

SUBTE.data

Programa de Datos Abiertos
del Laboratorio de Políticas Públicas

Informe

Evolución de la Demanda en el Subte

Análisis interanual
primer semestre de 2018 y 2019

Equipo SUBTE.data
subte.data@lppargentina.org.ar
www.subtedata.org.ar

Agosto 2019

Índice

Resumen Ejecutivo	3
Introducción	5
Análisis General	6
<i>Análisis mensual</i>	7
<i>Análisis por línea</i>	7
Análisis por días hábiles	8
<i>Análisis mensual</i>	9
<i>Análisis por día</i>	10
<i>Análisis por hora</i>	11
<i>Análisis por línea</i>	12
<i>Análisis por estaciones</i>	18
Análisis por días inhábiles	20
<i>Análisis por hora</i>	22
<i>Análisis por línea</i>	22
<i>Análisis por estación</i>	23
Conclusiones	24

Resumen Ejecutivo

1. Durante el 1er semestre de 2019 se realizaron 160.047.719 viajes en las seis principales líneas de Subte, una reducción del 3,87% de la demanda respecto a los 166.495.882 viajes en el mismo semestre en 2018.
2. Casi 9 de cada 10 viajes realizados en lo que va del 2019 (87,84%) tuvieron lugar durante los días hábiles. Esta tendencia se mantuvo constante en relación al 2018.
3. Debido a la menor cantidad de días hábiles que tuvo junio de 2019, la demanda de este mes se redujo un 10,38% respecto a su mes anterior y 10,18% respecto al mismo mes de 2018.
4. Tomando en cuenta el promedio de viajes por día hábil como una medida más precisa de la demanda real, el descenso de viajes alcanzó el 1,43% entre ambos semestres. En junio 2019 la demanda se redujo 1,84% respecto a su mes anterior y 1,52% respecto al mismo mes de 2018.
5. Los viernes fueron los días de la semana de mayor demanda con 1.197.559 viajes promedio, sin embargo, la diferencia con el día de menor demanda (jueves con 1.158.166 viajes) fue del 3,28%, dejando entrever la constancia de viajes durante los días hábiles.
6. El pico de demanda se dio a las 8 a.m. con 106.035 viajes promedio por día, seguido de las 18 p.m. y las 17 p.m. con 105.998 y 105.806 viajes respectivamente. Al igual que en años anteriores, la demanda vespertina cuenta con un desplazamiento de la hora pico, observando un crecimiento de viajes a partir de las 16 p.m.
7. La Línea H presentó un aumento de viajes promedio del 8,38% en relación al 1er semestre del 2018. El resto de las líneas tuvieron una caída de la demanda destacándose la Línea C con una pérdida del 6,36%.
8. A pesar de que en junio 2019 la demanda de viajes en la Línea E creció un 20,15% debido principalmente a la inauguración de sus tres nuevas estaciones. Sin embargo, su demanda intersemestral cayó 4,78%, colocándose como la segunda línea más perjudicada del semestre.
9. Al igual que en el 2018, las primeras 10 estaciones más demandadas del 1er semestre de 2019 sumaron 1/3 de la demanda total. La estación con mayor demanda fue Constitución (Línea C) al alcanzar los 87.282 viajes por día.

- 10.** Teniendo en cuenta las franjas horarias de mayor demanda, las estaciones más destacadas durante la mañana son aquellas ubicadas en los extremos periféricos de la red o que forman parte de un nodo con algún tren. En cambio a la tarde cuentan con mayor protagonismo aquellas ubicadas en la zona céntrica de la Ciudad.
- 11.** Durante los días inhábiles la caída de viajes diarios promedio fue del 7,77% siendo junio el mes de mayor descenso con un 18,91% menos de demanda intersemestral.
- 12.** Todas las líneas tuvieron una caída en sus viajes diarios promedio durante los días inhábiles, encontrándose en primer lugar la Línea E con un descenso del 11,41% en su demanda. En segundo lugar se ubicó la Línea B con 10,13% menor cantidad de viajes promedio.
- 13.** La caída en la demanda de viajes en días inhábiles de la Línea H del 0,91% permite afirmar que el aumento de la demanda que se dio en esta línea corresponde de manera exclusiva a los viajes realizados durante los días hábiles.

Introducción

El presente análisis forma parte del cuerpo de trabajos que desde **Subte.data** publicamos respecto a la demanda de viajes que tiene lugar en forma periódica en el Subte, en particular del informe "*Evolución de la demanda en el Subte. Análisis interanual primer semestre 2016 y 2017*" del cual han sido tomadas las bases analíticas aquí presentes.

Como fuente principal fueron utilizados los datos abiertos que se encuentran publicados en el sitio de Data Buenos Aires. Dichas bases son reelaboradas para facilitar la agrupación de los datos en pos de los criterios demostrados a lo largo del trabajo, de manera tal que se permita facilitar una lectura simplificada de la información.

El propósito principal del análisis tiene como objetivo mostrar la evolución que existió en el primer semestre del año 2019. Para lograr ese propósito se establecerá una continua comparación con el mismo período de meses correspondiente al año 2018, de forma tal que permita establecer hasta qué punto las distintas variables de análisis se fueron corriendo desde un determinado punto de partida.

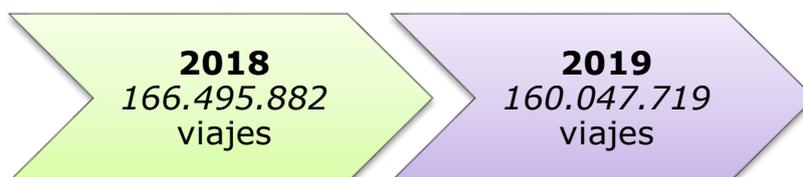
Nuestra experiencia de trabajo a lo largo del tiempo que venimos analizando los datos de los viajes en el Subte nos han demostrado que la simple demostración del total de la demanda de viajes que se realiza a lo largo del tiempo no es un aspecto del todo representativo de cómo es el verdadero manejo del servicio por parte de los usuarios. Los días hábiles tienen una marcada diferencia en la demanda de viajes en comparación con los días inhábiles y por tal motivo es que se torna prácticamente obligatorio segmentar los datos en función de este hecho.

Por tal motivo, las siguientes páginas se encuentran divididas en tres apartados principales que van desde la exposición general de los datos, pasando por el análisis principal de viajes por días hábiles hasta llegar a la demostración de los mismos parámetros durante los días inhábiles. Si bien estos tres aspectos a medir cuentan con puntos en común entre sí, la mayoría de las variables de estudio tienen comportamientos diferenciados que serán presentadas en detalle para lograr un análisis en profundidad de los datos.

Análisis General

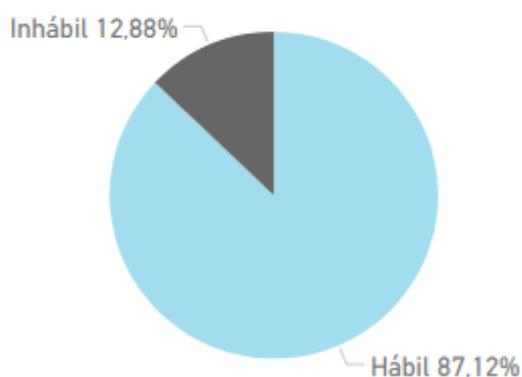
Durante el 1er semestre de 2019 se realizaron un total de 160.047.719 viajes en las seis principales líneas de Subte, lo que significó una reducción del 3,87% respecto a los 166.495.882 viajes del año anterior.

Cantidad de viajes. 1er semestre 2018 – 2019.



