

TRANSPORTE Y EDUCACIÓN EN LA CIUDAD DE SANTA FE
TRANSPORTATION AND EDUCATION IN THE CITY OF SANTA FE

Autor

Giménez Puentes, María Pía

E-mail

piagimenez07@gmail.com

Eje Temático

Economía

Palabras claves: Transporte Público Pasajeros; Recorridos; Educación

I. Resumen

El presente trabajo de investigación se enmarca en una de las principales líneas de acción que realiza el Proyecto CAI +D “Regulación de Servicios Públicos en Europa, Latinoamérica y Argentina” buscando profundizar los diferentes estudios realizados sobre disponibilidad del servicio de Transporte Público de Pasajeros (TPP) y, en este caso particular, respecto al acceso a los diferentes establecimientos educativos que posee la ciudad de Santa Fe.

II. Introducción

El servicio de transporte público es un elemento clave para el desarrollo de las sociedades y las ciudades, por lo que, su prestación debe procurar la universalidad del servicio a partir de una cobertura que permita satisfacer diversas necesidades (García Schilardi, 2010).

La presente investigación parte del trabajo realizado en la tesis de posgrado de la Maestría en Administración Pública¹ (FCE-UNL) considerando el transporte

¹ Donde se analizó a partir del status socioeconómico de la población de la ciudad de Santa Fe la condición de accesibilidad /disponibilidad del TPP –subsistema colectivos-. Algunas de las principales conclusiones alcanzadas es que las zonas de mayor vulnerabilidad socioeconómica tienen una baja disponibilidad del servicio; lo que se traduce en mayores distancias recorridas a la parada más próxima de colectivo.

público de pasajeros -subsistema colectivo- como un servicio que presenta una demanda derivada, el cual permite acceder a otros bienes, como ser, la educación. A partir del análisis de sistema de TPP y los establecimientos educativos de la ciudad de Santa Fe se busca dar cuenta la disparidad de acceso que presentan algunas zonas respecto del servicio.

La importancia del sector se observa en todas las ciudades medianas y grandes, ya que es un medio de desplazamiento frecuente para individuos de todas las clases sociales. Según estadísticas publicadas por la ONU (Estache y Gomez Lobo, 2004), alrededor del 40% de los viajes al trabajo en los países de medianos y bajos ingresos en 2001 se realizaron a través del servicio de transporte urbano de colectivos. En algunas ciudades latinoamericanas este valor puede alcanzar hasta el 60%, como es el caso de Santa Fe (Regoli, 2007). Así, se destaca la alta incidencia del transporte urbano como medio de movilidad de un gran porcentaje de la población.

A partir de los resultados expuestos en el estudio precedente donde se expone la situación de vulnerabilidad social que presentan los barrios del cordón oeste y costa de la ciudad de Santa Fe se propone generar herramientas que permitan tener una mirada integral del Transporte Público de Pasajeros como servicio público donde el Estado debe garantizar su universalidad, accesibilidad, regularidad y continuidad a toda la población promoviendo una mejora en la calidad de vida de los mismos.

Actualmente, el sistema de colectivos en la ciudad tiene como principales problemas, entre otros, la falta o ausencia de la extensión del recorrido hacia áreas marginales, la falta de inversión en infraestructura por parte de los empresarios con el fin de promover una mayor eficiencia en su prestación, la frecuencia y su regularidad, entre otros.

En cuanto a sus recorridos, el servicio exhibe una distribución desigual sobre el territorio revistiendo signos de exclusión social, principalmente, de aquellos sectores más vulnerables de la sociedad.

El presente estudio tiene como objetivo principal diagnosticar el estado de accesibilidad de la población en edad escolar para todos los niveles y modalidades a los establecimientos educativos a través del uso del TPP.

Así, se busca poder contribuir al diseño de políticas públicas -en materia de transporte urbano de pasajeros- que promuevan la inclusión, principalmente, de aquellos sectores más vulnerables de la población que sólo cuenta con el servicio de colectivos para trasladarse de un lugar a otro.

III- Hipótesis y Metodología de Investigación

Se plantea como hipótesis de trabajo que el servicio de TPP -subsistema de colectivo- garantiza el acceso de niños, niñas y jóvenes a los establecimientos educativos en la ciudad de Santa Fe.

En cuanto a la metodología implementada es de tipo cuantitativa, descriptiva. Se trabaja principalmente con datos secundarios provenientes de organismos públicos locales, provinciales y nacionales.

