista un grado superior de comodidad han logrado sacar a una cantidad significativa de automovilistas de sus vehículos privados y agregarlos a las filas de los usuarios del transporte público. (Thomson: 1997)

Ejemplo de ello serían los **buses de lujo**, los que suelen disponer de asientos cómodos, reclinables, de sistemas de aire acondicionado y de música ambiental; además no llevan pasajeros de pie. La creación y operación de los servicios de categoría superior normalmente cuestan poco o nada al sector público, y se han demostrado exitosos en atraer al automovilista privado. (Thomson: 1997)

Bordagaray, Carbajal y Maliandi (2002) ofrecerán soluciones tanto desde la oferta como de la demanda. En el caso de la primera encontramos: **1) Coor-**
dinación de semáforos, se trata de una de las formas más eficientes de mejorar la velocidad de circulación y lograr significativos ahorros de tiempos de viaje, combustibles, contaminación y accidentes. Ello puede ser variable a lo largo del día en función de los movimientos principales o de proveer facilidades a aquellos vehículos que presentan un uso más eficiente del espacio, como son los transportes públicos. **2) Prioridades para el transporte público**, ya que estos permiten transportar más pasajeros que los automóviles. Así, se emplean menos vehículos, con un uso más efectivo del escaso espacio vial.

En tanto que en el caso de las acciones sobre la demanda, lo principal sería modificar los hábitos de transporte, promoviéndose una conducta más acorde con los elevados niveles de tránsito y la seguridad en los desplazamientos. Así, se debería mejorar las conductas de circulación de vehículos y peatones, modificar en las horas punta el tipo de vehículo usado, prefiriendo el de gran capacidad, y transferir una parte de los viajes a horas de menores niveles de tránsito. Es decir, se pretende reordenar los desplazamientos y no suprimirlos, pues ello implicaría la pérdida de la utilidad que ellos representan para quienes quieren realizarlos.

Pardo (2009) se centrará en las **mejoras de los sistemas de prestación del servicio de transporte público**, más específicamente en el caso del Bus Rapid Transit, más conocido como BRT en Latinoamérica. El mismo surge ante la dificultad de conseguir grandes inversiones en el sector transporte, tratándose de una solución basada en buses que fue madurando desde la década de 1970. (Pardo: 2009)

De acuerdo al autor, los sistemas BRT consisten en un corredor exclusivo para buses, complementado por una reorganización del esquema contrac-

tual y de la prestación del servicio, así como una adecuación de características de sistemas férreos a un sistema basado en buses (por ejemplo pago de pasaje en estaciones, programación de los servicios mediante un centro de control, estaciones como componente central del sistema). Una diferencia crucial con los sistemas de tipo férreo que se construyeron anteriormente, es que el sistema de Bus Rápido ha buscado integrar los operadores existentes de transporte público, al tiempo que busca reemplazar el sistema tradicional por el de bus rápido. (Pardo: 2009)

Las principales características de este sistema son las siguientes: **Infraestructura exclusiva:** carriles exclusivos **Vehículos de gran desempeño y capacidad:** Se utilizan buses, normalmente articulados con capacidad para 160 pasajeros (o 200 en el caso de los buses biarticulados), con tecnología Euro III o IV, lo cual asegura un estándar de bajas emisiones. **Reorganización institucional:** Se crea o determina un arreglo institucional específico para la gestión, control y operación del sistema. En varios ejemplos se utilizan esquemas público-privados, y en otros todo está a cargo del sector público. **Gestión adecuada de la operación:** Se establecen parámetros de operación después de una cuidadosa planificación de las características de la demanda del sistema y las necesidades de los viajes de la ciudad. En algunos casos se encuentra que no son necesarios buses articulados y se utilizan buses de tamaño estándar. **Pago de ticket en estación:** El pago del ticket fuera de borda hace más rápida la operación del sistema y los tiempos de desplazamiento se reducen.