Gran parte de esta demanda se produjo durante los días hábiles del año, a razón de casi 9 de cada 10 viajes (87,84%) realizados durante los 119 días que conforman este grupo. El resto de los viajes (12,16%) tuvieron lugar durante los fines de semana y los 9 días feriados con los cuales contó la primer mitad del 2019.

Gráfico 1. Proporción de viajes según Tipo de día.



En términos proporcionales esta tendencia no varía significativamente del mismo semestre en 2018 (87,12% de viajes en días hábiles, 12,88% en días inhábiles), sin embargo, la reducción en la cantidad total de viajes se dio de la siguiente manera:

Cuadro 1. Cantidad de viajes según año y tipo de día.

Tipo/Año	2018	2019	Dif. %
Hábil	145.043.645	140.593.601	-3,06%
Inhábil	21.452.237	19.454.118	-9,31%
Total	166.495.882	160.047.719	-3,87%

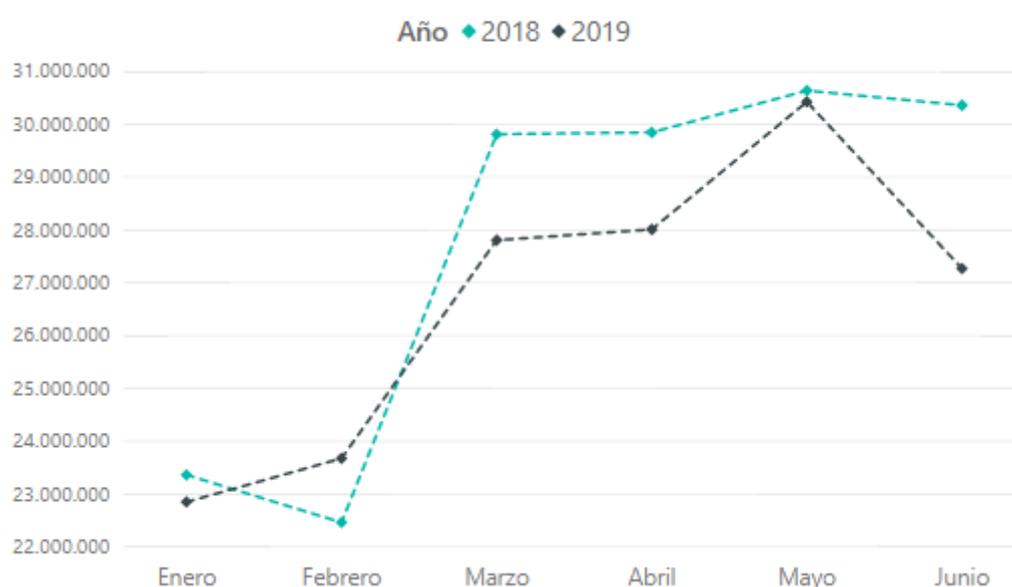
Fuente: Elaboración propia según datos de Data Buenos Aires.

En relación a la reducción general de la demanda (3,87%) los días hábiles tuvieron una caída menor al obtener una baja del 3,06%. En cambio, durante los días inhábiles ésta pérdida tuvo una acentuación del 9,31%.

Análisis mensual

Febrero se coloca como el único mes del 2019 que superó en cantidad de viajes a su par de 2018 con 23.676.852 viajes en total. El resto de los meses cuenta con una cantidad de viajes menor a 2018, siendo mayo el mes que más se acerca a la cantidad comparada.

Gráfico 2. Cantidad de viajes por mes (comparativo 2018-2019)



El mes de junio presenta una caída del 10,38% de los viajes realizados respecto del mes de mayo y del 10,18% en relación a junio de 2018. Esto se debe a que dicho mes tuvo una mayor cantidad de días inhábiles (12 en total), situación que se analizará en los siguientes apartados.

Cuadro 2. Cantidad de viajes mensuales. Año 2018 - 2019.

Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
2018	23.364.071	22.462.246	29.815.232	29.849.648	30.641.056	30.363.629
2019	22.849.275	23.676.852	27.808.462	28.011.950	30.430.005	27.271.175

Fuente: Elaboración propia según datos de Data Buenos Aires.

↓ -10,18%
→ -10,38%

Análisis por línea

Semestralmente, todas las líneas redujeron la cantidad de viajes en 2019 con excepción de la Línea H que aumentó en un 5,22% su demanda. La línea con mayor caída de demanda intersemestral fue la Línea C con un 8,18% menos de viajes totales.

Gráfico 3. Cantidad de viajes según Línea.



Análisis por días hábiles

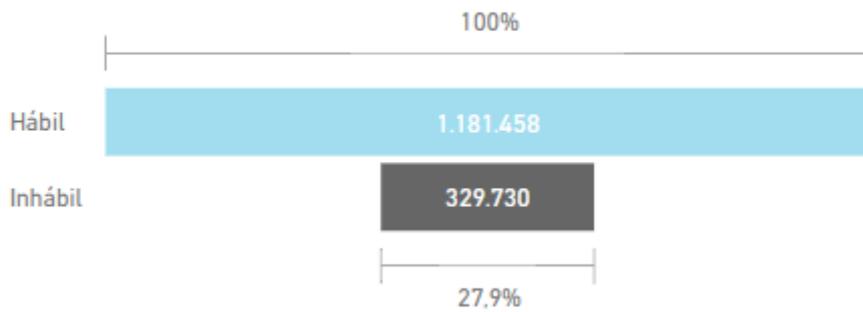
Si bien la cantidad de viajes que se realiza mensualmente es un indicador fehaciente de la demanda de servicio de Subte, no puede dejarse de lado la diferencia que existe entre la cantidad de viajes que se realizan en los días hábiles y en los inhábiles. Establecer un análisis que tome en cuenta estas distancias permite generar una mayor precisión en los datos.

Para dicha cuestión se realiza un cálculo que permite estimar una medida promedio de cuántos viajes se realizan por día hábil/inhábil.

$$\text{Cantidad de viajes} / \text{cantidad de días} = \text{Promedio de viajes}$$

Por lo tanto, el promedio de viajes realizados en días hábiles durante el primer semestre de 2019 fue de 1.181.458 viajes por día mientras que en los días inhábiles fue de 329.730 viajes. Es decir, en cada día hábil se realizaron alrededor de 3,6 veces más viajes promedio que en cada día inhábil (gráfico 4).

Gráfico 4. Proporción de promedios de viajes según día hábil e inhábil.



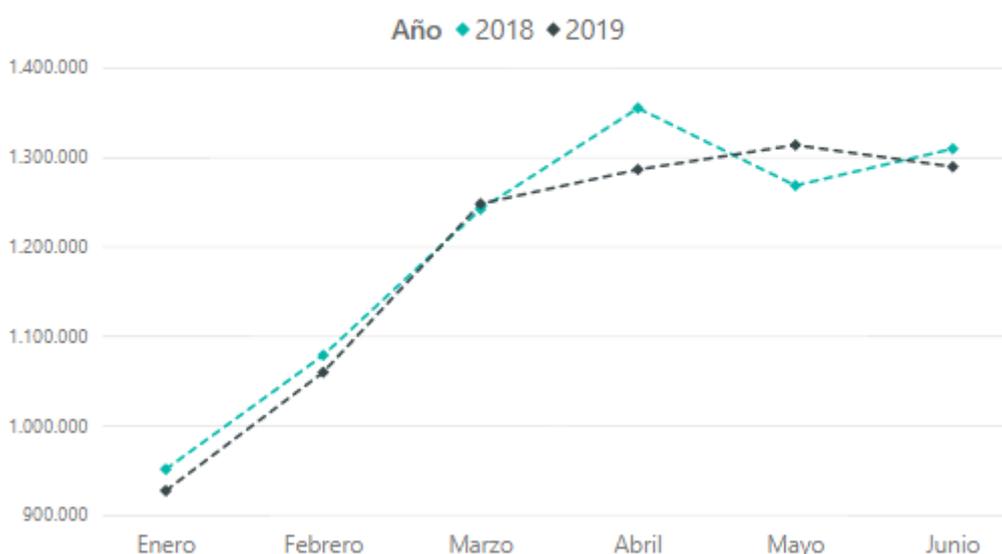
Siendo que en 2018 se alcanzaron los 1.198.707 viajes promedio por día hábil, la caída de la demanda inicial (es decir, la diferencia de viajes totales entre ambos semestres) del 3,87% alcanzó en realidad un descenso del 1,43% de promedio diario. En el caso de los días inhábiles, los 329.730 viajes diarios promedio marcan una reducción del 7,77% de la demanda respecto a los 357.537 viajes en 2018.