En particular, para el análisis educativo se utilizan datos sobre matrículas y establecimientos educativos de la ciudad brindados por la Dirección de Estadísticas del Ministerio de Educación de la Provincia de Santa Fe. Se elaboró un mapeo de los establecimientos educativos y se construyó un indicador que expone el grado de concentración de los mismos según matrículas en las diferentes zonas de la ciudad.

Para la descripción del servicio de TPP -subsistema colectivo- se tuvo como insumo datos aportados por el Ministerio de Transporte de la Nación, el Gobierno de la ciudad de Santa Fe y de las empresas de colectivos que prestan el servicio en el ejido urbano. Se estimó la demanda promedio por día de pasajeros por línea, aportando a la construcción de una variable proxy de la población estudiantil usuaria del servicio a los fines de contrastar la hipótesis de trabajo.

IV- Análisis e Interpretación de Resultados

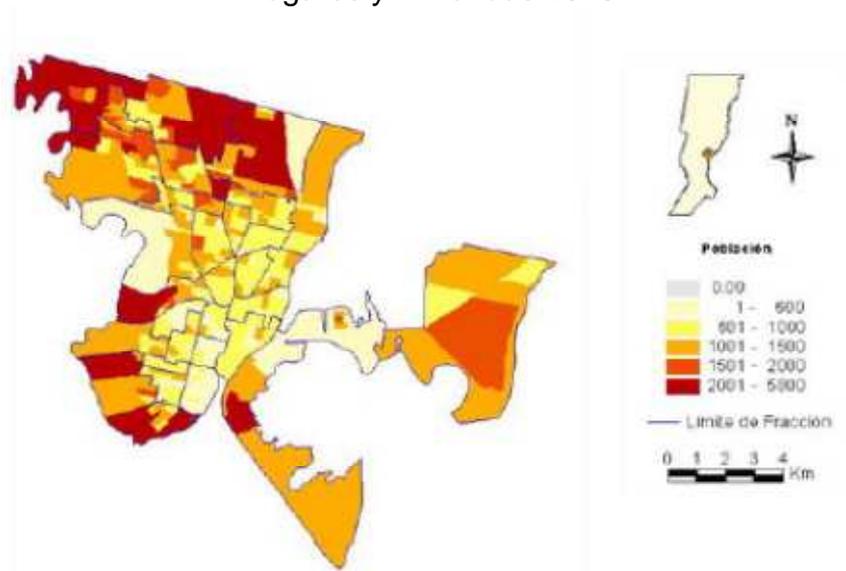
La ciudad de Santa Fe cuenta con un total de 417.224 habitantes para el año 2016 según proyección de población del IPEC². Teniendo en cuenta que el Municipio de Santa Fe abarca 268 km² (con aproximadamente el 70% conformado por ríos, lagunas y bañados) (SFCV, 2014).

En las últimas dos décadas presentó un crecimiento desordenado sobre el territorio generando asentamientos informales por fuera de la zona defensa. Las ciudades que crecen y se desarrollan sin planificación hacen que los servicios básicos sean insuficientes, generando desequilibrios (excesos de demanda u oferta) en diferentes partes del territorio.

² Población estimada al 1° de julio de cada año calendario, según departamento y localidad. Provincia de Santa Fe. Años 2010-2025.

Según la investigación realizada por Giménez Puentes (2016), la ciudad de Santa Fe concentra el mayor volumen de población en el cordón norte-oeste y costa.

Mapa 1. Población de la ciudad de Santa Fe. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.



Fuente: CNPHyV 2010 Mapa elaborada por el IPEC de la Provincia de Santa Fe.

La conformación del servicio de TPP sobre el territorio

Actualmente, el TPP -subsistema colectivo- está conformado por 14 líneas urbanas que realizan su recorrido de Norte a Sur y nuclean su prestación en tres grandes empresas de transporte – ERSA S.A, Autobuses Santa Fe S.R.L y Recreo S.R.L – lo que refleja un alto poder de mercado por parte de las mismas (proceso de cartelización).

Por su naturaleza de servicio público, el TPP debe ser universal, regular, accesible y continuo a los fines de salvaguardar los derechos de los usuarios a un servicio no excluyente (tarifa), con frecuencia regular y buena cobertura en los diferentes puntos del ejido urbano. Es decir, garantizar las condiciones necesarias para un traslado seguro, cómodo y accesible en un sentido amplio.

Tabla 1. Oferta de TPP –subsistema colectivo- ciudad de Santa Fe. Año 2016.