3. Prestación en el Gran Mendoza

Integrado por los Departamentos de Capital, Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Luján de Cuyo y Maipú, es concebido como una estructura socio-territorial que conforma un “*continuum urbano*”, que evidencia una creciente

concentración de población, recursos productivos, financieros y de servicios, así como también de poder político y económico. (Ballabio: 2004) Su estructura territorial es el resultado de la interrelación de espacios departamentales funcionalmente heterogéneos, pero orgánicamente complementarios. Estas fuerzas políticas, económicas, demográficas y espaciales han actuado en forma sostenida, guiando el desarrollo espontáneamente, sin que haya aparecido, por parte de las autoridades departamentales una idea directriz sobre su destino y configuración.

La dinámica actual del Gran Mendoza ha generado la llegada de nuevas actividades, funciones y demandas de infraestructura. Esto provoca la ocupación de espacios distintos o bien la necesidad de redimensionar los existentes, reestructurar actividades y empresas para responder a las nuevas demandas y adecuar o ampliar la infraestructura para canalizar los crecientes flujos comerciales y de transporte. (Gray de Cerdán: 2005)

En lo que respecta a las características de la población del Gran Mendoza, las cuales son punto de partida para la definición de la política de transporte de una ciudad (Islas Rivera: 2000), encontramos que de acuerdo a los primeros resultados del censo 2010, el total de la población en la provincia es de 1.720.000 habitantes, 45.000 menos de los proyectados por el INDEC. (Diario Los Andes: 2010) Mientras que el crecimiento poblacional inter-censal, el cual para toda la provincia fue del orden del 9%, muestra para el área del Gran Mendoza un aumento por encima de dicho promedio para los departamentos de Luján y Maipú, con porcentajes cercanos al 17%. (Diario Los Andes: 2010)

El Gran Mendoza aparece como el mayor complejo urbano metropolitano del Oeste del País, con una magnitud y complejidad de su dinámica en el transporte urbano de personas que lo aproxima a las mayores áreas urbanas de la República Argentina: Gran Buenos Aires, Gran Rosario, Gran Córdoba,

etc. Los viajes de personas que se trasladan una o más veces en días hábiles en un área territorial reducida, plantean interrogantes acerca de su sustentabilidad ambiental, de un ordenamiento territorial acorde al acelerado proceso de expansión urbana que se ha producido en las últimas décadas, y de un sistema de transporte urbano de pasajeros eficiente, dotado de una capacidad operativa idónea para responder a nuevas exigencias emergentes de un proceso urbano en acelerado crecimiento y expansión territorial. (Ballabio: 2004)

Si bien el transporte público es un indicador de eficiencia urbana que debe ser controlado y reprogramado constantemente siguiendo el crecimiento de la ciudad, como veníamos haciendo hasta hace 15 años; el mismo crece hoy en día por demandas puntuales y no por una visión integrada. (Gray de Cerdán: 2009) De este modo existen grandes ausentes al momento de formularse e implementarse políticas como la población rural abandonada en muchos lugares a su suerte, y la población mendocina que vive dispersa en las zonas sin riego en torno al Gran Mendoza, con una muy baja posibilidad de llegar hasta donde están concentrados los servicios básicos: salud y educación. (Gray de Cerdán: 2009)

Nuestro sistema de transporte está reglamentado por la ley marco número 6082 de 1993 de “Tránsito de personas, vehículos, cargas dentro del Sistema Público de circulación terrestre de la provincia.” En el caso del Gran Mendoza, para el año 2005 se renovó la concesión, basándose la misma en la existencia de prestaciones que buscaron complementar la explotación de recorridos rentables con otros de fomento o desarrollo. Con ello se pretendió recrear las condiciones de un mercado competitivo, de modo de no incurrir en costos sociales por monopolios u oligopolios, situaciones de competencia imperfecta que afectarían a los usuarios, brindándose un servicio deficiente en relación al que se podría prestar. De este modo, en el mercado del transporte público de

ómnibus, el Estado es quien define recorridos y tarifas y deja la prestación del servicio en manos de los concesionarios. (Lara de Ricci: 2002)

A través del decreto N° 1000/05 el ex gobernador Cobos adjudicó los recorridos del Gran Mendoza a 7 grupos de empresas; mientras que otros fueron adjudicados por contratación directa, y un grupo quedó en manos del Estado. (Diario Los Andes: 2005)