Teniendo en cuenta estas diferencias es posible entonces establecer un mayor grado de precisión sobre los aspectos típicos que se suelen analizar sobre la demanda del servicio de Subte. La representatividad más amplia se encuentra, de esta manera, en los viajes que tienen lugar durante los días hábiles de funcionamiento del servicio.

Análisis mensual

Establecer los valores promedio permite ver cómo varía la cantidad de viajes que se realizaron por día en cada mes del semestre a comparar. Mientras que en el análisis general junio de 2019 había presentado un descenso de alrededor del 10% en cantidad total de viajes, ese descenso fue de 1,52% en comparación con junio del año anterior y del 1,84% en comparación con mayo 2019.

Gráfico 5. Promedio de viajes diarios por mes (comparativo 2018 - 2019)



La estacionalidad de verano de los meses enero y febrero mantienen la misma tendencia que en el análisis general, sin embargo, en 2019 hubo menor variación de viajes promedio por día que en 2018, alcanzando el mayor promedio en mayo con 1.314.141 viajes por día hábil (cuadro 3).

Cuadro 3. Promedio de viajes por día hábil según mes. Año 2018 - 2019.

Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
2018	951.548	1.078.885	1.242.460	1.355.375	1.268.873	1.309.973
2019	927.614	1.060.001	1.248.576	1.286.692	1.314.141	1.289.944

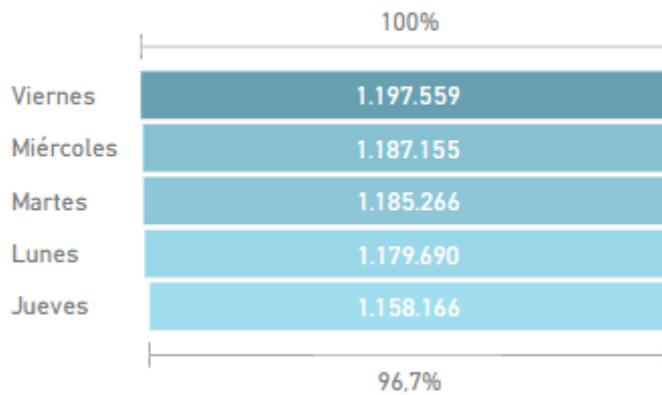
Fuente: Elaboración propia según datos de Data Buenos Aires.

Los promedios de viajes por día hábil mensuales establecen una mayor estabilidad en los valores que la cantidad de viajes totales. Como ya se mencionó (página 7), junio tuvo una mayor cantidad de días inhábiles que los meses con los cuales fue comparado y es por tal motivo que presentó descensos de viajes pronunciados. Sin embargo, en cantidad de viajes diarios promedio no dista mucho de los demás meses, llegando a ser incluso el 2do mes con mayor demanda del servicio en 2019.

Análisis por día

El día de la semana que tuvo el promedio de viajes diarios más elevado fue el viernes con 1.197.559 viajes diarios. Sin embargo, la diferencia del viernes con el día de menor cantidad de viajes promedio (jueves) fue tan solo del 3,28%, por lo que no da lugar a determinar que el viernes haya una tendencia particular a realizar más viajes que los días hábiles restantes.

Gráfico 6. Promedio de viajes por día de la semana.



Si bien los mismos promedios en el 1er semestre de 2018 son ligeramente más altos que en 2019, la diferencia entre el día de mayor y el de menor demanda fue ligeramente más amplia. En el 2018 los miércoles tuvieron la mayor demanda con un promedio de 1.226.486 viajes promedio por día, mientras que los lunes tuvieron la más baja con 1.151.582 viajes, alcanzando una diferencia porcentual del 6,10%.

Análisis por hora

A lo largo del día el servicio de Subte cuenta con franjas de hora pico establecidas de manera oficial que van de 8 a 10 a.m. y de 18 a 20 p.m. Para el caso de la franja de hora pico matutina la cantidad promedio de viajes suele coincidir con lo establecido, siendo las 8 a.m. el horario donde mayor cantidad de viajes promedios se realizan en todo el servicio (106.035 viajes diarios). En cambio, durante la franja vespertina existe un corrimiento de la demanda hacia las 17 p.m., que junto con la hora siguiente conforman el horario de mayor demanda del servicio (105.806 y 105.998 viajes diarios).

Cuadro 4. Promedio de viajes por hora. Días hábiles, año 2019.

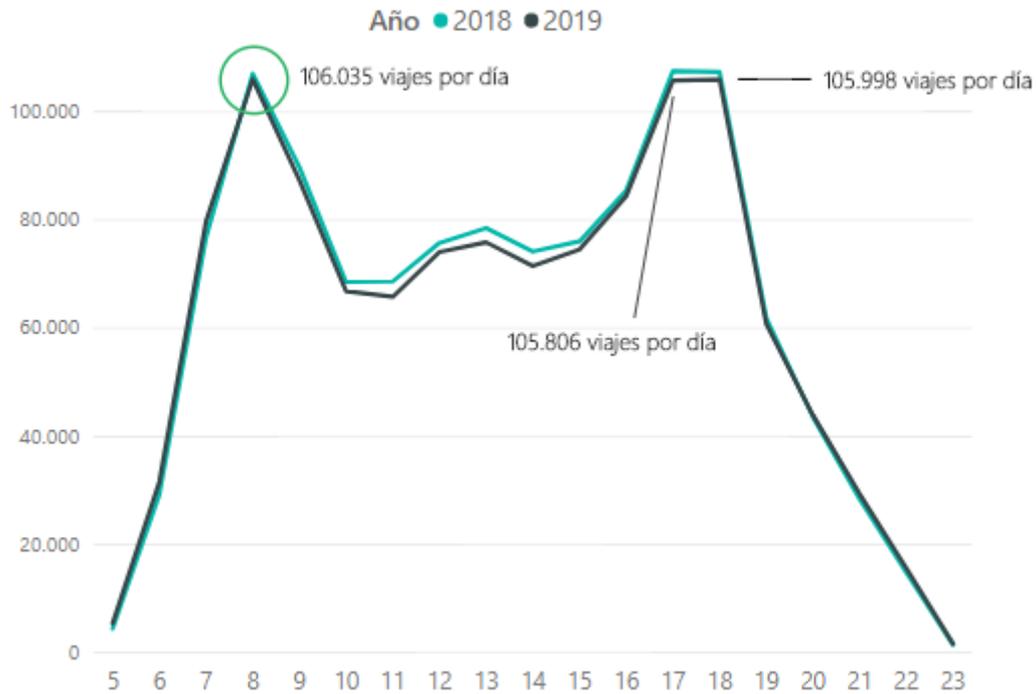
Hora	Viajes promedio
5	5.430
6	31.597
7	79.782
8	106.035
9	87.394
10	66.811
11	65.805
12	74.071
13	75.895
14	71.467
15	74.540
16	84.417
17	105.806
18	105.998
19	60.811
20	43.929
21	29.375
22	15.636
23	1.638

Fuente: Elaboración propia según datos de Data Buenos Aires.

