

Debate: ¿cómo se viaja en la metrópolis?

Id Metropolitano entrevistó a dos especialistas en movilidad a partir de tres ejes preguntas: ¿Se viaja mejor o peor que en otras regiones latinoamericanas?, ¿es equitativo el sistema de transporte? y ¿Cuánto debería costar la tarifa? Tienen la palabra Inés Schmidt, coordinadora de la Universidad de Buenos Aires, y Claudio Varano, Vicepresidente División América Latina de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP).

1) ¿Cómo se viaja en la metrópolis Buenos Aires, en relación a otras regiones similares?

2) ¿Es equitativo el sistema de transporte?

3) ¿Cuánto debería costar la tarifa?

Inés Schmidt

Coordinadora del CETAM - FADU - UBA

1) Antes, una aclaración. Más que hablar de transporte, debemos hablar de las múltiples aristas que tiene la movilidad de las personas. Si sólo observamos el transporte, las respuestas serán sesgadas y poco representativas de la realidad; razón por la cual, podemos afirmar que todo se explica en los impactos heterogéneos de las políticas públicas en el territorio.

El derecho a la movilidad no sólo incluye el movimiento, sino por lo contrario su dimensión fundamental es la educación; es el reconocimiento del otro, comprender las diferencias; en definitiva, tener la capacidad para analizar aquellas operaciones de control social que posibilitan la exclusión con el consenso silencioso de la sociedad.

Buenos Aires es (¿o fue?) una ciudad integrada, donde el derecho a la movilidad se ejerce al día de hoy con dificultades serias, pero la impronta del sistema de transporte público posibilita implementar políticas que mejoren la calidad de vida de las personas. Por ejemplo, el Camino de Cintura es una oportunidad para la Ciudad Metropolitana si se definen acciones que privilegien el transporte público de personas; en consecuencia, lo que es hoy una infraestructura vial deficitaria con un entorno urbano necesitado podrá revertir dichas condiciones y configurar un hábitat consolidado e integrado.

2) Ahora bien, el transporte público es un servicio que debe garantizar la accesibilidad al trabajo, a la escuela, la salud, a la recreación, etc. y si observamos el Área Metropolitana, por ejemplo, los conjuntos habitacionales de don Orión, podemos decir que se dio respuesta a la necesidad de vivienda para sectores de la población que sin la intervención del Estado no pueden resolverla y como consecuencia de esta política pública se genera una nueva necesidad, el acceso al transporte público. Estas operatorias en el territorio son dispersas y sectoriales, hay vivienda y transporte, pero si analizamos los tiempos que insumen los viajes y sus costos, verificamos que impactan negativamente en la calidad de vida de las personas.

3) El costo del "boleto" tiene que ser accesible para todos y muy particularmente para aquellos sectores de la población con menores ingresos, el no poder pagar el transporte no sólo inmoviliza a la persona y a su familia; sino es la manifestación más cercana de la exclusión. Nuevamente, el Estado con todos los instrumentos necesarios, es el que tiene que intervenir y asegurar la movilidad de las personas y el acceso a la ciudad; con políticas públicas firmes y sostenidas en el tiempo.

En este sentido, la ciudad no debe ser el escenario para el simulacro de valores, es el lugar de la representación y la expresión de la sociedad, es donde se construye comunitariamente el simbolismo de las prácticas políticas.

Claudio Varano

Vicepresidente División América Latina de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP).

1) Me atrevería a decir que en la metrópolis se viaja bastante mejor que en la mayoría de las regiones latinoamericanas. Son pocas las ciudades que cuentan con la diver-

sidad de modos de transporte que tiene Buenos Aires. Me refiero a líneas de ferrocarril, líneas de subte y líneas de colectivos. Por supuesto que hay ciudades, por ejemplo en Brasil o México, que tienen opciones similares o mejores a la de Buenos Aires. Por último, existen ciudades de mucho menor tamaño donde, precisamente por este hecho, se viaja mejor que en nuestra metrópolis.

2) Hay que definir a qué nos referimos cuando hablamos de equidad en relación al sistema de transporte.

3) Sé que este tema es muy sensible y polémico. Por eso trataré de presentar mi punto de vista de la manera más clara posible. La tarifa actual que pagamos cada uno de

los usuarios del transporte público es de las más bajas de América Latina (30 centavos de dólar). Esto es comparable a los valores que se pagan en Ecuador, Venezuela y Centroamérica, donde el nivel y el servicio de transporte público es sensiblemente inferior al nuestro. Si tomamos en cuenta los subsidios que reciben las empresas de transporte, la tarifa "real" es prácticamente el doble. Esto coincide con los valores que se pagan en la mayoría de las ciudades de América Latina (de 60 a 80 centavos de dólar). Aquí lo que estoy respondiendo es cuanto debería costar la tarifa, no estoy diciendo que ese valor se deba transferir directamente al usuario final. Esa ya es una decisión política.