Grupo 1 (líneas 10 y 200): El Trapiche SRL, con 89 colectivos (38 nuevos). **Grupo 2** (línea 20): Empresa Provincial de Transporte, 72 colectivos (todos nuevos). En manos del Estado Provincial. **Grupo 3** (líneas 30 y 110): Presidente Alvear SA, General Roca SRL y Los Andes SA, con 64 colectivos (17 nuevos). **Grupo 4** (líneas 40 y 80): El Trapiche y Los Andes, con 90 colectivos (27 nuevos). **Grupo 5** (líneas 50 y 70): General Roca, 99 colectivos (32 nuevos). **Grupo 6** (líneas 60 y 130): El Plumerillo SA: 99 colectivos (39 nuevas). **Grupo 7** (líneas 90 y 120): El Cacique: 75 colectivos (todos nuevos). **Grupo 8** (línea 100): El Cacique: 40 colectivos (8 nuevos). **Grupo 9** (líneas 151, 152, 154 y 160): El Cacique: 65 colectivos (15 nuevos). **Grupo 10** (líneas 153, 155, 170 y 180): Maipú SRL: 86 colectivos (26 nuevos)

En lo que respecta a la red de trolebuses, la cual es actualmente operada por la Empresa Provincial de Transporte de Mendoza (EPTM), la misma nació en 1957 como empresa estatal de transporte y fue montada sobre la base de infraestructura y tecnología vehicular adquirida a la empresa de transportes de Buenos Aires. (Severino: 2000)

Desde entonces la flota se ha ido renovando, existiendo unidades Toshiba japonesas adquiridas por la provincia en 1963 para reemplazar a los trolebuses provenientes de Bs. As. Para el año 1984 se adquirieron trolebuses rusos a cambio de vino, en una operación que incluyó tecnología antigranizo. Mientras que en 1988 fueron incorporados trolebuses alemanes cuya antigüe-

dad en ese entonces rondaba los doce o quince años. (Severino: 2000) En 2009, fueron puestos en servicio unos 80 troles adquiridos por la gestión de Cobos a un precio de US\$ 2600 la unidad a Canadá, más el costo del transporte, tratándose de troles con una antigüedad superior a los 20 años, que se encontraban sin operar en Vancouver.

Pasaron 14 años desde el último cambio en el transporte de pasajeros en el área metropolitana mendocina. La nueva reestructuración estableció un plazo de 10 años en la explotación de las zonas para cada grupo, al mismo tiempo que no permitió la circulación de vehículos con una antigüedad mayor a 10 años. La misma inició el día 27 de noviembre de 2005, con casi la mitad de los colectivos cero kilómetro- 99 de los cuales presentaron sistema de ascenso y descenso para discapacitados-, menos empresas, los mismos recorridos y un pasaje por aquellos días de \$ 0,70 centavos. (Diario Los Andes: 2005)

Sin embargo este esquema se ha visto parcialmente modificado en la actualidad dado que al finalizar el 2010, el Gobierno adjudicó el Grupo 2 a la empresa Maipú SRL, que ya tiene a su cargo el Grupo 10. Por su parte, los grupos 11 (Pedro Molina – Unimev) y 12 (Trolebuses eléctricos) no se encontraron dentro del proceso licitatorio. (Novello: 2010)

Otro aspecto a considerar en la modificación de la actual prestación del servicio, es el aparente ingreso a mediados de este año, del **Metrotranvía**. En su primera etapa comunicará el distrito de Gutiérrez, en Maipú, con el Parador Las Heras, en Capital. (Diario Los Andes: 2009) La segunda etapa comprenderá los tramos de Estación Central y Panquehua en el departamento de Las Heras, y la prolongación de la estación Gutiérrez hasta la Estación Maipú. En tanto que la tercera etapa es el tramo comprendido entre la intersección de las calles Beltrán y Anzorena hasta la Estación de Luján, pasando por la Estación

Benegas del departamento de Godoy Cruz. (Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Transporte: 2010)