En ese mismo sentido se puede constatar en el cuadro 4 cómo la demanda de las 16 p.m. cuenta con una diferencia de apenas 2.977 viajes promedio en relación a las 9 a.m., horario central de la mañana. Si se tienen en cuenta estas consideraciones se tiene que, por un lado, la hora pico matutina concentró el 16,30% de la demanda en los días hábiles, mientras que la franja de mayor demanda vespertina entre las 16 y las 19 p.m. el 30,09%. En conjunto, entonces, ambas franjas concentran casi la mitad de la demanda del servicio (46,40%).

En cuanto a la comparación semestral, durante el 2019 no se presentaron distancias considerables respecto al año anterior. La mayor diferencia intersemestral se dio a las 13 p.m. con una caída del 3,36% de promedio de viajes diarios en 2019 (gráfico 7).

Gráfico 7. Promedio de viajes diarios por hora (comparativo 2018 - 2019)



Análisis por línea

A groso modo, el promedio de viajes diarios por línea coincide con los aspectos presentados en el análisis general: todas las líneas redujeron su demanda en relación al semestre a comparar con excepción de la Línea H, que mejoró sus valores (cuadro 5).

Cuadro 5. Promedio de viajes por día hábil según Línea. Año 2018 - 2019.

Línea	Promedio de viajes por día		
	2018	2019	Var. %
A	225.681	220.391	-2,34%
B	314.264	309.370	-1,56%
C	188.486	176.501	-6,36%
D	284.230	283.981	-0,09%
E	79.164	75.378	-4,78%
H	106.880	115.835	8,38%

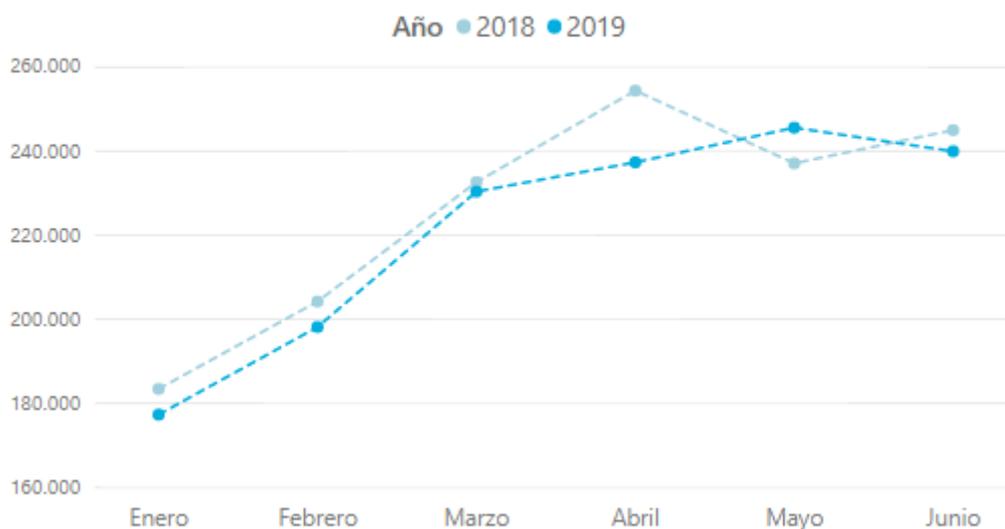
Fuente: Elaboración propia según datos de Data Buenos Aires.

Los comportamientos, sin embargo, varían mensualmente según la línea de la cual se trate.

Línea A

El descenso de 2,34% de la demanda de viajes en esta línea se produjo principalmente por la diferencia que hubo en el mes de abril (una reducción de 17.028 viajes en promedio). El único mes del 2019 que logró superar los valores del año anterior fue mayo con 245.539 viajes por día hábil, siendo además el mes con mayor demanda de la Línea A.

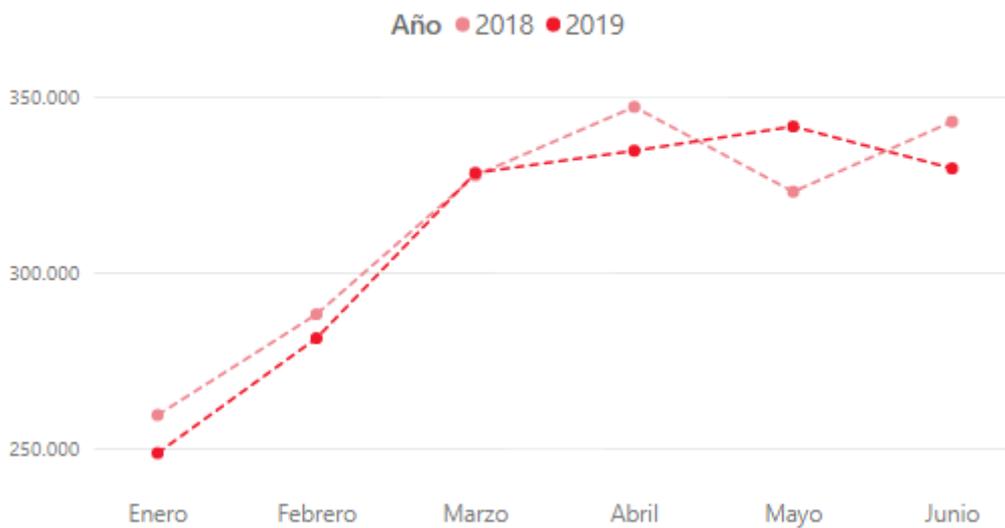
Gráfico 8. Promedio de viajes diarios por mes (Línea A)



Línea B

La Línea B mantiene características similares al promedio de viajes general (expuesto en el gráfico 5) en tanto marzo 2019 superó a su par del 2018 por un margen muy pequeño de 725 viajes por día, mientras que en mayo esa diferencia se amplía a 18.530 viajes por día de diferencia. Junio presenta una caída de la demanda de viajes que marca la diferencia para volver a colocar la demanda del 2019 por debajo del mismo semestre del año anterior.

Gráfico 9. Promedio de viajes diarios por mes (Línea B)



Línea C

La Línea C fue la más perjudicada del servicio con un descenso del 6,36% de la demanda promedio. Como se observa en el gráfico 10, todo el semestre de 2019 se encuentra por debajo de los valores obtenidos en 2018, siendo abril el mes de mayor caída con 22.889 viajes por día de diferencia.

El mes de mayo 2019, que en promedio resultó el más favorable en todo el servicio, cuenta con la mayor demanda del semestre con 191.025 viajes por día. Dicho mes logra acercarse a la demanda de la Línea C a la del 2018, sin embargo, la caída de junio vuelve a generar una distancia desfavorable en la comparación intersemestral.

Gráfico 10. Promedio de viajes diarios por mes (Línea C)



Línea D

De todas las líneas del servicio, la Línea D contó con la menor variación intersemestral con apenas un 0,09% de menor cantidad de viajes promedio. Marzo y mayo de 2019 cuentan con valores más favorables en relación a su par de 2018 a lo que se suma también el mes de febrero, mientras que enero, abril y junio de 2019 son los meses que se encuentran con valores por debajo en relación al semestre anterior.

