



**C E S P A**

Centro de Estudios de la Situación  
y Perspectivas de la Argentina

# **AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO: ¿HACIA UN NUEVO ESCENARIO?**

**Alberto Müller  
CESPA-FCE-UBA**

*Nota Breve Nro. 12*

**Junio 2012**

Av. Córdoba 2122  
2do. Piso, Departamentos Pedagógicos  
(C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires  
Tel.: 54-11-4370-6183 – E-mail:  
[dircespa@econ.uba.ar](mailto:dircespa@econ.uba.ar)  
<http://www.econ.uba.ar/cespa>  
[www.blogdelcespa.blogspot.com](http://www.blogdelcespa.blogspot.com)

Hoy día, se producen en un día hábil unos 25 millones de viajes, en el Área Metropolitana de Buenos Aires. La mitad se hacen mediante transporte público, y el resto en medios individuales (básicamente automóvil, y en menor medida en taxis, remises y a pie).

En los últimos 40 años, los viajes en colectivo y subte disminuyeron en términos absolutos, los realizados en ferrocarril crecieron levemente, y los viajes en automóvil se triplicaron. El Área vio crecer su población en 55%. Este crecimiento se situó en su totalidad en franjas periféricas, a partir de 20 km del área central. Pero el empleo se desconcentró mucho menos: la Ciudad de Buenos Aires alberga hoy el 22% de la población, pero concentra algo así como el 45% del empleo (a lo que se agrega un 11% de empleo en los partidos de Vicente López y San Isidro).

Viajes cada vez más largos y explosión de la motorización individual: ésta es una suerte de bomba de explosión paulatina, pero que tendrá efectos profundos, máxime si se consolida un ciclo de crecimiento económico, como el iniciado tras la crisis de 2001-2. La eclosión de la demanda de transporte ha sido la constante en las metrópolis de países periféricos que han crecido en forma sostenida, desde Singapore y Bangkok hasta Ciudad de Méjico y San Pablo.

La sobrecarga del sistema de transporte, que hasta los años 90' se limitaba a algunas áreas o corredores, va expandiéndose como una suerte de virus. Vemos así la permanente congestión de la Avenida General Paz y de las grandes autopistas de acceso; la saturación de la Línea Sarmiento (pese a haberse concluido el Acceso Oeste a fines del siglo pasado) y del servicio eléctrico de la Línea Roca; la evidente pérdida de velocidad del colectivo.

El difícil panorama que viene dibujándose ya hace dos décadas no ha tenido una respuesta desde el Estado. La década del '90 asistió a una reposición – con bemoles – de la capacidad del sistema ferroviario, fuertemente afectada durante la década perdida; pero lo que hoy tenemos no es un ferrocarril muy diferente al de la década del '70 (salvo la mencionada electrificación del Roca). Pero también se produjo una dramática caída de los pasajeros transportados por el colectivo, atribuible sobre todo a un fuerte incremento tarifario, con el que

Av. Córdoba 2122  
2do. Piso, Departamentos Pedagógicos  
(C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires  
Tel.: 54-11-4370-6183 – E-mail:  
[dircespa@econ.uba.ar](mailto:dircespa@econ.uba.ar)  
<http://www.econ.uba.ar/cespa>  
[www.blogdelcespa.blogspot.com](http://www.blogdelcespa.blogspot.com)

se pretendió enmendar todos los males. Una lección que debería recordarse en estos días.

Un área metropolitana que mantiene una estructura fuertemente radial (por la concentración de los empleos), y donde además una parte importante de la población no cuenta con movilidad propia, no puede gestionarse a la manera de ciudades como Los Angeles o Sydney, donde la baja densidad de urbanización y la elevada motorización individual relegan al transporte público a un rol marginal.

Lograr que no se deteriore más aún la participación de los medios colectivos es el desafío de monta. Este propósito debe ser perseguido con la variedad de herramientas que existen o deben desarrollarse, que van desde la tarifa y la gestión a la ejecución de inversiones pesadas.

La acción del Estado en estos últimos años no ha estado a la altura del tal desafío. El subsidio masivo ha permitido mantener tarifas bajas, y esto ha favorecido al transporte público; se ha producido además un reequipamiento en el transporte colectivo. Un conjunto de intervenciones puntuales han sido oportunas; por ejemplo, la construcción de numerosos cruces ferroviarios a desnivel. Otras son ya más discutibles, como es el caso del soterramiento de la Línea Sarmiento. Por otro lado, el sistema ferroviario no se ha recuperado en gran parte del colapso de 2001-2.

La propuesta de creación de la Agencia Metropolitana de Transporte abre la posibilidad de un nuevo escenario. No se trata propiamente de una autoridad coordinadora (como lo fue la frustrada propuesta del Ente Coordinador del Transporte Metropolitano), sino de la generación de un ámbito consultivo, donde convergen todas las jurisdicciones involucradas: Nación, Provincia de Buenos Aires y Municipios del Conurbano. Este punto de partida es el correcto: la autoridad – en cuanto instancia en la que delegan facultades ejecutivas las jurisdicciones – es cuando mucho el punto final de un proceso de planificación y coordinación, que ni siquiera se ha iniciado. Pero es un punto de partida, nada más.

Más allá de las particulares y azarosas circunstancias políticas que le dieron origen, la creación de la Agencia es además saludable, por cuanto explicita un compromiso por parte de la Nación de mantener presencia en la región. En ninguna área metropolitana del porte absoluto y la importancia relativa de la de Buenos Aires el Estado Nacional está ausente. Las cuantiosas inversiones que demanda un subte o un tren metropolitano requieren invariablemente el concurso de aquél.

Av. Córdoba 2122  
2do. Piso, Departamentos Pedagógicos  
(C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires  
Tel.: 54-11-4370-6183 – E-mail:  
[dircespa@econ.uba.ar](mailto:dircespa@econ.uba.ar)  
<http://www.econ.uba.ar/cespa>  
[www.blogdelcespa.blogspot.com](http://www.blogdelcespa.blogspot.com)

El paso siguiente será la construcción del indispensable arsenal de recursos técnicos y humanos que la cuestión del transporte metropolitano requiere, y que vemos en regiones urbanas del porte de la de Buenos Aires. La reversión de la tendencia declinante de la participación del transporte público es imperiosa; es así como se podrán reducir los costos del transporte y mejorar su calidad. Esto implica intervenir en un órgano complejo y delicado, como es el sistema de transporte en las grandes metrópolis. Es de esperar que la creación de la Agencia sea el primer gran paso en ese sentido.

Av. Córdoba 2122  
2do. Piso, Departamentos Pedagógicos  
(C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires  
Tel.: 54-11-4370-6183 – E-mail:  
[dircespa@econ.uba.ar](mailto:dircespa@econ.uba.ar)  
<http://www.econ.uba.ar/cespa>  
[www.blogdelcespa.blogspot.com](http://www.blogdelcespa.blogspot.com)