El servicio será prestado con frecuencias de 10 minutos en horas pico y de 15 minutos durante el resto del día. Se prevé que opere durante 20 horas por día entre Mendoza y Gutiérrez, pasando por Godoy Cruz. (Diario Jornada: 2009) Respecto a cómo será el cobro del boleto, funcionarios provinciales manifestaron que saldrá un poco más caro que el boleto del transporte urbano por existir la posibilidad de realizarse trasbordos desde cualquier colectivo común al Metrotranvía y viceversa. (Diario MDZ online: 2011)

3.1 Estructura de recorridos en el Gran Mendoza

Nuestro sistema de transporte público (ómnibus y trolebuses) constituye un factor importante y necesario en los desplazamientos originados dentro del Gran Mendoza. En la actualidad existen dos tipos de servicios según el área de cobertura: 1) **Servicios urbanos**: son los que tienen la casi totalidad de los recorridos dentro de la mancha urbana continua y su característica principal es la cobertura del área demográfica compacta. 2) **Servicios conurbanos**: son los que tienen recorridos que atraviesan áreas con discontinuidad edilicia, naciendo en las cabeceras departamentales de Maipú y Luján, en el Algarrobal (Las Heras) y en Corralitos y Rodeo del Medio (Guaymallén). Penetran en la mancha urbana por ejes de gran demanda hasta la ciudad de Mendoza. (Marzonet: 2009)

Dicho sistema, presenta una red focalizada fundamentalmente sobre el centro de la capital y que al mismo tiempo absorbe el tráfico inducido por la media y larga distancia, ocasionando en consecuencia una concentración de la densidad de desplazamientos en un espacio reducido. Los recorridos pasan en su mayoría por la ciudad y se estructuran sobre un eje Norte-Sur, Este-Oeste,

cuyas entradas correspondientes se transforman en cuellos de botella. Esta configuración de la red conlleva tres tipos de problemas:

1) Acumulación de líneas y congestión del funcionamiento de la red. **2)** Degradación de la calidad urbana: saturación cantidad de ómnibus en determinadas arterias y concentración horaria, unidades en condiciones deficientes, lo que fomenta el uso de los vehículos particulares. **3)** Índices de contaminación importantes: concentración de gases por la mala combustión, niveles de ruidos elevados. A este panorama hay que agregar los inconvenientes que se presentan para los departamentos circundantes tales como; pérdida de tiempo en viajes, producto de la congestión, poca frecuencia del transporte, escasez de unidades, falta de conexión entre los departamentos, todo ello consecuencia de la inexistencia de planificación. (Molfino, A: 1993)

Es posible advertir, además, que el sistema de transporte público de pasajeros opera con una estructura de recorridos desactualizada que no considera la expansión del tejido urbano hacia el sur, sudeste y oeste. El esquema actual data del año 1991 y es necesaria una redefinición de los mismos que se adapten a la nueva estructura de ciudad y que la influyan favorablemente, contribuyendo a su desarrollo integral. (García: 2009)

Como respuesta a la necesidad de un plan directriz que ordene y dirija las acciones de la sociedad, en pos del bien común, en 2009 se sancionó la Ley de Ordenamiento Territorial que tiene entre sus fines, la planificación estratégica del tejido urbano. Si bien este es un gran avance para el desarrollo urbano, se están dando recién los primeros pasos en la implementación de esta legislación. (García: 2009)

4. Congestión en el Gran Mendoza: El caso de la ciudad de Mendoza

De acuerdo a Giner de Lara, el crecimiento del área urbana no estuvo unido a una planificación previa, lo que impactó en el crecimiento del tráfico, el que supera -en algunos horarios-, la capacidad para la que fueron construidas las calles provocando situaciones de congestión. En consecuencia, el problema más importante se concentra en el microcentro, donde se ubica parte del centro comercial, la zona bancaria y administrativa de la provincia. (Giner de Lara: 2002)