Gráfico 11. Promedio de viajes diarios por mes (Línea D)



Línea E

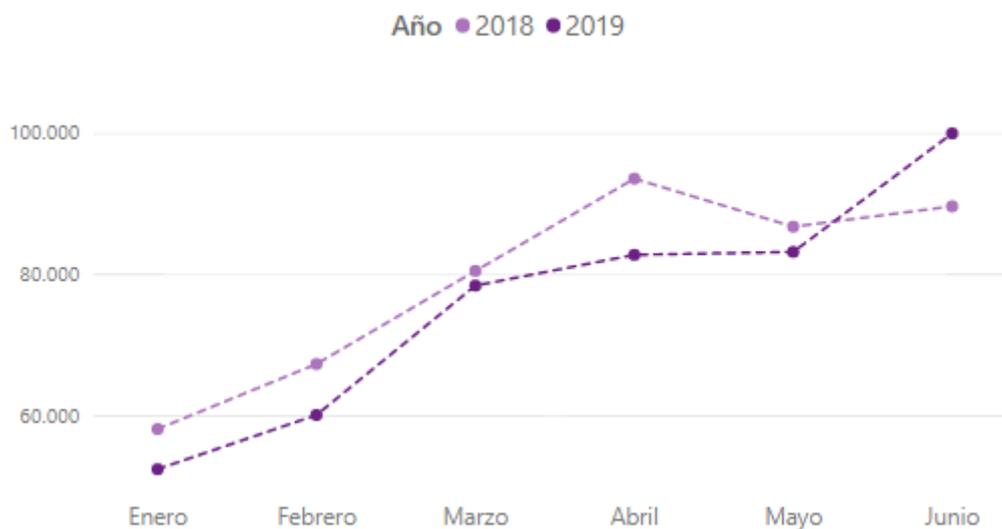
Con un descenso del 4,78% en la demanda intersemestral, la Línea E se ubica segunda en el ranking de caída de viajes promedio por detrás de la ya mencionada Línea C.

Principalmente debido a la inauguración de las tres nuevas estaciones¹ junio de 2019 aumentó su promedio de viajes diarios un 20,15% respecto del mes anterior y un 11,50% respecto a junio de 2018.

Por otra parte, los primeros cinco meses del 2019 cuentan con una menor cantidad de demanda promedio en relación al mismo semestre de 2018, siendo abril el mes que presenta la mayor diferencia con su par del 2018 (10.786 viajes diarios menos), justificando así el porcentaje de caída semestral.

¹ El 3 de junio fueron inauguradas las estaciones Retiro (E), Catalinas y Correo Central cuyo análisis del primer mes de funcionamiento puede verse en nuestro reporte “colocar nombre”

Gráfico 12. Promedio de viajes diarios por mes (Línea E)

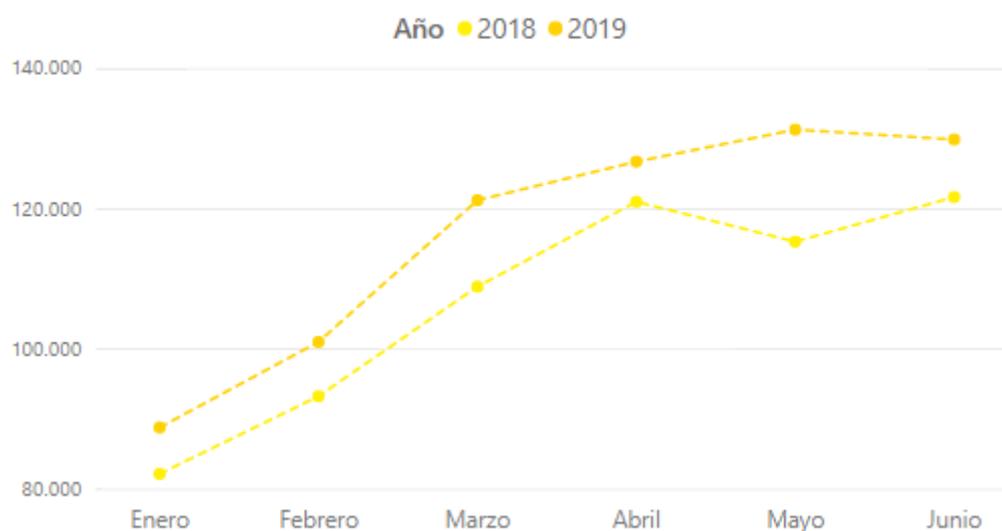


Línea H

La Línea H mantuvo en 2019 no solo un promedio de viajes diarios mayor durante todo el semestre respecto de 2018 sino también un ascenso en la demanda a lo largo del año que solo se vio afectado en junio con una leve caída del 1,07%.

El aumento intersemestral del 8,38% encuentra su máximo exponente en el mes de mayo, donde la distancia entre el 2018 y el 2019 fue del 13,85% (un aumento de 15.981 viajes por día).

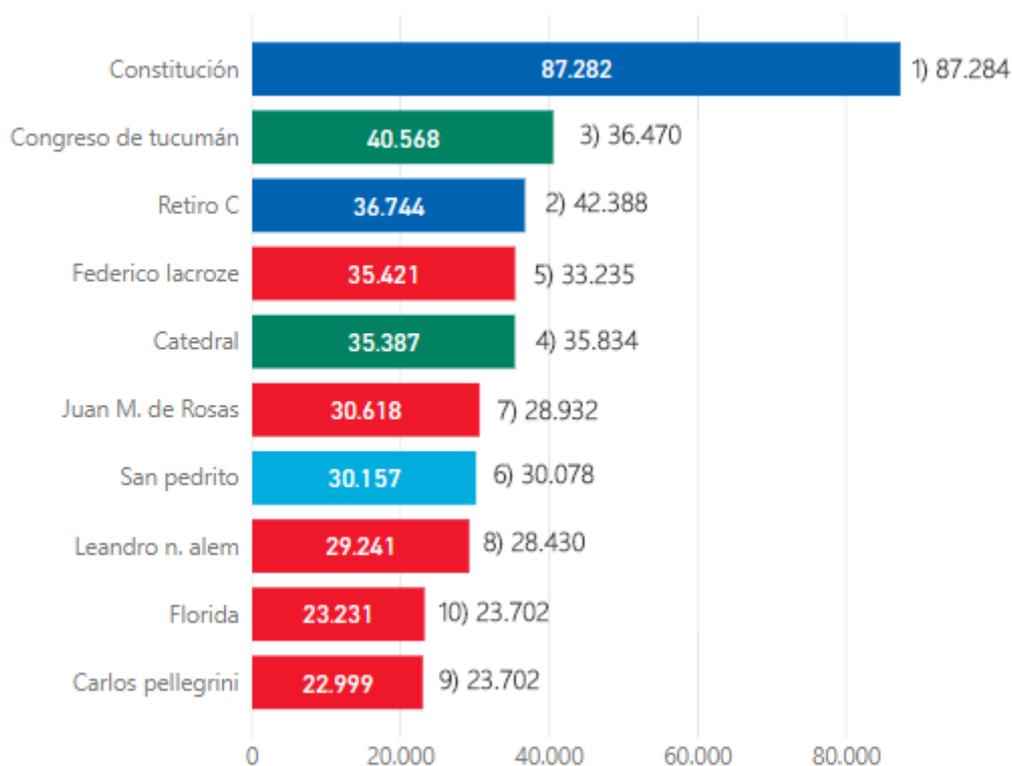
Gráfico 13. Promedio de viajes diarios por mes (Línea H)



Análisis por estaciones

Las 10 estaciones más demandadas del servicio se mantuvieron constantes en los semestres comparados de 2018 y 2019 (gráfico 14).