Empresas	Líneas de Colectivos
ERSA S. A	1
	2 ³
	3
	9
	15
Autobuses Santa Fe S.R.L	4
	8
	14
Recreo S.R.L	5
	10
	11
	13
	16
	18

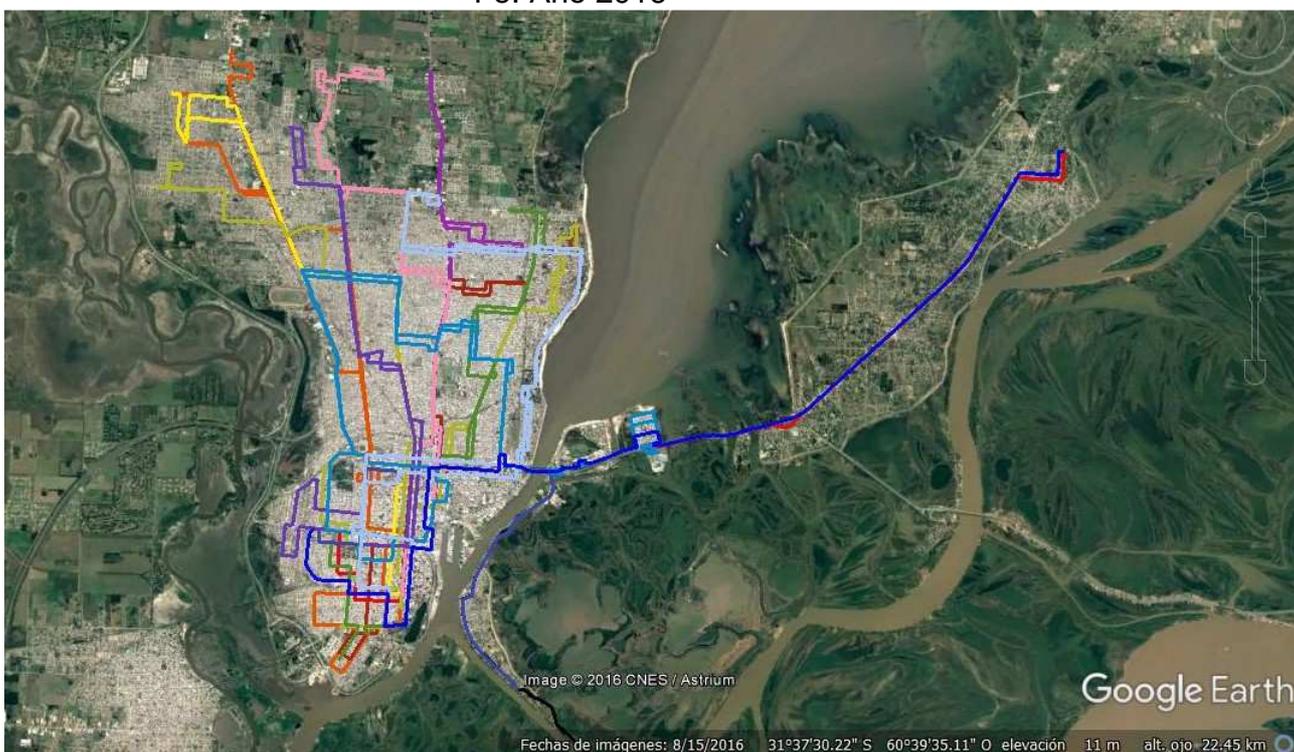
Fuente: Elaboración propia en base datos de Colectivos Santa Fe y Ersa Urbano.

Los recorridos del TPP –colectivos- se encuentran reglamentados a partir de la Ordenanza N° 11.580/09, por medio de la cual se observa que la circulación de las líneas urbanas de colectivos presentan una distribución desigual sobre el territorio con áreas extensas sin servir y con dificultades de ingreso a determinados barrios del cordón oeste, norte y costa de la ciudad, principalmente, por cuestiones de infraestructura (condiciones y mantenimiento de las calles). Esto genera áreas de vacancia en la prestación del servicio, lo que conlleva un mayor tiempo de traslado a la parada más próxima para aquellos usuarios ubicados en zonas periféricas del territorio (Giménez Puentes, 2016).

En el siguiente mapa se expone la distribución de Km de extensión sobre el territorio que presentan cada una de las líneas urbanas de TPP en la ciudad de Santa Fe. Como se puede observar existe una excesiva concentración en el macrocentro del ejido urbano, con pocas líneas de colectivos en la zona norte y costa. Asimismo, es de señalar la no existencia de recorridos sobre territorio en sentido oeste-este del mismo.

³ <http://www.rosariobus.com.ar/santafe/lineas/linea-2/>

Mapa 2. Recorridos de las líneas urbanas de colectivos en la ciudad de Santa Fe. Año 2016



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Colectivos Santa Fe y Gobierno de la ciudad de Santa Fe.

