

TRANSPORTE Y SEGREGACIÓN URBANA: EL CASO DE BUENOS AIRES

Luis Javier Domínguez Roca (1)

INTRODUCCION:

Esta ponencia presenta resultados parciales del proyecto “Oferta de Servicios de Transporte Público de Pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Su distribución geográfica y significación social”, que estamos desarrollando con una beca del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de la República Argentina (Conicet) en el Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires.

Los objetivos del proyecto, en su formulación inicial, son los siguientes:

- 1) Identificar la distribución espacial de la oferta de transporte público de pasajeros en las distintas zonas del Área Metropolitana de Buenos Aires, a fin de evaluar la cantidad y calidad de los servicios en relación a la demanda de la población.
- 2) Evaluar el grado de relación existente entre oferta de servicios de transporte público de pasajeros y el nivel de vida en las distintas zonas.
- 3) Al seleccionar un área piloto de pequeña superficie, caracterizada por una insuficiente oferta de servicios de transporte público de pasajeros y un bajo nivel de calidad de vida a fin de profundizar el estudio del problema del transporte y sus posibles soluciones.

Los resultados que se presentan en esta ponencia se relacionan con los objetivos 1 y 2.

2.- MARCO TEORICO

2.1.- La ciudad capitalista y la segregación urbana

Siguiendo a Marino Folin, podemos decir que la ciudad es “la utilización capitalista del espacio físico”. (1).

“Así, el término la ciudad indica para nosotros no tanto un fenómeno cualquiera delimitado y destacable según determinado indicadores... Tampoco, consecuencia, indica este término un terreno privilegiado de investigación con respecto del campo, que le contraponga. Sino que

¹ Becario de iniciación del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet).

simplemente, y de un modo incluso genérico, la ciudad se define como utilización capitalista del espacio físico”.

De este modo, podríamos decir que la ciudad capitalista es la única ciudad universal, que abarca todo el espacio organizado por el modo de producción capitalista incluyendo “ciudades”, líneas de comunicación y áreas rurales integradas al mismo.

Pero dentro de esta ciudad capitalista planetaria se hace necesario distinguir “ciudades” individuales, comunidades locales, porciones de territorio dentro de las cuales la interacción económica y social es más intensa, directa y cotidiana. En cuanto a los criterios teóricos y operativos para delimitar estos espacios, adscribimos a los propuestos por César A. Vapnarsky (2), quien, destacando límites político-administrativos, propone dos criterios alternativos: el ecológico que concibe la localidad como comunidad local y el físico, que lo concibe como aglomeración. Este último se utilizó en el Censo Nacional de Población de 1980 (3), cuyos datos y cartografía empleamos en este trabajo.

En una sociedad de clases, la ciudad es, necesariamente, expresión territorial de las contradicciones de clase; la ciudad capitalista en una ciudad integrada funcionalmente en la producción y segregada socialmente en las condiciones materiales de vida de sus habitantes.

La segregación urbana implica una localización diferencial de la población según la inserción en la división social del trabajo. Esta segregación tiende a reproducirse por diversos mecanismos (4).

a) Mecanismos económicos, basados en la propiedad privada de la tierra y de la vivienda y en su comercialización como mercancía para obtener un valor de cambio.

El precio de la tierra urbana depende de la medida en que cada porción de territorio presenta condiciones tales que favorecen o dificultan su utilización, para fines urbanos (5).

Entre estas condiciones podemos considerar las siguientes:

- Condiciones físicas del suelo
- Accesibilidad: + distancia al centro
+ infla estructura y servicios de transporte
- Infraestructura de servicios varios.
- Prestigio tradicional de la zona

Todas estas características determinan el distinto valor y precio de cada porción de terreno urbano o potencialmente urbanizable y consecuentemente la posibilidad de acceso al mismo de los distintos grupos sociales. Para cada estado de ingresos existirá un

umbral por encima del cual la tierra y/o la vivienda resultan inaccesibles en propiedad y/o en cualquier.

b) Mecanismos jurídicos y políticos

- Protección jurídica irrestricta del derecho de propiedad privada de la tierra y de la vivienda, aún para su uso como bien de renta.
- Libertad en la construcción de alquileres y demás operaciones inmobiliarias.
- Uso de la fuerza pública para expulsar ocupantes ilegales (6)
- Política de “zoning”, ghetto, etc.

