

## EFFECTOS DIFERENCIALES DEL COVID-19 SOBRE EL USO DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN MONTEVIDEO

Flavia Rovira (\*)

En el transcurso de las tres últimas décadas, la venta de boletos en el transporte público montevideano ha mostrado una tendencia decreciente persistente. A principios de los años 90 los boletos vendidos anualmente superaron los 350 millones. En el año 2022, esta cifra se había reducido prácticamente a la mitad, ubicándose algo por debajo de los 210 millones.

La caída en la venta de boletos tuvo un registro particularmente relevante en el año 2020. En efecto, las restricciones al movimiento de las personas, que se produjo como consecuencia de la emergencia sanitaria declarada en respuesta a la pandemia del Covid-19, llevaron a una disminución abrupta en el uso del transporte público en Montevideo. Los ascensos de pasajeros en las líneas urbanas, que incluyen los boletos de 1 y de 2 horas que implican múltiples ascensos, cayeron desde 343 millones en el año 2019 a 226 millones en 2020. Desde entonces, a partir del año 2021 se procesa una recuperación de la venta de boletos, aunque todavía no se han logrado alcanzar los guarismos pre-pandemia.

Si el progresivo declive en el uso del transporte público se evalúa desde una perspectiva de largo plazo, es posible identificar un conjunto de factores que ayuden a entender la magnitud y la continuidad que se observa en el uso del transporte público por parte de los habitantes de la ciudad de Montevideo. Es indudable que el grado de satisfacción (insatisfacción) de los usuarios ha jugado un papel clave y cualquier iniciativa orientada a impulsar un uso más intensivo del sistema de transporte público debería poner foco en mejorar la valoración del servicio por parte de los usuarios. Obviamente, el creciente acceso a vehículos de uso particular, la mayor movilidad activa de las personas, los cambios en la geografía de la ciudad, sobre todo en lo que refiere a la localización de servicios y la ubicación de las actividades culturales y comerciales, han estado en la base misma de los cambios en las preferencias de los usuarios del transporte colectivo. Estos factores han contribuido a exacerbar el desacople entre las expectativas de los pasajeros y la oferta de los servicios.

Lo que interesa subrayar es que esta distancia entre la demanda y la oferta se ha amplificado en un contexto en que se han generado mejoras en varios aspectos del servicio. Así, se han implementado nuevos boletos que permiten combinar todas las líneas del sistema por un único pago, se ha ido modernizando la flota, se ha mejorado la climatización de las unidades y se han logrado avances significativos en materia de accesibilidad, entre otros.

A la hora de explicar la lenta recuperación de la venta de boletos con posterioridad a la pandemia, se puede pensar que algunos de estos factores han aumentado su incidencia. Es innegable que las cifras

record de compra-venta de autos nuevos ha impactado sobre el uso del transporte público. Parece razonable conjeturar que el propio proceso de expansión económica que se viene registrando desde hace casi dos décadas ha ido generando una demanda por calidad por parte de los usuarios, que rechazan, por ejemplo, el hacinamiento en las horas pico. Otros factores que nacieron, o que se vieron impulsados, durante la pandemia y que afectaron notablemente la movilidad en la ciudad de Montevideo, como el avance del teletrabajo en algunos sectores de la economía, que ha provocado un descenso permanente en la movilidad de las personas. Es de esperar que algunos de estos factores incidan en mayor o menor medida sobre la decisión de utilizar el transporte público, según el nivel socioeconómico de los usuarios.

Dado que no se dispone, al menos en forma pública, de datos a nivel de usuario del Sistema de Transporte Metropolitano (STM) que permitan analizar si existen diferencias en la evolución del uso de este medio de transporte por parte de personas pertenecientes a distintos estratos de ingresos, en este trabajo se intentará avanzar en el análisis de la influencia de los factores socio-económicos, como una primera aproximación al estudio de las dimensiones que merecen ser contempladas al evaluar las causas del lento proceso de recuperación de la demanda del STM en el ciudad de Montevideo.