Por otro lado, se construye un indicador que expone la demanda promedio de pasajeros (DPP) por recorridos realizados (vueltas por día). El mismo busca representar aquellas líneas urbanas de colectivo con mayor cantidad de usuarios y vincularlos a determinadas zonas para garantizar su disponibilidad. La construcción del DPP supone que los recorridos se dan a una velocidad constante, por lo que, se debería tener en cuenta que dicho valor puede oscilar por encima o por debajo del promedio en función de las horas pico/no pico del día.

En cuanto a la cantidad de vueltas que realizan las líneas, se observa una relación indirecta con el DPP. Es decir, las líneas urbanas de colectivos 4, 5, 10 y 14 son las que más vueltas realizan (vinculado a una menor extensión de su red estática) y exhibe DPP menor. Esta situación se debería analizar en

contexto con las principales problemáticas a resolver que manifiestan los usuarios del servicio (frecuencia, cambios de recorrido y/o cumplimiento de los mismos, el no acceso a determinados barrios, etc) ya que las zonas que recorren difieren una de otras, lo que determina las particularidades de cada territorio.

En términos generales, la demanda promedio por día de pasajeros es de 54 por kilómetros recorridos (vuelta completa) según las diferentes líneas urbanas de colectivos.

En cuanto a las líneas que mayor demanda de pasajeros presentan a lo largo de su recorrido (en promedio, más de 60 pasajeros por kilómetros recorridos) son las líneas: 1, 2, 9 y 11. Si consideramos las zonas de sus recorridos observamos que abarcan los distritos NorOeste, Centro, Oeste y Norte de la ciudad, respectivamente. Cabe destacar que las mismas, tienen una relación directa en cuanto a la extensión de su red estática y los Km que recorren. Sin embargo, la línea 13 presenta un caso atípico donde la relación demanda promedio de pasajeros y la red estática de circulación es inversamente proporcional.

Si analizamos por zona, por ejemplo, el distrito La Costa se encuentra servido por las líneas 2, 9 y 13 que refleja en su conjunto un volumen promedio de pasajeros transportados de 57, siendo su extensión sobre el territorio muy extensa (por mencionar algunos barrios: Alto Verde- La Boca- El Pozo- La Guardia, Colastiné Norte y Sur).

Tabla 2. Km recorridos y demanda promedio de pasajeros según líneas urbanas de TPP de la ciudad de Santa Fe

Líneas Urbanas de Colectivos	Red de Estática ⁴	Km Recorridos anuales	Pasajeros Transportados Anuales	Cantidad de vueltas por día	Demanda por día	Demanda Promedio de Pasajeros por vueltas
1	29,0	1.063.885	2.401.615	109	6.580	60
2	39,1	1.508.581	2.790.852	115	7.646	67
3	28,5	1.215.432	2.321.941	127	6.361	50
4	24,9	1.400.304	2.618.313	167	7.173	43
5	32,0	1.678.438	3.337.481	156	9.144	59
8	27,0	1.345.110	2.635.754	148	7.221	49

⁴ Longitud en Km recorridos que exhiben las líneas urbanas de colectivos de la ciudad de Santa Fe.

9	45,2	1.362.572	2.262.838	90	6.200	69
10	27,0	1.375.816	2.377.268	152	6.513	43
11	32,0	746.321	1.999.035	69	5.477	79
13	40,2	717.544	659.098	53	1.806	34
14	27,4	1.520.831	2.711.731	165	7.429	45
15	29,2	1.194.492	2.265.718	122	6.207	51
16	35,1	1.495.894	2.517.165	127	6.896	54
18	28,5	1.428.732	2.946.515	149	8.073	54

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Transporte de la Presidencia de la Nación.

El TPP y su alcance a los establecimientos educativos de la ciudad

El análisis de los establecimientos educativos expone cómo sirve el servicio de colectivos urbanos a determinadas zonas de la ciudad. Para continuar con la delimitación geográfica asumida en el estudio precedente de vulnerabilidad socioeconómica es que se utiliza la visión por distritos administrativos⁵, buscando de manera aproximada y bajo criterios preestablecidos vincularlos con determinados barrios de la ciudad. Focalizarnos en la unidad territorial “barrio” nos permite pensar el territorio de un proceso de construcción social y no circunscripto a límites de gestión administrativas.

En cuanto a la infraestructura educativa, la ciudad de Santa Fe cuenta con un total de 485 instituciones para todos los niveles y modalidades del sistema, las cuales presentan, en promedio, un total de 320 matrículas, aproximadamente. Del total de instituciones educativas, 162 instituciones presentan valores superiores al promedio de matrículas y 28 del total triplican dicho valor (más de 900 matrículas).