Gráfico 14. Primeras 10 estaciones con más viajes promedios por día (2019)

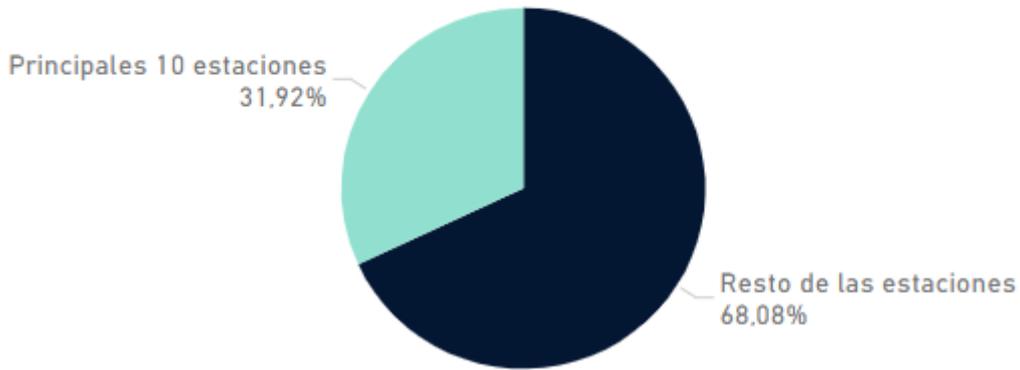


La estación Constitución (Línea C) se sostuvo a la cabeza en ambos semestres con 87.282 viajes por cada día hábil en 2019, una diferencia de tan solo 2 viajes promedio por día en relación a 2018. Le siguió Congreso de Tucumán (Línea D) con un aumento de 4.098 viajes por día y, en tercer lugar, Retiro (Línea C) que contó con una caída de 5.644 viajes por día.

El resto de las estaciones tuvieron una mayor o menor demanda que, sin embargo, no las hizo variar en más de una posición en su comparación intersemestral. Al lado de cada posición en el gráfico 14 puede verse el puesto que ocupó cada una de aquellas estaciones durante el 2018 junto con su promedio de viajes por día hábil.

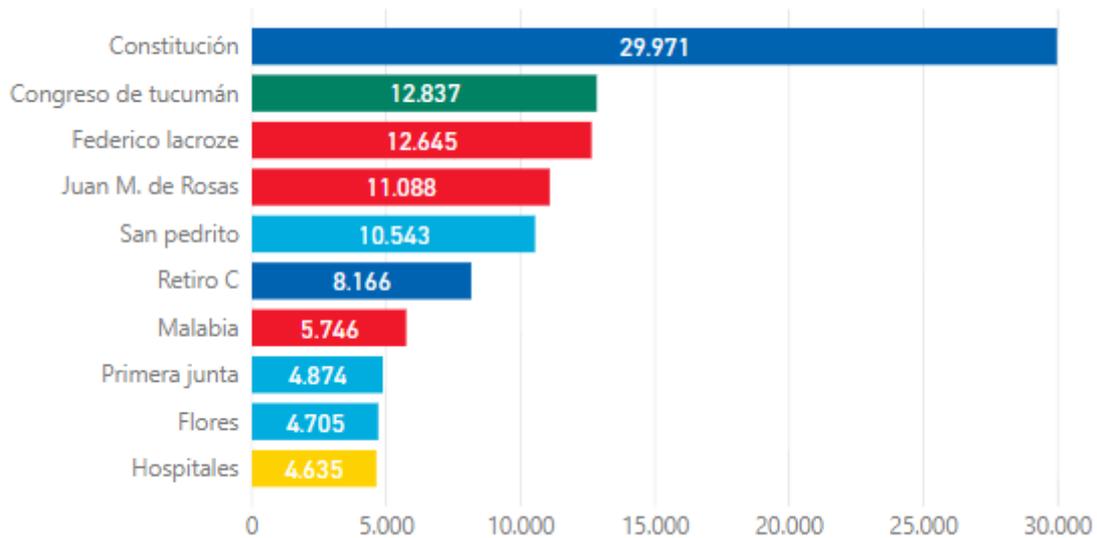
En conjunto, este grupo abarca un tercio de la demanda total del servicio, mientras que el resto de las estaciones ocupa los dos tercios restantes (gráfico 15)

Gráfico 15. Proporción de demanda de viajes según principales 10 estaciones.



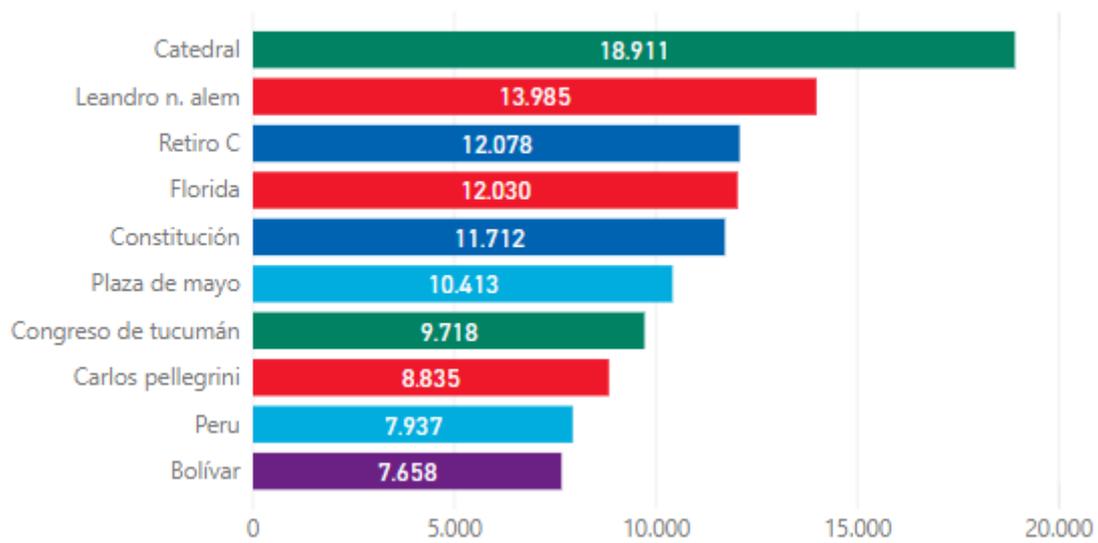
A su vez, se observa la misma constancia intersemestral cuando se filtran los viajes realizados diariamente en función de las principales franjas horarias. Como se vio anteriormente (página 11), la demanda del servicio se encuentra mayormente concentrada entre las 8 y 10 a.m. por un lado y entre las 16 y 19 p.m. por el otro. Teniendo en cuenta estas franjas horarias, el gráfico 16 muestra que durante las mañanas del 1er semestre de 2019 las estaciones que más participación tuvieron fueron aquellas ubicadas en los extremos periféricos de la red o que forman parte de un nodo con algún tren (Federico Lacroze, Primera Junta).

Gráfico 16. Primeras 10 estaciones con más viajes promedio por día (franja matutina)



En cambio durante las principales horas de la tarde las estaciones con mayor participación fueron las ubicadas en la zona céntrica de la ciudad, con Catedral (Línea D) en primer lugar alcanzando los 18.911 viajes por día, seguida de la estación Leandro N. Alem (Línea B) con 13.985 viajes (gráfico 17).

Gráfico 17. Primeras 10 estaciones con más viajes promedio por día (franja vespertina)



Análisis por días inhábiles

El 1er semestre de 2019 presentó una variación en la cantidad de viajes totales por día inhábil caracterizada por la cantidad de estos días a lo largo de los distintos meses de este semestre. El cuadro 6 muestra cómo durante el 2018 la cantidad de días inhábiles fue más estable que en el 2019.