Un ejemplo de ello lo constituye el ingreso diario a la ciudad de Mendoza de 230 000 vehículos particulares, de los cuales el 60% lo hace sólo con un pasajero en su interior, tratándose de una situación fuente de grandes inconvenientes en materia de congestión, y también de contaminación. (Diario Los Andes: 2010)

Si bien la Ciudad, para el año 2001 presentaba la menor cifra en el contexto del Gran Mendoza en cuanto a población total permanente y estable, y un decrecimiento en el último decenio (- 8,8%) sigue siendo un poderoso factor de atracción y un centro que está al servicio de la metrópoli y su área de influencia. Es por ello que su población aumenta entre 3 y 4 veces por la población fluctuante que llega en ciertas horas del día desde el resto de los departamentos. ¿Por qué la población sigue llegando diariamente a la Capital?

1) Porque lidera el servicio de educación en los niveles terciario y universitario: contiene la mayoría de las universidades e institutos superiores, tanto estatales como privados. **2)** Asimismo lidera el servicio de salud: en el sector público, de las 1393 camas disponibles en hospitales del Gran Mendoza, el 52,3% se encuentra en hospitales de Capital. En el sector privado existe también una fuerte concentración de camas disponibles en clínicas privadas de Capital, a los que se suman los hospitales privados de obras sociales como OSEP y las Fuerzas Armadas. No obstante, la Capital comparte esta función

con los departamentos de Godoy Cruz y Guaymallén. **3)** Porque también lidera el servicio financiero: hay una alta concentración de entidades financieras ya que la cantidad de entidades alcanza el 36,43% del total provincial (DEIE: 2000). En el departamento se localizan las casas matrices de todos los bancos que desarrollan sus actividades en la Provincia. (Gray de Cerdán: 2005)

Hoy estamos asistiendo a la transformación del Centro: su contenido y funciones enfrentan debilidades ya que disminuye el comercio minorista y aumentan las playas de estacionamiento. (En el período comprendido entre 1993 y 2003, la habilitación de comercios disminuyó en un 28%). Por otro lado, la utilización del suelo vacante para playas de estacionamiento impacta en el paisaje y ambiente. (Gray de Cerdán: 2005) Este incremento de las playas de estacionamiento se encuentra relacionado en gran medida con la ampliación del parque automotor evidenciada en los últimos años, tratándose de otra situación que contribuye a la generación de congestión. Un ejemplo de ello lo constituye el hecho de que en el mes de octubre de 2010 se vendió en nuestra provincia un auto 0 km. cada 25 minutos, llegándose a patentar durante ese mes 1.801 autos y vehículos livianos, lo que marca un crecimiento del 28,55% en relación a igual mes de 2009. Gracias a este vertiginoso ritmo, para esa altura del año se habían patentado en Mendoza 20.850 autos y vehículos comerciales livianos frente a los 15.889 de igual período pero de 2009. (Diario MDZ Online: 2010)

Es de destacar también la actual política fiscal que se aplica desde el Municipio de Capital relacionada con el incremento de los espacios para estacionamiento medido. Recientemente y luego de que en septiembre de 2009 fracasara la imposición del sistema en calles Arístides Villanueva y Belgrano de ciudad, en noviembre de 2010 se implementó nuevamente, tratándose de una ampliación del sistema que se encuentra en vigencia en otras arterias de la

ciudad, medida que poco contribuye a desalentar el uso del automóvil particular y sí provee de recursos al municipio. (Diario Los Andes: 2010)

5. Breves consideraciones finales

1) A mediano plazo es necesario realizar una modificación del diseño de recorridos, atendiendo al actual desorden del tejido urbano y considerando la participación de los usuarios, empresas concesionarias, municipios y el conjunto de organismos públicos con competencia en el tema. 2) Mejorar prestaciones del servicio de transporte público de pasajeros (estado de las unidades, accesibilidad, cumplimiento de frecuencias); 3) Efectuar estudios multidisciplinarios e integrales que permitan determinar estrategias que desalienten el uso de vehículos particulares, dados sus claros perjuicios en materia de congestión y contaminación.