En cuanto a la localización sobre el territorio, se observa que el 44,7% del total de instituciones educativas se ubican en el centro-sur del ejido urbano de la capital provincial, concentrando el 45,0% del total de matrículas para el año 2013.

⁵ Según la Ordenanza Municipal N° 11.513, la ciudad de Santa Fe se encuentra dividida en 8 distritos de gestión administrativa, lo cual se da a partir de un proceso de descentralización cuyo objetivo es lograr una mayor eficacia y cercanía territorial en la implementación de las políticas públicas.

Tabla 3. Distribución de los establecimientos educativos de la ciudad de Santa Fe por distritos. Año 2013.

Distritos	Establecimientos Educativos	Participación	Superficie Distrito (Km2)
Centro	161	33,2%	10,3
NorOeste	73	15,1%	16,6
Este	63	13,0%	12,7
Oeste	60	12,4%	12,2
SurOeste	56	11,5%	8,21
Norte	52	10,7%	11,0
La Costa	19	3,9%	27,6
NorEste	1	0,2%	10,7
Total general	485	100,0%	109,31

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección de Estadísticas, Ministerio de Educación de la Prov. Santa Fe.

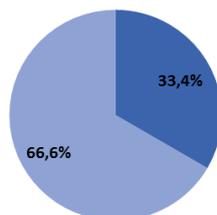
Es de destacar que, la procedencia de los alumnos de los establecimientos de la zona sur-centro de la ciudad no pertenece a los radios escolares correspondientes según el criterio del sistema educativo sino que, en su mayoría, tiene su lugar de residencia en el cordón NorOeste- Oeste o costa de la ciudad. Esto refleja la segregación y fragmentación que se produce en el territorio como consecuencia de diversos factores sociales, económicos, ambientales y/o culturales que construyen realidades diferentes y donde espacios contiguos del territorio exhiben diversos grados de convivencia.

Si se analizan sólo aquellas instituciones que representan la mayor cantidad de matrículas (28 establecimientos) se tiene la siguiente distribución porcentual por zona: el 35,7% corresponden al distrito Centro, el 28,6% están en el distrito NorOeste, el 14,3% en el distrito Norte, el 10,7% en el distrito Este, el 7,1% en el distrito Oeste y el 3,6 restante en distrito SurOeste.

A pesar de que el Distrito Centro tiene la mayor participación, el 53,6% de las instituciones educativas que nuclean la mayor cantidad de matrículas se ubican en los distritos Norte, Oeste y SurOeste de la ciudad.

Gráfico 1. Distribución porcentual de los establecimientos educativos según el promedio de matrículas en la ciudad de Santa Fe.

Distribución porcentual de las instituciones educativas santafesinas según el promedio de matrículas para la ciudad



■ Por encima del promedio de matrículas ■ por debajo del promedio de matrículas

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección de Estadísticas del Ministerio de Educación de la Provincia de Santa Fe.

A continuación, se expone el cuadro resumen de los principales establecimientos con mayor matrícula en la ciudad discriminado por zonas.

Tabla 4. Establecimientos educativos con mayor participación en matrículas de la ciudad de Santa Fe. Año 2013.