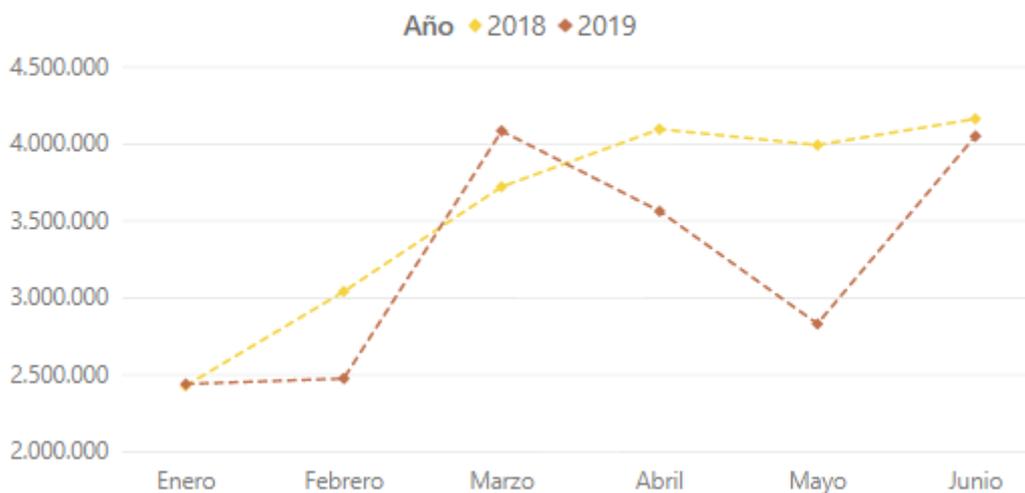
Cuadro 6. Cantidad de días inhábiles 1er semestre 2018 - 2019

Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
2018	9	10	10	11	10	10
2019	9	8	12	10	8	12

Fuente: Elaboración propia según datos de Data Buenos Aires.

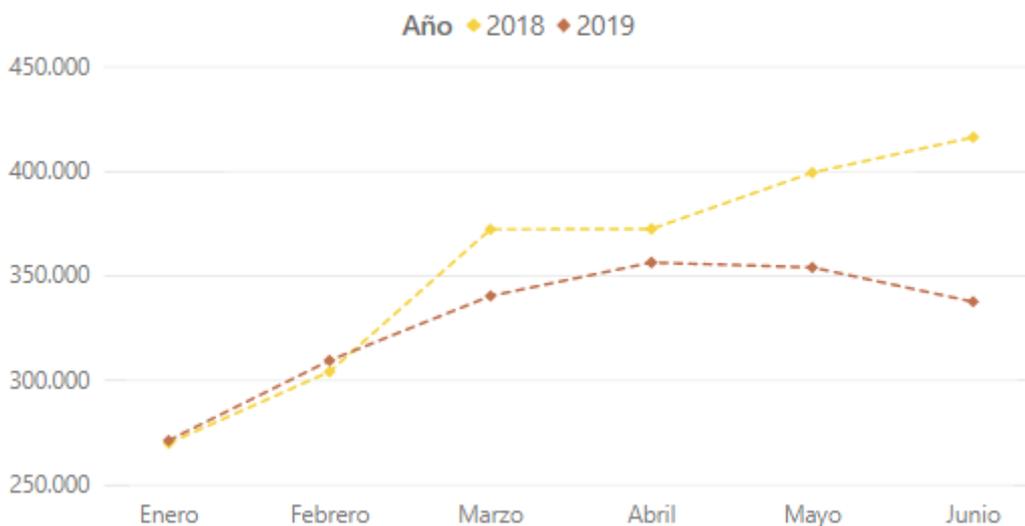
Es por este motivo que la fluctuación en la cantidad total de viajes mensuales en días inhábiles se amplía durante el 2019 (gráfico 19).

Gráfico 19. Cantidad de viajes por mes en días inhábiles (comparativo 2018 - 2019)



Sin embargo, al calcular el promedio de viajes por día inhábil los resultados dan cuenta de una caída del 7,77% en la demanda del 2019 (gráfico 20). Junio fue el mes de mayor caída con un descenso del 18,91% de la demanda en relación al mismo mes del 2018.

Gráfico 20. Promedio de viajes diarios por mes (comparativo 2018 - 2019)

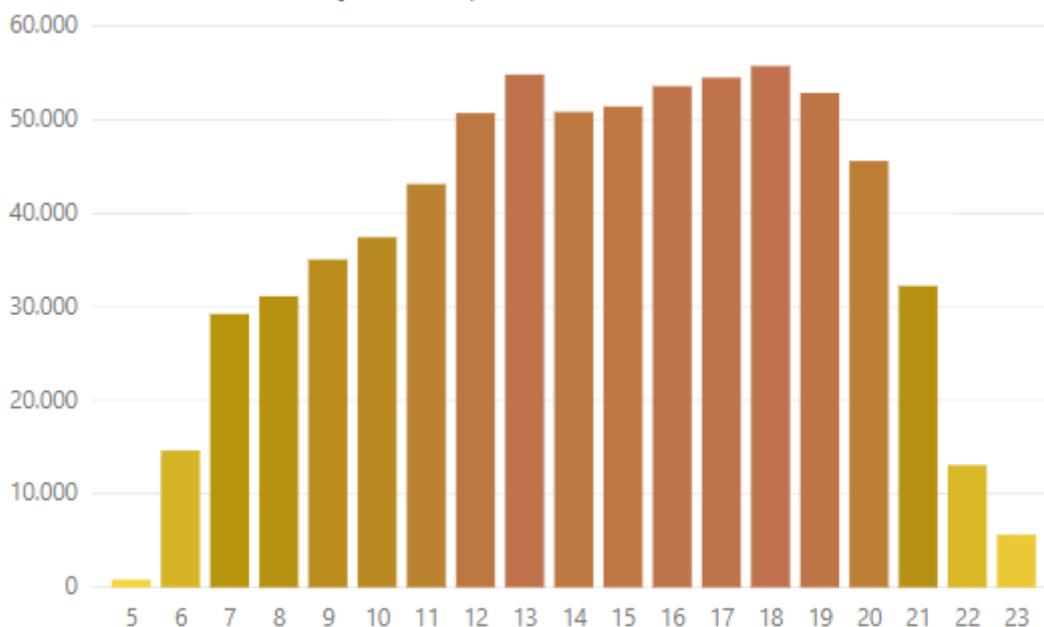


Análisis por hora

Los días inhábiles presentan una concentración de la demanda en la franja que va desde las 12 p.m. hasta las 19 p.m. (gráfico 21) con un pico de 26.509 viajes diarios a las 18 p.m.

La misma tendencia se encuentra dada en el 1er semestre de 2018, donde no existen variaciones significativas en la tendencia de viajes promedio respecto al año en comparación.

Gráfico 21. Promedio de viajes diarios por hora en días inhábiles (1er semestre 2019)



Análisis por línea

La tendencia a la baja que se mostró en el análisis por días hábiles se encuentra también presente en los días inhábiles. Sin embargo, para estos casos, las líneas que se vieron más perjudicadas con la caída de viajes fueron en primer lugar la Línea E con una demanda promedio menor del 11,41% seguida de la Línea B con el 10,13% (cuadro 7).

La Línea H, que en los días hábiles de 2019 supo tener un balance positivo, en los días inhábiles de este semestre tuvo una leve caída del 0,91%, dando cuenta que el aumento de la demanda en esta línea se debe exclusivamente a los viajes realizados durante los días hábiles.