De este modo la decisión individual de localización residencial se verá sujeta a tres tipos de restricción:

- a) Restricciones económicas, referidas al precio de la tierra y la vivienda y al monto de alquileres.
- b) Restricciones no económicas, debidas a la existencia de tierras y viviendas desocupadas que no se encuentran en venta o alquiler, sea porque sus propietarios privados no están interesados en hacerlo, sea porque pertenecen al Estado y están destinadas a otros usos (por ejemplo, extensos terrenos pertenecientes a unidades militares).
- c) Restricciones de información, por las cuales cada individuo conoce solamente una parte pequeña de las posibilidades existentes de localización residencial.

Las restricciones (a) y (c) afectan diferencialmente a los distintos sectores sociales según su inserción en la división social del trabajo, expresada en el nivel de ingreso, de modo que las alternativas resultan mucha más restringidas para los sectores de menores ingresos.

En conclusión, los porcentajes de población de bajos ingresos (y por lo tanto en condiciones de pobreza) serán mayores en aquellas zonas de área urbana donde no se presenten las condiciones de valorización que hemos enunciado antes; es decir en aquellas que presentan condiciones físicas adversas (bajas, inundables, insalubres), escasa accesibilidad (por falta de vías de comunicación o por gran alejamiento del centro), deficiente provisión de servicios urbanos y que no son considerados tradicionalmente como áreas “de prestigio”.

2.2.- El caso de Buenos Aires

Las líneas generales de la actual configuración espacial del Área Metropolitana de Buenos Aires tienen su origen en la segunda mitad del siglo XIX, en relación con la expansión de las redes de ferrocarriles y tranvías. En esta época quedo delineado el esquema de ejes radiales (ferroviarios) a lo largo de los cuales se produjo después el crecimiento de la conurbación.

La gran expansión demográfica y territorial del Área Metropolitana durante la segunda mitad del siglo XX, vinculada con el acelerado proceso de industrialización de los años 50' y 60', reforzó este esquema radial. Los corredores de transporte automotor, en muchos casos, son paralelos a las líneas de ferrocarril.

El mapa 1 presenta los valores de densidad de población y porcentaje de la población de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas de cada partido del Área Metropolitana de Buenos Aires. Se puede observar, como siguiendo cualquier línea de ferrocarril desde la Capital Federal hacia la periferia, disminuye la densidad de población y aumenta el porcentaje de población en HNBI.

Entonces, la segregación residencial, en el caso de Buenos Aires, implica por un lado una marcada diferenciación entre distintos "tentáculos" de la conurbación; simultáneamente, y un aumento en sentido centro-periferia del porcentaje de población en condiciones de pobreza de cada tentáculo. A esto habría que agregar situaciones específicas, como por ejemplo, la localización de la población de escasos recursos en sitios.

En cuanto al transporte, su oferta está condicionada por el trazado de las redes de infraestructura vial y ferroviaria. Mientras el ferrocarril es propiedad del Estado, los servicios de transporte automotor masivo ("colectivos"), que representaban la parte más grande de la oferta de transporte público de pasajeros en el Área Metropolitana, pertenece a empresas privadas. Si bien los recorridos y las frecuencias son controlados y aprobados por el estado, los mismos son fijados según el criterio de rentabilidad empresarial. Cabe esperar entonces, que las zonas de mayor densidad de población sean generadoras de mayor cantidad de viajes, resaltando por lo tanto más rentables y recibiendo así mayor oferta de transporte. Si, de acuerdo con lo expresado más arriba, a una mayor distancia del centro de la Conurbación se verifica una menor densidad de población con un mayor porcentaje de población en HNBI, cabe preguntarse si, en esta misma dirección centro-periferia, se producirá una disminución de la oferta de transporte.

Hipótesis

De lo dicho hasta aquí se pueden extraer las siguientes hipótesis, cuya confrontación empírica para el caso del Área Metropolitana de Buenos Aires constituye el objetivo principal de este trabajo.

- 1) La densidad de población disminuye a medida que aumenta la distancia de la Capital Federal.