Nombre del Establecimiento Educativo	Barrio	Distritos	Matriculas Año 2013
CENTRO DE EDUCACION FISICA NRO 29 "ROBERTO TORRES GUANA TEY"	SARGENTO CABRAL	Este	3.185
ESCUELA NORMAL SUPERIOR NRO 32 "GENERAL JOSE DE SAN MARTÍN"	SUR	Centro	3.092
I.S.E.F.NRO 27 "PROFESOR CESAR S.VAZQUEZ"	SUR	Centro	2.528
ESCUELA NORMAL SUPERIOR Y SUPERIOR DE COMERCIO NRO 46 "DOMINGO GUZMÁN SILVA"	CENTRO	Centro	2.441
CENTRO DE EDUCACION FISICA NRO 1	BARRANQUITAS	Oeste	2.439
CENTRO DE EDUCACION FISICA NRO 10	SUR	Centro	2.405
TALLER DE EDUCACION MANUAL NRO 9 "MIGUEL RICARDO CORTI"	SARGENTO CABRAL	Este	2.379
TALLER DE EDUCACION MANUAL NRO 80 "ODILIO RAMON DAYER"	GUADALUPE OESTE	Este	2.296
TALLER DE EDUCACION MANUAL NRO 158 "ALMAFUERTE"	PIQUETE LA S FLORES	NorOeste	1.895
I.S.P. NRO 8 "ALMIRANTE BROWN"	MARIANO COMAS	Centro	1.868
CENTRO DE EDUCACION FISICA NRO 4	7 JEFES	Centro	1.737
CENTRO DE EDUCACION FISICA NRO 55 "NEHUEN"	PIQUETE LA S FLORES	NorOeste	1.569
CENTRO DE EDUCACION FISICA NRO 52	SANTA ROSA DE LIMA	SurOeste	1.482
TALLER DE EDUCACION MANUAL NRO 10 "PROFESOR ALFREDO BELLO"	SUR	Centro	1.427
TALLER DE EDUCACION MANUAL NRO 186 "FEDERICO ANGEL STEINMAN"	LAS FLORES II	NorOeste	1.397
LICEO MUNICIPAL "ANTONIO FUENTES DEL ARCO"	CENTRO	Centro	1.254
TALLER DE EDUCACION MANUAL NRO 199 "MADRE TERESA DE CALCUTA"	LA ESMERALDA	Norte	1.224
ESCUELA PART. INC. NRO 1145 "NUESTRA SEÑORA DE LOURDES"	BARRANQUITAS	Oeste	1.197
ESCUELA NRO 1109 "HIPOLITO YRIGOYEN"	YAPEYÚ	NorOeste	1.192
TALLER DE EDUACION MANUAL 197	SAN MARTIN	Norte	1.169
ESCUELA PARTIC.INCORP. NRO 1225 "CEFERINO NAMUNCURA"	YAPEYÚ	NorOeste	1.145
TALLER DE EDUCACION MANUAL NRO 93 "PROFESOR LUIS BORRUAT"	FOMENTO 9 DE JULIO	Norte	1.090
E.E.S. ORIENTADA NRO 440 "SIMÓN DE IRIONDO"	CENTRO	Centro	1.036
ESCUELA NRO 1255 "MALVINAS ARGENTINAS"	LAS FLORES II	NorOeste	1.029
ESCUELA INDUSTRIAL SUPERIOR (U.N.L.) NRO 8	CENTRO	Centro	1.021
TALLER DE EDUCACION MANUAL NRO 105 "DOCTOR SALVADOR MAZZA"	BELGRANO	Norte	1.017
ESCUELA NRO 19 "JUAN DE GARAY"	PIQUETE LA S FLORES	NorOeste	989
ESCUELA NRO 27 "DOCTOR JOSE MARIA GALVEZ"	NUEVO HORIZONTE	NorOeste	904

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección de Estadísticas del Ministerio de Educación de la Provincia de Santa Fe.

Para determinar el alcance y la relevancia de poder brindar una mejor disponibilidad/accesibilidad y cobertura del TPP (colectivos) es que se realiza a continuación un análisis de la población objetivo, niños/niñas y jóvenes en edad escolar, según distritos que componen la ciudad.

Cabe señalar que dicha estimación de población⁶ acompaña la lectura sobre la importancia de priorizar sectores del territorio donde hay una mayor demanda de usuarios y el servicio de colectivos tiene bajo o nulo alcance.

Considerando el total de población por distritos se observa que la mayor población se concentra en el Centro, sin embargo, tiende a ser una población más envejecida.

Caso contrario exhibe los distritos NorOeste – Norte donde se localiza la mayor cantidad de población objetivo (niñas/ niños y jóvenes de 4 a 23 años de edad), acompañando en orden decreciente de importante el distrito Este.

Esto permite vincular que la población estudiantil del NorOeste y Norte de la ciudad cuenta con una baja disponibilidad de líneas de TPP si se parte del supuesto de que asisten a instituciones del centro-sur del territorio. Esta situación se complejiza si se piensa en niñas, niños y jóvenes que asisten a establecimientos educativos de zonas aledañas donde el recorrido/ traslado se realiza en sentido oeste-este o viceversa.

Tabla 5. Población usuaria potencial del TPP de los establecimientos educativos por distritos en la ciudad de Santa Fe.

Distrito	Población Total por distrito	Población Total TPP 70%	Población 4 a 23 años por distrito	Participación de niños, niñas y jóvenes de 4 a 23 años	Estudiantes usuarios del TPP (70%)
Norte	54.458	38.121	20.041	36,8%	14.029
NorEste	12.244	8.571	4.633	37,8%	3.243
NorOeste	55.392	38.774	23.865	43,1%	16.706
Oeste	54.653	38.257	17.158	31,4%	12.011
SurOeste	49.003	34.302	17.808	36,3%	12.466
Centro	63.909	44.736	16.180	25,3%	11.326
Este	74.615	52.231	20.867	28,0%	14.607
La Costa	26.957	18.870	10.537	39,1%	7.376
Total General	391.231	273.862	131.089	33,5%	91.762

Fuente: Elaboración propia en base datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

Acompañando la lectura expuesta, se realiza a partir de la localización de la población objetivo un análisis de las matrículas a los fines de corroborar dicho estado de situación.