Utilizando información geo-referenciada de las paradas de transporte urbano y cruzándola con información, también, geo-referenciada correspondiente a los barrios de la capital se puede estimar la cantidad de ascensos al STM en cada barrio de Montevideo, información que se encuentra disponible con periodicidad mensual desde el mes de noviembre de 2019. (1)

**Cuadro 1.**  
**Evolución del número de ascensos de pasajeros al sistema de transporte público en Montevideo**  
*(en millones de personas)*

Año	Cantidad de ascensos
2018	338
2019	343
2020	226
2021	240
2022	293

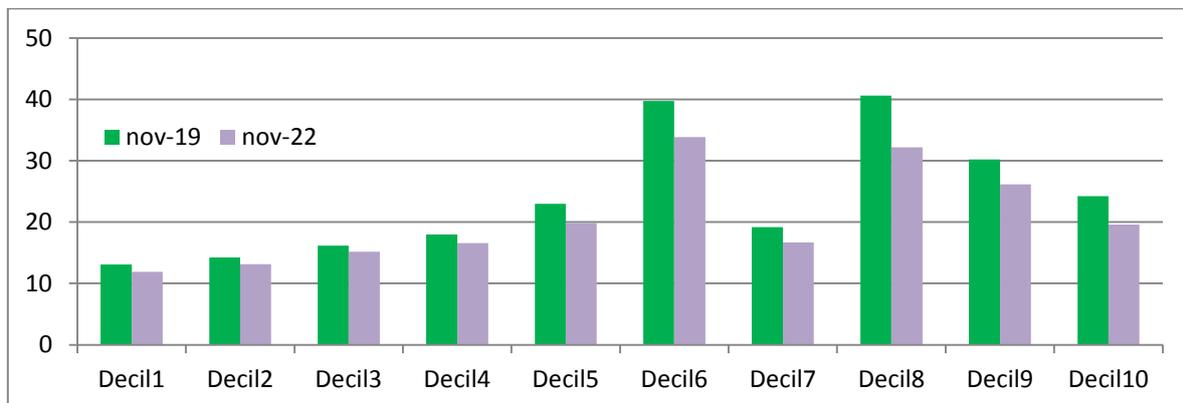
*Fuente: elaboración propia a partir de datos del STM.*

El perfil de ingresos correspondiente a cada barrio fue caracterizado en forma aproximada a partir de información de la Encuesta Continua de Hogares (ECH) elaborada por el Instituto Nacional de Estadística. (2) Las estimaciones fueron realizadas con datos correspondientes al año 2019. Para simplificar la presentación de los resultados, se ordenaron los barrios según el nivel de ingreso promedio asignado y agrupándolos por deciles de ingreso (3). El decil 1 corresponde a los barrios con

menores ingresos promedio, mientras que el decil 10 está conformado por los barrios con mayores ingresos promedio<sup>1</sup>.

Una primera observación que surge de las estimaciones realizadas es que la cantidad de ascensos al transporte público es mayor en términos absolutos en los barrios más ricos respecto a los más pobres. En noviembre de 2019, el 43% de los ascensos se daban en el 30% de los barrios más ricos, mientras sólo el 22% de los ascensos se observaba en el 30% de los barrios más pobres. En noviembre de 2022, estas proporciones cambiaron, pasando al 41% en el primer caso y al 24% en el segundo. Este resultado se encuentra explicado, entre otros factores, por el hecho de que en los barrios más ricos hay una intensa localización de organismos públicos, empresas de servicios y actividades culturales, y no tanto por la cantidad de personas que viven en ellos, que es similar entre los deciles de ingresos altos y bajos. Si se consideran los ascensos per cápita, es decir la cantidad de ascensos en cada barrio dividida por las personas que viven allí, se encuentra que estos son mayores en los barrios de ingresos medio altos y altos, en promedio, respecto a los bajos, aunque las zonas más ricas mostraron una mayor caída en los últimos tres años.