- 2) La rentabilidad de las empresas privadas de transporte público de pasajeros depende de su rentabilidad.
- 3) La oferta de transporte público de pasajeros depende de su rentabilidad.
- 4) De (2) y (3) se deduce que la oferta de transporte público depende de la densidad de población
- 5) De (1) y (4)) se deduce que la oferta de transporte público de pasajeros disminuye a medida que aumenta la distancia de la Capital Federal.
- 6) El porcentaje de población en condiciones de pobreza aumenta a medida que aumenta la distancia de la Capital Federal.
- 7) De (5) y (6) se deduce que, probablemente, las zonas donde residen mayores porcentajes de población en condiciones de pobreza tienen una baja oferta de servicios de transporte público de pasajeros.

3.- METODOLOGIA

3.1.- Definición del área de estudio

Si bien el proyecto se refiere la totalidad del Área Metropolitana de Buenos Aires, la primera etapa del mismo, cuyos resultados exponemos aquí, se restringe al partido de La Matanza (uno de los 19 municipios que, junto con la ciudad de Buenos Aires, componen el área tradicionalmente denominada "Gran Buenos Aires"). Más específicamente nos referimos al área urbana del partido, entendiendo por tal la superficie que el Censo Nacional de Población de 1980 considera como formando parte del Conturbado Bonarense, a partir de un criterio físico de delimitación (ver marco teórico). En 1980 el partido tenía una población de 919 566 habitantes en una superficie de 323 Km², correspondiendo al área urbana 944 474 habitantes en aproximadamente 188 Km². Como unidades de información estadística hemos utilizado las 38 fracciones censales en que se divide el partido en el Censo Nacional de 1980, tomando en cada una la parte correspondiente al área urbana.

3.2.- Indicadores

Para estudiar la relación entre las variables mencionadas en las hipótesis enunciadas anteriormente, se utilizaron los indicadores que se detallan en el siguiente cuadro:

VARIABLE	INDICADOR
DISTANCIA	d_j : Distancia mínima desde el centro geométrico aproximado de la fracción censal j al eje formado por la avenidas General Paz y Díaz Velez
DENSIDAD DE POBLACION	Z_j : Densidad de población urbana de

OFERTA DE TRANSPORTE		la fracción censal j
		Cj: Capacidad total de transporte público de pasajeros de la fracción censal j ponderada según la población urbana.
POBLACION EN	EN	Pj: Porcentaje de población
CONDICIONES DE	DE	urbana de la fracción censal j que reside en Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas
POBREZA		

Fuentes: **dj:** medición propia sobre cartografía; **zj:** población urbana por fracción censal según Censo Nacional de Población de 1980 y superficie según medición propia sobre cartografía; **cj** datos sobre recorridos, frecuencias y capacidades vehiculares de Secretaria de Transporte de la Nación, Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, municipalidades de los partidos del Gran Buenos Aires y Ferrocarriles Argentinos (datos inéditos); **Pj:** INDEC: “La pobreza en argentina” ().

El indicador c se construyó según la siguiente fórmula:

PAGINA 286

Donde:

Cj = capacidad total de transporte público de pasajeros de la fracción censal j ponderada según la población urbana.

Cj = capacidad total de transporte público de pasajeros de la fracción j (sin ponderar).

Uj = población urbana de la fracción j.

Ci,j = capacidad del ramal de transporte público de pasajeros (automotor o ferroviario) que pasa por la fracción j.

Si = capacidad máxima media de los vehículos del ramal i (es decir cantidad máxima de pasajeros, sentados y parados, que cabe en un vehículo promedio del ramal i, entendiendo por “vehículo” a cada bus en el caso del transporte automotor y a cada tren entero en el caso del ferrocarril).

Por razones de espacio no se incluyen los valores obtenidos para cada indicador.

3.3.- Comparación de los valores de los indicadores

A los efectos de confrontar empíricamente las hipótesis propuestas en el marco teórico, se utilizaron dos procedimientos de comparación de indicadores.

3.3.1.- Correlación estadística

Para cada par de indicadores se obtuvo el coeficiente de correlación gradual de Spearman, cuyos valores se presentan en la siguiente página.

3.2.2.- Comparación cartográfica visual

Complementariamente, se construyeron los mapas 2, 3 y 4 que exhiben la distribución territorial de cada indicador en el partido de La Matanza.

La interpretación de los resultados obtenidos se desarrolla en el siguiente punto.