⁶ Para dicha estimación se utilizó datos del Censo Nacional de Población, Viviendas y Hogares del año 2010- INDEC.

Como se observa en la siguiente tabla se tiene que los distritos que concentran una mayor cantidad de matrículas son: Centro, NorOeste, Este y Oeste. Lo cual confirma la situación antes planteada.

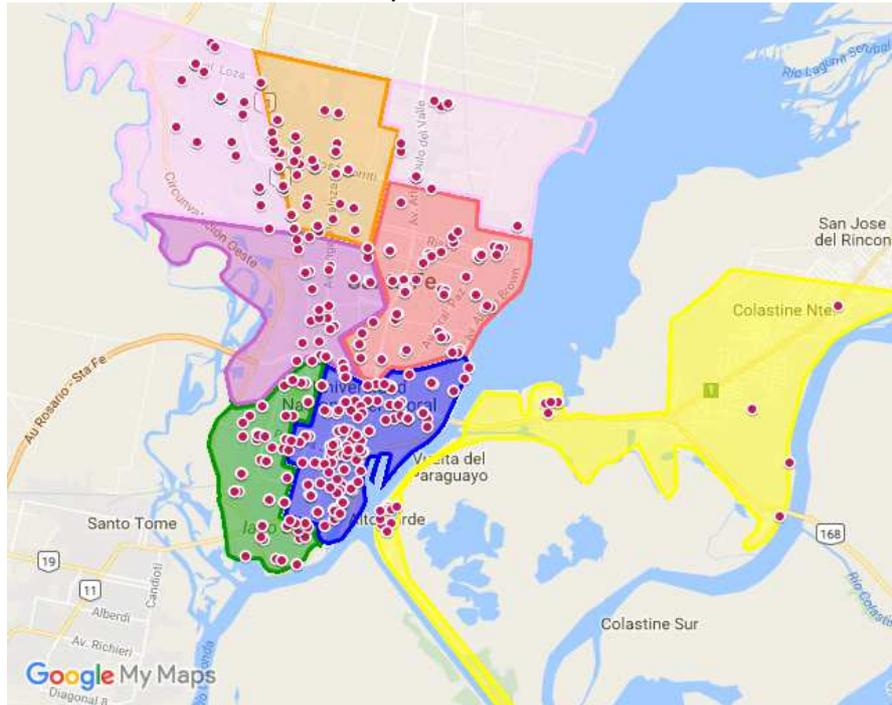
Tabla 6. Índice de concentración de matrículas por distritos de la ciudad de Santa Fe. Año 2013.

Distritos	Matrículas Año 2013	Participación	Superficie Distrito (Km ²)	Índice de Concentración ⁷
Centro	60.470	39,0%	10,3	5.871
NorOeste	25.454	16,4%	16,6	1.533
Este	24.417	15,7%	12,7	1.923
Oeste	17.340	11,2%	12,2	1.421
Norte	15.063	9,7%	8,21	1.835
SurOeste	9.333	6,0%	11,0	848
La Costa	3.098	2,0%	27,6	112
NorEste	15	0,0%	10,7	1
Total general	155.190	100,0%	109,31	

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección de Estadísticas, Ministerio de Educación de la Prov. Santa Fe.

⁷ Índice de concentración: cantidad de matrículas por Km² según distrito.

Mapa 3. Distribución de los establecimientos educativos en la ciudad de Santa Fe por distritos.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección de Estadísticas del Ministerio de Educación de la Provincia de Santa Fe.

Estado de situación del servicio de TPP a los establecimientos educativos según distritos de la ciudad de Santa Fe

Una vez realizada la descripción actual del servicio del TPP en la ciudad, su cobertura y vinculación con los diferentes establecimientos educativos se expone un cuadro resumen donde se observa por distritos cómo se encuentra el servicio en función de las instituciones educativas, tanto de las que concentran una mayor cantidad de matrículas como del resto.

Así, se tiene que el distrito Centro se encuentra servido por la totalidad de líneas urbanas de colectivos siendo que concentra el mayor volumen de matrículas educativas en un 33,2% de los establecimientos educativos de la ciudad. Vale aclarar que, los niños, niñas y jóvenes que asisten a los establecimientos céntricos no provienen de dicho radio escolar.