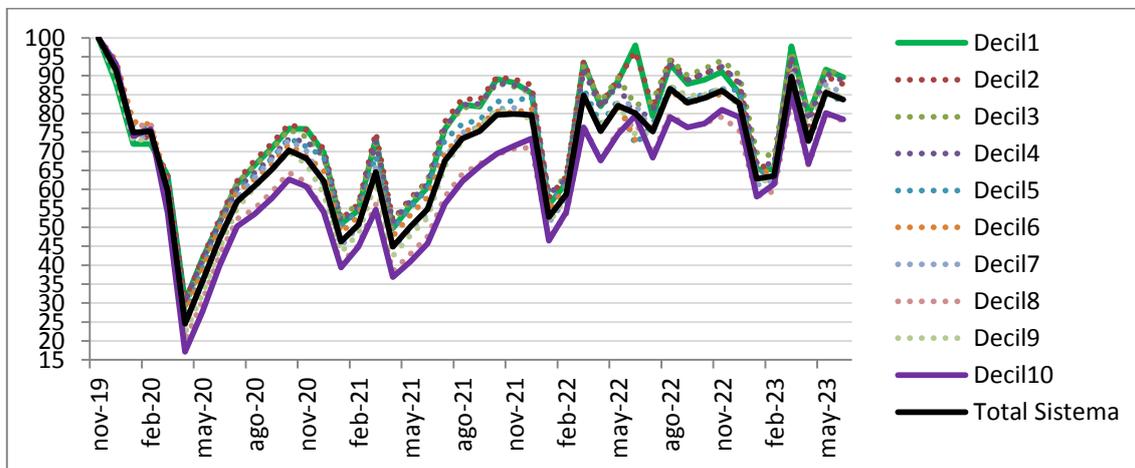
**Grafico 1.**  
**Cantidad de ascensos per cápita en barrios de Montevideo, según deciles de ingreso promedio**



Del análisis de la evolución temporal se desprende que desde los barrios más ricos se ha producido una disminución más intensa del uso del STM que en el caso de los barrios más pobres. Esto fue notorio durante la emergencia sanitaria, en la medida en que en plena fase de restricción a la movilidad, los ascensos en los barrios más ricos cayeron el 83%, mientras los ascensos en los barrios de menores ingresos lo hicieron en el 70%. En el Gráfico 2 puede apreciarse que, mientras que en junio de 2023 el conjunto de los ascensos al transporte público se encuentra 16% por debajo de su valor de noviembre de 2019, en los barrios incluidos en el decil más pobre la caída fue del 10% y en los barrios pertenecientes al decil con mayores ingresos la caída fue del 22%. (4)

<sup>1</sup> Ver cuadro en Anexo.

**Grafico 2.**  
**Cantidad de ascensos en barrios de Montevideo, según deciles de ingreso promedio**  
**(Índices base 100 en noviembre 2019)**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ECH de 2019 y de información pública del STM de la Intendencia de Montevideo.*

Cabe precisar que, dadas las características de la información pública disponible, no es posible asociar cada uno de los ascensos a un motivo de viaje, por lo que no es posible determinar de manera adecuada los viajes de ida y de vuelta a los lugares de residencia. Para apreciar las complejidades que implica extraer conclusiones a partir de esta información puede considerarse, por ejemplo, el caso de una persona que vive en Villa García y que trabaja en la zona del Parque Rodó. Esta persona va a tener un primer ascenso, que estará asignado a un barrio de bajos ingresos según los datos de la ECH, y otro ascenso, el de regreso del trabajo, que aparecerá asociado a un viaje realizado desde un barrio de altos ingresos, cuando en realidad se trata de dos viajes realizados por una persona que, probablemente, pertenece a un hogar de bajos ingresos. (5)

Una alternativa para avanzar en el análisis de la influencia de las dimensiones socio-económicas en el uso del sistema de transporte público implicaría considerar los ascensos matinales, como forma de capturar el “primer ascenso”, seguramente asociado al lugar de residencia del usuario. Como una primera aproximación, en este trabajo se optó por poner foco en los ascensos que se producen antes del mediodía, o sea entre las 5:00 a.m. y las 12:00.