4.- RESULTADOS

La siguiente matriz muestra los valores del coeficiente de correlación para cada uno de los seis pares de indicadores:

	Densidad de la población urbana zj	Capacidad total de transporte ponderada Cj	Porcentaje de población urbana Pj
Distancia a la Capital	dj -0.34	-0.70	0.88
	zj	0.43	-0.59
	cj		-0.65

Los mapas 2, 3 y 4 muestran la distribución espacial de los indicadores de densidad de población, porcentaje de población en HNBI (urbana), y capacidad total de transporte público de pasajeros ponderada según la población urbana.

A continuación comentaremos brevemente la relación entre cada par de variables, teniendo en cuenta los resultados de la matriz de correlaciones y los mapas.

4.1.- Distancia y densidad de población

De acuerdo con la matriz el valor del coeficiente de correlación entre estas dos variables es negativo y bastante elevado (-0.74). El mapa 2 permite ver la variación de la densidad de población urbana en relación a la distancia de la Capital Federal. Vemos que las zonas cercanas a la capital presentan densidades superiores a la del partido, excepto las tierras bajas e inundables cercanas al río Matanza y otras dos fracciones censales cuyas superficies están destinadas, en un considerable porcentaje, a usos no

residenciales. Por su parte, la zona más “alejada” del partido (hablando siempre en relación al límite con el capital) presenta densidades bajas.

4.2.- Distancia y población en condiciones de pobreza

El índice de correlación entre los indicadores “distancia al límite con la Capital Federal” y “porcentaje de población en hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (HNBI)”, es el más elevado de todos los que aparecen en la matriz +0.88. Esto coincide con lo que muestra el mapa 3, donde podemos apreciar una clara visión del partido en dos zonas; una, más cercana al límite con la Capital, donde los porcentajes de población en HNBI son inferiores a la media del partido, y otra, más alejada, donde todas las fracciones superan a la media. Esto es coherente con las hipótesis acerca de la relación entre accesibilidad, valor de la tierra, segregación territorial y condiciones de vida de la población enunciadas en el marco teórico de esta ponencia.

4.3.- Densidad de población y población en condiciones de pobreza

Si estos dos indicadores varían en relación a la distancia de la Capital, uno disminuyendo y el otro aumentando, entonces cabe esperar una correlación negativa entre los mismos. El efecto, esto es lo que sucede pero el valor absoluto del índice es menor que en 4.4 y 4.2 (índice = -0.59).

Esto se debe a dos causas:

- a) Como vimos en 4.1 la variación de la densidad de población no depende estrictamente de la distancia, existiendo algunas zonas de baja densidad de población cercanas al límite con la Capital.
- b) Dejando de lado estas zonas que ya habían sido especificadas en 4.1, el resto del área de estudio puede ser dividido en tres partes:
 - una cercana al límite con la Capital, con altas densidades y bajos porcentajes de población en HNBI.
 - Una intermedia, con altas densidades de población urbana y altos porcentajes de población en HNBI.
 - Una alejada con bajas densidades de población y altos porcentajes de población en HNBI.

La existencia de la zona intermedia donde ambos indicadores presentan valores altos, contribuye a reducir el valor absoluto del coeficiente de correlación.

4.4.- Oferta de transporte, distancia y densidad

De acuerdo con el marco teórico, cabría esperar una disminución progresiva de la oferta de transporte a medida que aumentará la distancia de la Capital y disminuyera la densidad de población. Para el caso de la distancia, el coeficiente de correlación hallado es un signo negativo, como era de esperar, y su valor absoluto es bastante elevado (-0.70). Sin embargo, observando el mapa 4 podemos ver que se da una disminución progresiva y uniforme en relación con la distancia sino que sigue “cuñas, de modo tal que a lo largo de los principales corredores de circulación (8), Las zonas de alta capacidad de transporte público de pasajeros penetran profundamente en el partido (Avenida Rivadavia, Ruta Nacional N°3, Autopista TTE. Gral. Ricchieri) mientras que, por el contrario, las zonas intersticiales entre estos corredores, presentan bajos valores de oferta de transporte, aún cuando lleguen al mismo límite con la Capital. La configuración de los corredores es el resultado de un proceso histórico cuyo análisis escapa a los alcances de esta ponencia.

Por su parte, la densidad de población que, de acuerdo con lo planteado en el marco teórico, debería ser el principal factor en la determinación de la demanda y por tanto de la rentabilidad de los servicios de transporte y de la magnitud de oferta, presenta por el contrario un coeficiente de correlación que, si bien es de signo positivo, resulta muy bajo el valor absoluto (0.43).