Caso contrario exhibe el distrito NorOeste que es abastecido por una menor cantidad de líneas de colectivos siendo que se ubica en el segundo lugar en tanto presenta mayor cantidad de matrículas y establecimientos educativos.

Tabla 6. Líneas de TPP, establecimientos educativos y matrículas de jurisdicción provincial según distritos de la ciudad de Santa Fe. Año 2013

Distritos	Establecimientos Educativos	Matrículas Año 2013	Líneas de TPP	Distribución porcentual de líneas por distritos
Centro	161	60.470	14	100%
NorOeste	73	25.454	3	21%
Este	63	24.417	7	50%
Oeste	60	17.340	5	36%
SurOeste	56	9.333	2	14%
Norte	52	15.063	2	14%
La Costa	19	3.098	3	21%
NorEste	1	15	1	7%
Total General	485	155.190		

Fuente: Elaboración propia en base a datos Dirección de Estadísticas, Ministerio de Educación de la Prov. de Santa Fe y Colectivos Santa Fe.

V. Conclusiones

Recapitulando, el trabajo pretende dar cuenta sobre la planificación de los recorridos de las líneas urbanas de colectivos como medio de transporte que permite acceder a otros bienes o servicios, como ser, la educación, la salud y el trabajo, entre otros.

En el presente estudio se observa que los niños, niñas y jóvenes en edad escolar de la ciudad de Santa Fe (demanda cautiva del servicio) presentan ciertas limitaciones de acceso al servicio dependiendo de su lugar de residencia ya que se tiene una excesiva concentración de líneas de TPP en el centro- sur del ejido urbano, exhibiendo claras deficiencias en las zonas Norte, Oeste y Costa de la ciudad.

Asimismo, se exhibe que el sistema de colectivos realiza un recorrido sin contemplar la distribución de los establecimientos educativos en zonas alejadas de la ciudad.

Se concluye que la hipótesis de investigación planteada no se comprueba, dejando evidencia de una escasa disponibilidad del servicio de TPP – subsistema colectivos- en zonas donde hay una mayor cantidad de población objetivo y que se encuentran en condiciones de vulnerabilidad socioeconómica⁸.

Por último se hace necesario aclarar que a partir del estudio realizado se busca dar continuidad al estado de situación expuesto desarrollando un análisis cualitativo sobre la procedencia de los estudiantes en la ciudad de Santa Fe a los fines de argumentar con mayor sustentabilidad empírica la disponibilidad del servicio de colectivos en dichos espacios del territorio.

Se espera poder contribuir con dicho trabajo a la adecuación de los recorridos actuales del TPP contemplando la ubicación de las instituciones educativas y la demanda (estudiantes) según los diferentes distritos y barrios de la ciudad de Santa Fe.

⁸ Ver mapa de status socioeconómico en Giménez Puentes, M.P (2016) “El Transporte Público de Pasajeros en la ciudad de Santa Fe: un análisis de accesibilidad y vulnerabilidad social sobre el territorio”. Tesis de posgrado en la Maestría de Administración Pública, FCE-UN, Santa Fe.

VI. Referencias Bibliográficas

Estache, A., y Gomez Lobo (2004), The Limits to Competition in Urban Bus Services in Developing Countries, World Bank Policy Research Working Paper 3207, February.

Figueroa, O; Carrión, F. (2005). Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones. Capítulo del libro: “La ciudad construida. Urbanismos en América Latina”. Editado en FLACSO Ecuador, Quito.

García Schilardi, M. E.(2010), “Estructura de recorridos del transporte público urbano de pasajeros”, Plataforma de información para políticas públicas. Ambiente y ordenamiento territorial. <http://www.politicaspUBLICAS.uncu.edu.ar/upload/Garcia.pdf> Fecha de consulta: 05/10/2016.

Giménez Puentes, M. P (2016), “El Transporte Público de Pasajeros en la ciudad de Santa Fe: un análisis de accesibilidad y vulnerabilidad social sobre el territorio”. Tesis de postgrado, mimeo.

Regoli, S.(2007), “La regulación del transporte público urbano de pasajeros. El caso de la ciudad de Santa Fe”. Tesis de postgrado, mimeo.

Kralich, S, (1998). “El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación: El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”, EURE (Santiago), vol.24, Nº 71, p.37-56. ISSN 0250-7161.

Ferro, G y Lentini, E. (2008), “Infraestructura, integración y equidad: el impacto social de la infraestructura sanitaria y de transporte de personas”. División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL.

Sitios Web

www.santafe.gov.ar

www.santafeciudad.gov.ar

www.colectivossantafe.com.ar