Referencias bibliográficas

- BALLABIO, Alicia Marcela (2004): “Los determinantes de la selección individual de modo de transporte en la ciudad de Mendoza”. Tesis de Maestría. México DF.
- BORDAGARAY, Leandro; CARBAJAL, Rocío y MALIANDI, María (2002): “Soluciones a la congestión (“Midiendo la congestión en el Camino General Belgrano”
- Dirección de Vías y Medios de Transporte (1998): Encuesta Origen-Destino de 1998. Gobierno de la Provincia de Mendoza.
- FIGUEROA, Oscar (2005): “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina” Revista Eure Vol. XXXI. Santiago de Chile.
- GARCÍA, María Emilia: “Sistema de transporte público de pasajeros en la zona del Gran Mendoza.” Expuesto en el 5to Encuentro de investigadores de Ciencias Sociales. San Juan, Argentina.

- GINER DE LARA, María Elena (2002): “Los medios de transporte en el Gran Mendoza”. En Transporte, estructura de mercados y costos. Tópicos especiales. Facultad de Ciencias Económicas, UNCuyo. Mendoza.
- ISLAS RIVERA, Víctor (2000): “Llegando tarde al compromiso: La crisis del transporte en la ciudad de México”. El Colegio de México. México DF.
- LARA DE RICCI, María Inés (2002): “El transporte urbano de pasajeros en el Gran Mendoza”. En Transporte, estructura de mercados y costos. Tópicos especiales. Facultad de Ciencias Económicas, UNCuyo. Mendoza.
- Diario MDZ Online (2011): Llegaron a Mendoza las primeras unidades del Metrotranvía urbano. Mendoza. 28 de febrero de 2011
- Diario Los Andes (2005): “El gobierno adjudicó nuevos recorridos.” En Diario Los Andes, 28 de julio de 2005. Mendoza
- Diario Los Andes (2010): “Por día entran 138 000 autos al centro con una sola persona.” En Diario Los Andes 09 de abril de 2010. Mendoza.
- Gray de Cerdán, Nelly (2005) Repensando el Gran Mendoza. Estrategias de desarrollo urbano. EDIUNC
- MARZONET, Pedro (2009): “Prestación del servicio público de pasajeros.” Expuesto en Curso de Posgrado Gestión financiera del Sector Público. Facultad de Ciencias Económicas, UNCuyo. Mendoza
- MOLFINO, Alejandra (1993): “Reflexiones acerca de la dinámica territorial metropolitana. Desplazamientos urbanos y territorio: elementos para un debate”. Jornadas de debate en el marco del convenio Francia (ADEME) y Argentina (Secretaría de Energía de la Nación). Grenoble, Francia.

- NOVELLO, Carlos (2010): Entrevista realizada el día 18 de noviembre de 2010.
- PARDO, Carlos Felipe (2009): “Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina”. CEPAL, colección documentos de proyecto. Santiago de Chile.
- Revista Nueva A apretar el freno. Domingo...10/10/2010
- SEVERINO, Sebastián (2000) Trabajo de investigación: “Eficiencia en el transporte urbano de pasajeros en el Gran Mendoza. Análisis y propuestas”. Facultad de Ciencias Económicas, UNCuyo.
- Thomson, Ian (1997) ¿Por qué las inversiones en el transporte público no reducen la congestión de tránsito urbano? Revista de la CEPAL. Santiago de Chile
- -----“Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público: una investigación preliminar en ciudades de América Latina”. CEPAL. Santiago de Chile.
- -----“La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales”. CEPAL, N° 76. Santiago de Chile
- VALLE, Jorge Nicolás (2009): “La problemática del transporte público de pasajeros en el Gran Mendoza”. Expuesto en el Quinto Congreso Argentino de Administración Pública, Sociedad y Gobierno. Administración Pública y Cuestión Federal. San Juan, Argentina.
- -----: “El Transporte Público en el Gran Mendoza y la búsqueda de un sistema que garantice la accesibilidad.” Expuesto en el “5to Congreso Argentino de Administración Pública, Sociedad, Gobierno y Administración. Administración Pública y Cuestión Federal: La red Nación, Provincias y Municipios. San Juan, Argentina.