La consideración de la información sobre los ascensos en este horario, que representan aproximadamente un 40% del total, confirman las observaciones realizadas en el análisis previo, es decir que en todo el período post pandemia no alcanzan a superar el valor que presentaban antes de la pandemia. De hecho, la comparación punta a punta en los ascensos en este horario ha registrado también una caída del 16%. En este horario la diferencia entre la evolución que muestran los ascensos en barrios pobres y los realizados en los barrios de mayores ingresos se vuelven apenas más evidentes. Mientras que en el decil 1 se observa una caída de 9% en el uso del transporte público, en el decil 10 la caída fue de 22%.

## Conclusión

La evidencia presentada en este estudio indica que la emergencia sanitaria declarada en respuesta a la pandemia del Covid-19 afectó en forma diferenciada el uso de transporte público en los distintos estratos socio-económicos de Montevideo. En términos generales, las estimaciones realizadas indican que la caída en el uso de transporte público en los barrios de mayores ingresos fue superior a la de los barrios de menores ingresos, y su recuperación más lenta. La información disponible muestra que esta diferencia es mayor cuando se intenta hacer foco en los viajes de ida desde el hogar.

En efecto, la diferencia entre el comportamiento en los barrios de menores ingresos y los de mayores ingresos es muy relevante, siendo que la caída en el decil 10 fue de -22%, más del doble que la caída de ascensos del decil 1 (-9%). Ésta observación obliga a reflexionar sobre el diferente grado de cautividad que tienen los usuarios de decil 1 y del decil 10. Un segundo punto de reflexión para el sistema de transporte debería ser el de diseñar estrategias para recuperar a los usuarios que tienen una mayor demanda por calidad y alternativas al transporte público.

En tercer lugar, importa interrogarse si la oferta de servicios ha estado acompañando el cambio que se ha observado en la demanda de transporte público, tanto en calidad, como en cantidad. En particular, adquiere relevancia analizar si los patrones observados en el uso diferencial del transporte público durante la mañana en los barrios de menores ingresos con respecto a los de mayores ingresos se encuentran relacionados con cambios en las frecuencias relativas en las distintas líneas o si guardan relación con ajustes asimétricos en la puntualidad de los horarios de las distintas líneas o en la duración del viaje hasta el destino final. En definitiva, la evaluación de la influencia de los factores de oferta en la explicación de los comportamientos diferenciales entre distintos estratos de la población resulta fundamental, si es que se pretende entender la capacidad que tienen diversos tipos de acciones para avanzar hacia la plena recuperación del uso del sistema de transporte público respecto a los niveles de uso previos a la pandemia.

Finalmente, confirmando los resultados de estudios para otros países, la experiencia de Uruguay durante la emergencia sanitaria revela que uno de los principales efectos indirectos del Covid-19 es que las preferencias (y las posibilidades) de las personas han profundizado el nivel de concentración de los usuarios del transporte público en la población de los deciles más pobres. La consolidación de esta tendencia se ha traducido en una de diversidad socioeconómica entre los usuarios del transporte público y en una preocupante profundización del proceso de homogeneización de los pasajeros que recurren más intensivamente a esta modalidad de transporte. De la capacidad que tengan las políticas públicas para detener, primero, y de revertir, después, esta tendencia depende que la red de transporte público no se convierta en un servicio utilizado, exclusivamente, por los sectores más pobres de nuestra sociedad.