En la explicación de este bajo grado de correlación hay que tener en cuenta los siguientes aspectos:

- a) Una cuarta parte de la oferta de transporte público de pasajeros del partido está dada por los ferrocarriles, cuya flexibilidad respecto a la demanda es muy inferior a la que puede tener el transporte automotor.
- b) Para el caso del transporte automotor, la rentabilidad no depende sólo de la magnitud de la demanda sino que también el costo, que varía territorialmente en función de, por ejemplo, el tipo y estado de la infraestructura vial. Además, la magnitud de la demanda no depende solamente de la densidad de población residente, sino también de las características socio-económicas de esta población y de la existencia de fuentes de trabajo, industrias, comercios, oficinas, escuelas, centros de servicio, etc. en la zona.
- c) Por otra parte, la oferta de transporte en un lugar no depende solamente de la demanda en ese lugar. Por el contrario, hay que tener en cuenta la configuración general de la red, ya que pueden existir zonas que, aún siendo poco relevantes como origen y destino de viajes, presentan una oferta importante de transporte por ser atravesadas por corredores provenientes de otras zonas. Un ejemplo en el partido de La Matanza es el de la fracción 9, situada en el ángulo formado por la Avenida General

Paz y El río Matanza. Esta zona presenta terrenos bajos e inundables, con baja densidad de población, pero es atravesada por importantes corredores: Autopista Ricchieri, Avenida General Paz y Camino de Cintura. Esto determina una elevada capacidad total de transporte público de pasajeros, cuya rentabilidad no está determinada por los viajes generados o atraídos dentro de la zona.

4.5.- Transporte y población en condiciones de pobreza

En el marco teórico supusimos la existencia de una correlación negativa entre estas dos variables (hipótesis 7). Este supuesto se fundaba en la posible vinculación de ambas con la densidad de población, que a su vez se esperaba que variase en función de la distancia. Ya hemos visto que tanto la capacidad de transporte como el porcentaje de población en HNBI presentan una débil asociación con la densidad de población, aunque por otra parte las variables mencionadas presentan una correlación importante con la distancia de la Capital. El índice de correlación hallado entre capacidad total de transporte ponderada y porcentaje de población HNBI (-0.65) se debe a la dependencia de ambos indicadores respecto a la distancia.

Observando comparativamente los mapas 3 y 4 podemos distinguir a) zonas con altos valores de oferta de transporte y bajos porcentajes de población en HNBI:

-se encuentra próximos a la Capital Federal
- Coinciden con los principales corredores de transporte automotor.

b) Zonas con altos valores de oferta de transporte y altos porcentajes de población en HNBI:

- Incluye dos fracciones censales situadas sobre la Ruta Nacional N° 3 (1° que explica el alto valor de la oferta de transporte) a una distancia considerable de la Capital (lo que explicaría su alto porcentaje de población en HNBI).

c) Zonas con bajos valores de oferta de transporte y bajos porcentajes de población en HNBI:

-Son tres zonas que ocupan espacios intersticiales entre corredores importantes de transporte público de pasajeros, pero en áreas cercanas a la Capital.

Lo primero influye en la baja oferta de transporte, mientras que la cercanía a la Capital se vincula con el mayor precio de la tierra y el menor porcentaje de población en condiciones de pobreza.

d) Zonas con bajos valores de oferta de transporte y altos porcentajes de población en HNBI:

- Ocupa toda el área “alejada” del partido, a partir de la calle Criatianía.

5.-CONCLUSIONES

A partir de estos resultados y en relación a la hipótesis propuestas en el marco teórico podemos enunciar las siguientes conclusiones:

1) En líneas generales, la densidad de población disminuye desde la capital hacia la periferia; pero, a nivel local, resulta necesario incorporar otros factores (topografía, uso de suelos, etc.)

2) La rentabilidad de las empresas de transporte público de pasajeros no dependen solamente de la densidad de población sino también de sus características socio-económicas, de la capacidad de generación y atracción de viajes de los usos del suelo predominantes en las zonas servidas y de la variación espacial de los costes en relación al tipo y estado de la infraestructura.

