



C E S P A

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

El transporte metropolitano, un nuevo protagonista del escenario político

Alberto Müller

Nota Breve Nro. 15

Febrero 2013



*Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Buenos Aires*



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
<http://www.econ.uba.ar/cespa>
www.blogdelcespa.blogspot.com

Al contrario de otras áreas metropolitanas, el tema del transporte en Buenos Aires ocupó durante décadas un lugar subalterno en el escenario político y mediático. Hasta los '90, se trataba de un sector que virtualmente "caminaba solo"; no había problemas acuciantes, por el lento crecimiento demográfico y económico de la Región, y por su ágil red vial. La pasividad estatal era la norma.

En los '90, las reformas neoliberales repercuten sobre todo sobre los modos guiados. La novedad más relevante es una moderada expansión de la red de subtes; el ferrocarril opera sobre pautas similares a las de los años '70. Hay una inesperada inflexión en el caso del colectivo: luego de décadas de tráficos estables, un persistente incremento tarifario en plena convertibilidad monetaria produce, con la concurrencia del desempleo, una caída del 35% en sus tráficos. Pero todo esto ocurre entre bambalinas; aun la casi triplicación de la tarifa del colectivo pasa desapercibida.

La crisis de 2001-2 representa un cambio sustancial, en términos del involucramiento estatal, por la aparición del subsidio, algo que en el caso del colectivo no se veía desde la década de 1950. Una fuerte recuperación salarial, la holgura empresaria y la decisión de congelar tarifas llevan a que el subsidio represente hoy día cerca del 70% del ingreso del autotransporte (y más aún en el caso del ferrocarril y subte). Sin embargo, esto no se vio acompañado por algún despertar en el activismo estatal: el Estado subsidió pero poco intervino en el diseño del servicio. El transporte siguió mayormente ausente del escenario político, más allá de las promesas de extender raudamente la red de subtes.

Imprevistamente, llegó un cambio. Hoy día, el transporte es objeto de discusión pública, por parte de actores políticos que cinco años atrás poco se acordaban del tema.

No podemos sino celebrar que el transporte metropolitano ocupe finalmente el lugar que le compete en la agenda pública. Pero debemos señalar que esta rentrée, por un lado, es el fruto de una pelea política que por cierto poco tiene que ver con cuestiones del sector; y por el otro lado, responde a una seguidilla de accidentes, donde sobresale la catástrofe ferroviaria de Once.

Se sucedieron acontecimientos al atropellado ritmo que suele verse cuando un tema "se politiza": traspasos jurisdiccionales de subtes y colectivos que incrementan la fragmentación institucional; compras apresuradas de parque rodante; creación de la Agencia Metropolitana de Transporte como iniciativa unilateral; discusiones ambientalistas en torno de obras con no poco de oportunismo; discusión sin fundamento técnico acerca de la traza de una línea de subte; declaración de desinterés de la Nación acerca del subte por ser un tema meramente local, para luego descubrir que una parte no menor de sus usuarios reside en el Conurbano.

Más allá de las razones que llevaron a esta nueva centralidad del transporte metropolitano en la discusión pública, es menester aprovechar la oportunidad para que esta cuestión sea debatida en sus justos términos. Las soluciones que debemos encarar distan de ser triviales; y las decisiones erradas en el pasado deberían ser una advertencia. La prolongación de las Líneas B y E, la Línea H y el Premetro atienden demandas que no justifican las inversiones

realizadas, por ejemplo; estas obras no fueron precedidas por estudios de tráfico. Buena parte de los beneficios del Metrobús de J.B. Justo podrían haberse logrado con la simple prohibición de estacionar y el distanciamiento de las paradas, sin inversión.

El propio debate en torno del Metrobús en la Avenida 9 de Julio muestra mucha preocupación por especies arbóreas, pero no se detiene sobre otros aspectos que creemos bastante más importantes: se reduce en un 30% la capacidad de la Avenida 9 de Julio para el flujo vehicular, lo que promete más congestión aún; y el desvío de la totalidad de los colectivos que hoy circulan por Maipú-Chacabuco/Esmeralda-Piedras hará que 50 manzanas en el Microcentro carezcan de transporte público en su interior.

La Región enfrenta un panorama de complejidad creciente, por la voraz expansión en el uso del automóvil. Hoy día entran a la Ciudad de Buenos Aires 3 veces más autos que 30 años atrás, mientras que el transporte público ha visto caer su demanda. La circulación en la Avenida General Paz diurna es un buen anticipo de lo que se puede venir: un colapso generalizado.

Se demandan soluciones nuevas, abandonando la tradicional pasividad estatal. De lo que podemos estar seguros es que iniciativas tales como el exitoso Transmilenio de Bogotá, por ejemplo, no tienen cabida en este contexto político – institucional, por más que el transporte metropolitano sea hoy un protagonista del debate público.