- (1) <https://catalogodatos.gub.uy/dataset/intendencia-montevideo-viajes-realizados-en-los-omnibus-del-stm>
- (2) Debe tenerse en cuenta que el diseño muestral de la ECH no asegura una adecuada representatividad a nivel de cada barrio, por lo que el análisis desarrollado puede tener márgenes de error mayores a los habituales en este tipo de relevamientos.
- (3) En el Anexo se presenta el agrupamiento de barrios considerado en las estimaciones. Se utilizó el ingreso de las personas para realizar la estimación del cálculo de ingreso promedio de barrios.
- (4) Las fechas consideradas se corresponden con la primera y la primera y la última información que se encontraba disponible en la página web de la Intendencia de Montevideo al momento de elaborar este estudio.
- (5) Si se dispusiera de la información de base de ascensos con el correspondiente número de las tarjetas STM se podría clasificar de manera más adecuada la asignación de la venta de boletos según el nivel socio-económico de los usuarios.

---

(\*) Flavia Rovira | Investigadora senior de **cinve** | Candidata a Doctora en Economía por la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de la República | [frovira@cinve.org.uy](mailto:frovira@cinve.org.uy)

## ANEXO:

### Agrupamiento de barrios de Montevideo, según deciles de ingreso de la población

Barrio	Decil	Ingreso promedio personas (2019)	Población (2019)
Bañados de Carrasco	1	10.647	6.091
Casabó, Pajas Blancas	1	13.922	32.860
Casavalle	1	11.029	36.035
Jardines del Hipódromo	1	14.107	27.619
La Paloma, Tomkinson	1	13.075	34.599
Paso de la Arena	1	13.727	15.258
Villa García, Manga Rur.	1	12.587	26.988
Ituzaingó	2	15.337	16.422
Las Acacias	2	16.195	17.415
Manga	2	14.847	23.133
Nuevo Paris	2	16.761	30.632
Piedras Blancas	2	14.561	18.471
Pta. Rieles, Bella Italia	2	14.849	26.148
Tres Ombúes, Victoria	2	14.742	20.368
Colon Sureste, Abayubá	3	18.703	11.326
Conciliación	3	18.037	22.790
Flor de Maroñas	3	17.289	21.652
Manga, Toledo Chico	3	18.122	24.465
Maroñas, Parque Guaraní	3	18.193	23.956
Peñarol, Lavalleja	3	17.824	38.307
Cerrito	4	19.772	22.678
Cerro	4	20.009	36.678
Colon Centro y Noroeste	4	21.581	27.465
La Teja	4	19.318	24.331
Lezica, Melilla	4	18.750	15.558
Villa Española	4	15.337	16.422
Aires Puros	5	27.060	16.829
Belvedere	5	19.318	24.331
Castro, P. Castellanos	5	22.863	20.170
La Comercial	5	26.997	12.887
Malvín Norte	5	22.571	18.612
Villa Muñoz, Retiro	5	25.005	11.453
Aguada	6	28.764	14.163
Capurro, Bella Vista	6	30.064	23.097
La Figurita	6	29.950	12.496

Mercado Modelo, Bolívar	6	31.420	17.316
Sayago	6	27.529	14.865
Unión	6	28.325	41.523
Barrio Sur	7	37.273	13.059
Brazo Oriental	7	31.599	15.516
Jacinto Vera	7	32.109	10.525
Las Canteras	7	89.600	15.817
Paso de las Duranas	7	36.316	15.641
Reducto	7	32.799	15.312
Buceo	8	40.558	41.268
Ciudad Vieja	8	38.531	13.438
Cordón	8	40.723	36.202
La Blanqueada	8	38.773	11.156
Larrañaga	8	37.400	22.333
Tres Cruces	8	40.014	14.989
Atahualpa	9	42.675	9.115
Carrasco Norte	9	44.182	8.742
Malvín	9	47.121	36.197
Palermo	9	41.831	13.672
Parque. Batlle, V. Dolores	9	45.206	28.704
Prado, Nueva Savona	9	45.663	19.713
Carrasco	10	118.456	16.958
Centro	10	49.120	25.146
Parque Rodo	10	54.484	15.530
Pocitos	10	63.589	77.040
Punta Carretas	10	78.622	26.734
Punta Gorda	10	89.600	15.817

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta Continua de Hogares del INE del año 2019.