3) la oferta de transporte de una zona no depende necesariamente de la rentabilidad de los servicios en la zona, ya que la rentabilidad debe calcularse sobre la totalidad del trazado y no en segmentos particulares del mismo.

4) Afirma que la oferta de transporte depende de la densidad de población, resulta entonces una simplificación excesiva.

5) Los datos empíricos apoyan la hipótesis de que la oferta de transporte disminuye desde la Capital hacia la periferia; sin embargo, esta disminución no es progresiva y uniforme: la oferta de transporte se configura especialmente siguiendo corredores cuyo trazado es el resultado de un proceso histórico y no puede explicarse en términos de comparación espacial a temporal de variables.

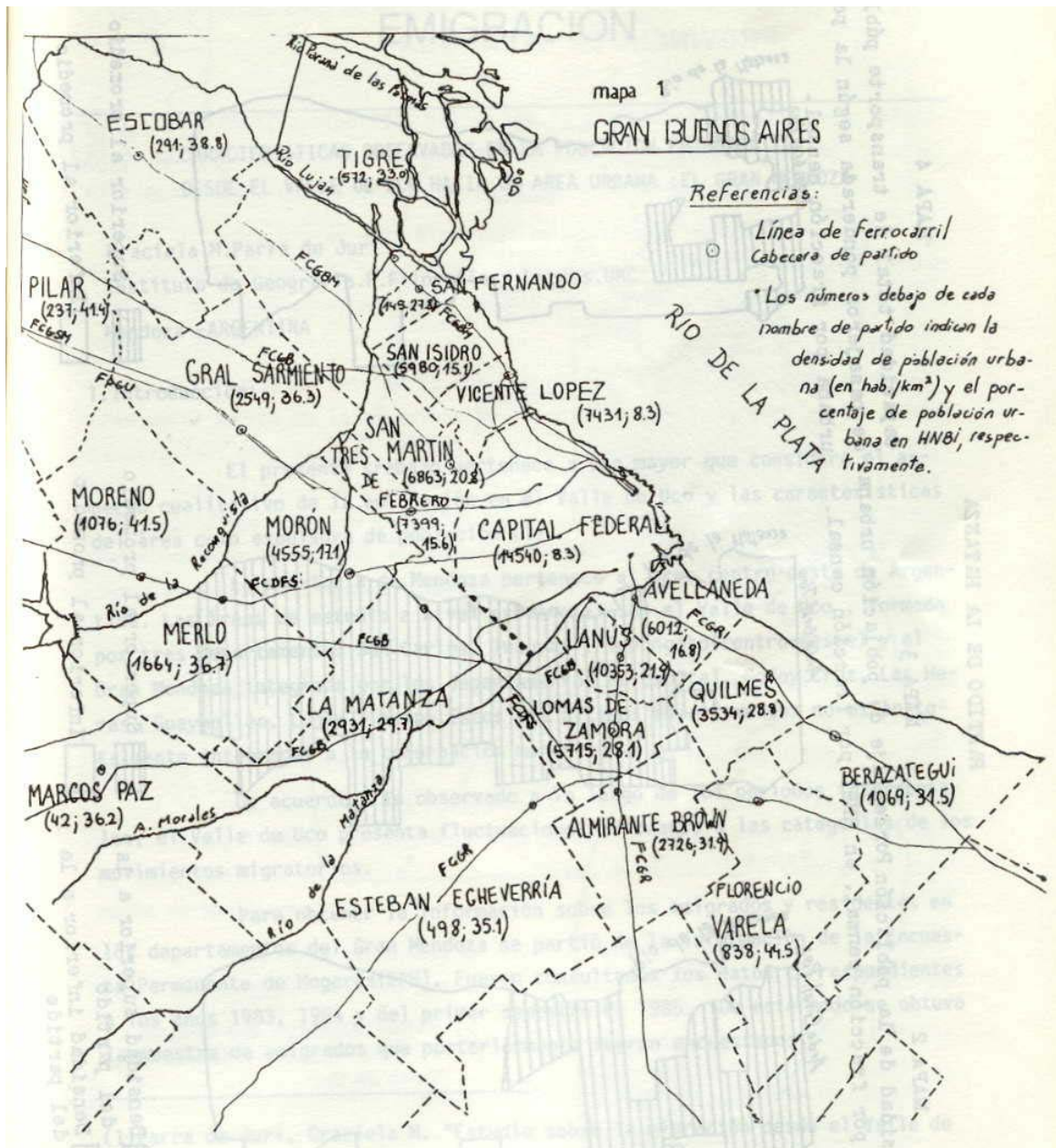
6) Para el caso del partido de La Matanza se puede establecer que la distribución espacial de la población en condiciones de pobreza sigue una marcada pauta de segregación, centro-periferia, de modo que las zonas cercanas a la Caitla presentan porcentajes de población en HNBI mucho más bajos que las más alejadas y menos accesibles.