Cuadro 7. Promedio de viajes por día inhábil según Línea. Año 2018 - 2019.

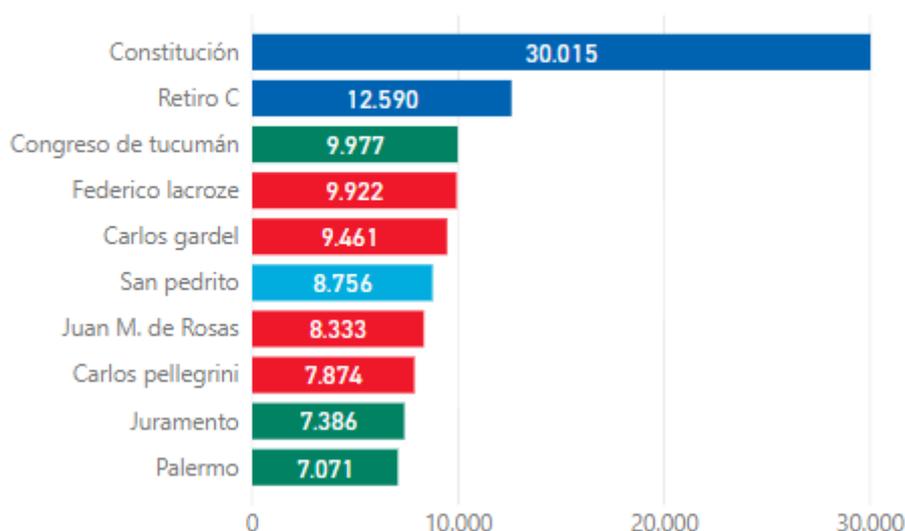
Línea	Promedio de viajes por día		
	2018	2019	Var. %
A	62.592	58.740	-6,15%
B	95.766	86.066	-10,13%
C	59.030	54.044	-8,45%
D	80.036	74.333	-7,13%
E	22.352	19.802	-11,41%
H	37.757	37.414	-0,91%

Fuente: Elaboración propia según datos de Data Buenos Aires.

Análisis por estación

En cuanto a las estaciones más demandadas durante estos días, en primer lugar vuelve a encontrarse Constitución (Línea C) con 30.015 viajes diarios seguida de Retiro (Línea C) con 12.590 viajes. En tercer lugar se ubica Congreso de Tucumán (Línea D) con 9.977 viajes diarios.

Gráfico 22. Primeras 10 estaciones con más viajes promedio por día inhábil (2019)



Si bien durante los días inhábiles continúan teniendo mayor protagonismo las estaciones que se posicionaron primeras durante los días hábiles, tiene lugar también otras estaciones como Carlos Gardel (Línea B), Juramento (Línea D) y Palermo (Línea D).

Las estaciones que figuran primeras durante los días hábiles y se encuentran por debajo de las 10 principales en los días inhábiles son Catedral (Línea D), Florida (Línea B) y Leandro N. Alem (Línea B).

Conclusiones

A diferencia del informe comparativo de viajes semestrales 2016-2017 del cual se basa el presente trabajo, la demanda entre el 1er semestre del 2018 con el mismo semestre del 2019 presentó una contundente retracción.

Ya sea considerando la totalidad de viajes realizados o los cálculos de promedios de viajes diarios, el resultado termina siendo un saldo en números rojos. Aún así, es necesario reafirmar la importancia de revisar los datos en función de indicadores que otorguen mayor precisión al análisis como lo es el promedio de viajes diarios. En ese sentido, resulta difícil adoptar una postura indiferente cuando decimos que en junio 2019 una caída del 10,38% de la demanda en relación a mayo del mismo año equivale en realidad al 1,84% de la demanda por días hábiles. Teniendo en cuenta que casi 9 de cada 10 viajes transcurren durante la semana laboral/estudiantil, utilizar un dato u otro dista mucho de la realidad a la hora de evaluar la calidad de un servicio público que forma parte de la columna vertebral de la red de transporte urbano para millones de usuarios.

Dos cuestiones llaman la atención de lo que se vio reflejado en estas páginas. En primer lugar, mientras que el resto de las líneas sufrieron caídas de la demanda, la Línea H obtuvo un aumento promedio del 8,38% de viajes por día hábil, lo que explica la totalidad de la mejora de la demanda en esta línea ya que durante los días inhábiles sucedió lo contrario al presentar una caída del 0,91%.

Por otro lado, los números que presentó la Línea E en 2019 se encuentran favorecidos por el 20,15% de aumento la demanda de viajes diarios debido a la inauguración de sus tres nuevas estaciones. Sin embargo, a pesar de tan extraordinario suceso, ese incrementó no alcanzó para compensar la caída que se fue produciendo los meses restantes. De hecho, la Línea E se ubica como la segunda línea con mayor caída de viajes promedio entre semestres con un 4,78% negativo, no muy lejos de la Línea C que llegó a contar con un 6,36% de viajes menos que el año anterior.

Con todo eso, y a pesar de la mayor o menor frecuencia con la que los usuarios del Subte utilizan a diario el servicio, siguen existiendo consistencias en la manera en la cual se produce la demanda. Si bien la Línea H mejoró su demanda y la Línea E aumentó sus kilómetros de red, no deja de ser cierto que se encuentran todavía muy por debajo de los niveles que presentan las líneas restantes.

Aunque no es difícil argumentar distintas razones por las cuales se dan así los hechos, yendo desde datos duros como la aplastante diferencia que las estaciones

Constitución y Retiro de la Línea cuentan por sobre las demás estaciones del servicio hasta datos demográficos y temporales que podrían llegar a explicar el favorecimiento hacia algunas líneas más que a otras, lo cierto es que para el caso de la Línea E por más extensión que se realice la cantidad de usuarios potenciales que podría llegar a transportar se ve constantemente afectada por la insuficiente inversión estructural con la que cuenta. La falta de formaciones y de correcto mantenimiento de las actuales afectan no solo a la frecuencia del servicio que otorga sino también la calidad de viaje, lo cual se ve reflejado por los usuarios de esta línea no solo a través de los reclamos formales sino también por las distintas vías informales como Twitter.

Otro aspecto principal que se mantiene constante en nuestros análisis de viajes en el Subte tiene que ver con la demanda del servicio a lo largo del día. Los Compromisos de Gobierno establecen una frecuencia de 3 minutos entre formación durante las franjas de hora pico que oficialmente se encuentran establecidas entre las 8 a 10 a.m. por un lado y las 18 a 20 p.m. por el otro. Con el cumplimiento de este propósito se estaría absorbiendo a buena parte de los usuarios que viajan a diario en el servicio en momentos cruciales de entrada y salida del trabajo o casas de estudio. Sin embargo, ya desde un primer momento insistimos que la demanda del servicio se encuentra corrida de lo oficialmente establecido, alcanzando valores de hora pico a partir de las 16 p.m. que superan incluso a la demanda en hora pico de las 19 p.m.

Sin ir tan lejos, en este trabajo se demuestra que a pesar de la fluctuación en la demanda, no existe un cambio en la conducta de viaje de los usuarios en relación a las horas del día, con lo cual la novedad paradójicamente termina siendo que a pesar del paso de los años y no existen novedades en tomar una decisión concretada basada en este hecho.

Con todo, queda claro que la actualización de estos análisis permite no solo dejar constancia de la evolución favorable o desfavorable del servicio, más aún si en el medio fueron teniendo lugar cambios radicales en el servicio como puede ser la extensión de una línea, sino también demostrar a través de la inmutabilidad de otros aspectos hasta qué punto se asiste a mejorar la calidad del servicio en la forma en que los usuarios demuestran hacer uso del mismo.