



C E S P A

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

Un blues para la línea 194

Alberto Müller

CESPA-FCE-UBA

Nota Breve Nro 7



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas



Av. Córdoba 2122 (C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires
Tel./Fax: 54-11-4370-6135 – E-mail: dircespa@econ.uba.ar
<http://www.econ.uba.ar>

194 es el número que alguna vez se dio (diz que fue la entonces Municipalidad de Buenos Aires, no la Secretaría de Transporte) a la línea de colectivos que une Plaza Once con Zárate. Luego de la quiebra de la Empresa Chevallier, su operadora histórica, la línea 194 pasó a ser explotada por un grupo empresario en expansión. Su base es la Provincia de Misiones; pero tiene presencia por estas latitudes más templadas.

Hace poco menos de un mes, esta línea comenzó a prestar un servicio entre Plaza Once y Puente Saavedra, que es el límite de la Capital Federal y queda bastante lejos de Zárate. Se trata de un servicio diferencial; esto es, que lleva solamente pasajeros sentados. Según la normativa, este tipo de servicios puede ser prestado por el mismo operador, sobre la traza del servicio común.

El caso de la línea 194 es raro: el servicio normal no puede transportar pasajeros *dentro* de la Capital Federal, por ser de media distancia; con esta restricción, la prestación entre Once y Puente Saavedra no tendría sentido. Pero el servicio se presta igual, con tráfico abierto en Capital; esto, gracias a la medida cautelar dictada por un juez, que parece entender que existen urgencias dramáticas que requieren decisiones inmediatas.

La tarifa, por otra parte, es de \$ 2, lo que es inequívoca señal de *dumping*, porque en las condiciones habituales, un servicio diferencial debería tener una tarifa no menos de 3 veces superior a la del servicio común, por llevar solamente pasajeros sentados (esto es, unos \$ 3.50). *Dumping*, aclaremos, financiado por el subsidio público, que hoy cubre el 75% del costo del prestador.

Pero hay más: se trata de un servicio que por ahora parece inútil. Su frecuencia es altísima (intervalo de 2 minutos), y los vehículos viajan casi vacíos. Redondeando, el costo de esta sobreoferta puede estimarse en unos 40 millones de pesos anuales. ¿Qué no importa, porque es pérdida empresaria? No es así: se trata en definitiva de recursos que podrían utilizarse para otra cosa, si se trata de transporte público, regulado por el Estado. por ejemplo, con esa suma, en un año podrían elevarse las plataformas de todas las estaciones del Ferrocarril San Martín(Retiro-José C. Paz-Pilar); se reducirían los tiempos de viaje y aumentarían las frecuencias.

Este episodio reúne lo peor y lo más folklórico del transporte metropolitano de Buenos Aires: competencia irracional; un servicio autorizado por una cautelar dudosa; protestas callejeras de los otros prestadores; y un poder público pasivo, que se limita a amenazar con una inviable quita del subsidio.

Curiosa situación, la del autotransporte público: el Estado nunca estuvo tan involucrado en su financiamiento; pero esto no lo ha motivado a la menor iniciativa. El subsidio constituye una oportunidad inédita para la racionalización y planificación del sistema; pero hoy día ni siquiera contribuye a nivelar las pronunciadas diferencias de rentabilidad entre las líneas.

Y atención, que esta situación no podrá permanecer así por siempre. Entre 1970 y 2006, los viajes en auto particular aumentaron casi tres veces, mientras que el transporte público vio caer su demanda; por otro lado, los empleos no se han desconcentrado, lo que exacerba la demanda por viajes largos, sobre corredores troncales. El transporte público – ferroviario y automotor – es la gran herramienta con que el Estado cuenta para

mitigar la expansión del auto, voraz demandante de espacio, infraestructura y combustible.

Pero no lo será, si se gestiona al estilo del “caso 194”. Los irresueltos vicios estatales de la gestión deberán ser enfrentados tarde o temprano, ante el colapso del tránsito que se avizora en distintos puntos de la Región Metropolitana. Cuanto antes, mejor.