7) La coincidencia territorial de las zonas de mayor porcentaje de población en condiciones de pobreza, con la de menor oferta de transporte público no se debe a una relación causal directa entre las dos variables; sin embargo, ambos aspectos forma parte de una dinámica global de urbanización. Esta dinámica es histórica y no puede aprenderse por la simple comparación de la distribución

espacial de algunos indicadores, requiriendo el análisis de los distintos agentes que intervienen en el proceso de urbanización.

NOTAS

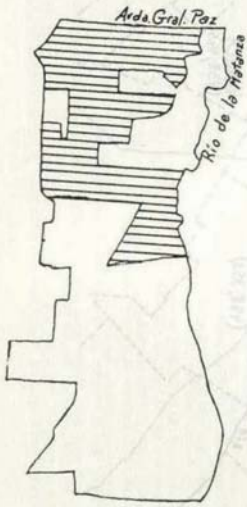
- (1) FOLIN, Marino: La ciudad del capital y otros escritos. Ed. G. Gilli, Madrid, 1977.
- (2) VAPÑARSKY, César A.: Aportes teórico-metodológicos para la determinación censal de localidades. CEUR, Buenos Aires, 1984.
- (3) REPUBLICA ARGENTINA. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS: Censo Nacional de Población 1980.
- (4) Con el término “mecanismos” hacemos referencia a relaciones sociales por las cuales determinados hechos se repiten cotidianamente y aparecen como leyes “leyes” para el individuo; si bien es una perspectiva histórica más amplia estos mecanismos “funcionan” solo durante un determinado período de tiempo y se modifican a medida que cambian las relaciones sociales que les dan sustento, de modo que, en definitiva, su determinación no es “mecánica” sino social.
- (5) Por fines urbanos entendemos todos aquellos que implican una utilización capitalista del espacio de condiciones tales que la economía de aglomeración son indispensables, a saber:
 - Localización de unidades de producción industrial.
 - Localización de instalaciones destinadas a actividades comerciales, financieras y de servicios.
 - Espacios de circulación material de bienes y personas.
 - Espacios destinados a la reproducción de fuerza de trabajo (viviendas, escuelas, hospitales, instalaciones recreativas).
 - Áreas residenciales de la burguesía.
 - Espacios destinados a funciones políticas y administrativas.
- (6) Un caso extremo es la erradicación compulsiva de las “villas miseria” de la ciudad de Buenos Aires, ordenada y ejecutada de 1977 por el gobierno militar.
- (7) REPUBLICA ARGENTINA. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS: La pobreza en la Argentina. INDEC, Buenos Aires, 1985.
- (8) Para la conceptualización y delimitación operativa de estos corredores ver ARROLLO, Mónica y Escolar, Marcelo: Elementos teóricos y metodológicos para una contribución a la definición de corredores y superficies homogéneas de flujos y direccionalidad de transporte público automotor del Gran



PARTIDO DE LA MATANZA

MAPA 2

Densidad de la población Porcentaje de población urbana urbana por fracción censal, en HNBI por fracción censal.

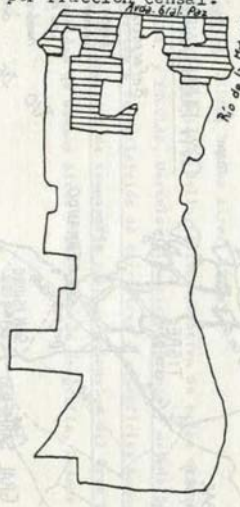


MAPA 3

Capacidad total de transporte público de pasajeros ponderada según la población urbana por fracción censal.



MAPA 4



■ Densidad superior a la del partido
□ Densidad inferior a la del partido

■ Superior al promedio
□ Inferior al promedio

■ Superior al promedio
□ Inferior al promedio