



*Facultad de Ciencias Económicas  
Universidad de Buenos Aires*



# El transporte después de la pandemia

Alberto Müller

CESPA-FCE-Universidad de Buenos Aires

Nota Breve N°59

10/12/2020

Quizá como una forma de evitar pensar en este presente opresivo, hay una visible inclinación a pensar en el post-COVID. Los ámbitos académicos se pueblan de reflexiones acerca de cómo serán las prácticas luego de la pandemia, en los diferentes órdenes en los que se desarrollan nuestras vidas. La pandemia ha cambiado muchos hábitos y rutinas, pero deja lugar para la reflexión; afortunadamente, no se trata de un episodio muy agudo, como sería sufrir un tsunami o residir en un escenario de guerra abierta. El “qué será” del transporte urbano es una de las preguntas recurrentes; hace pocos días, la Universidad Di Tella publicó los resultados de una consulta a expertos en transporte, que indaga precisamente sobre lo que puede esperarse en cuanto al transporte en las ciudades como saldo de la pandemia. Las opiniones aparecen divididas entre quienes piensan que se volverá a las características y tendencias anteriores, y quienes en cambio avizoran mutaciones importantes. Las tesis que apuntan a que la pandemia introducirá cambios en la movilidad señalan varios puntos. En primer lugar, sostienen que quedará una persistente inclinación al uso del transporte individual, como resultado del abandono de los modos colectivos, por la búsqueda de un mayor aislamiento; se destaca asimismo el recurso a la micro-movilidad (bicicleta, monopatín). Por otro lado, se augura que disminuirá la demanda de viajes más largos, por la difusión del teletrabajo, pero también por un suerte de retorno a ámbitos más locales (comercio vecinal, y ya no en grandes centros comerciales), evitando aglomeraciones. Es interesante notar que algunas de estas previsiones se entroncan con tendencias pre-existentes, que la pandemia cuando mucho habrá acelerado. Éste es el caso del tele-trabajo, una modalidad que ya venía desarrollándose, como forma tanto de economizar espacio de alto costo (oficinas en áreas centrales) como de des-empoderar a empleados de medio y alto nivel (el fin del “despacho propio”). Y también, claro, es el caso del uso del transporte individual, cuyo uso ha crecido sustancialmente en buena parte de las ciudades del mundo, aunque contenido por lo general por políticas públicas; la promoción de la micromovilidad ha sido una de estas políticas desde hace años. Pero el “retorno a lo local” comportaría seguramente una novedad; además, claro, de una nueva tolerancia al automóvil particular. Hay una advertencia “clásica” en todo esto, que una y otra vez debe reiterarse. El público en general – y aun parte no menor de los especialistas – tienden a confinar la temática del transporte urbano a las grandes metrópolis. Se trata del ámbito más visible en los medios, a la vez que más convocante para estudiosos, expertos, consultores, etc. Sin embargo, cerca del 50% de la población urbana del mundo (55% en el caso de Argentina) vive en ciudades de menos de 1 millón de habitantes. Y las realidades allí son sustancialmente diferentes, porque predominan otras formas de movilidad; por ejemplo, el transporte público tiene incidencia sustancialmente menor. Por otro lado, lo cierto es que no hay dos ciudades iguales, ni siquiera parecidas; difícil entonces realizar predicciones de orden general. Por esta razón, nos concentramos en el caso del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA); es a ella a la que dirigimos la pregunta acerca de qué se puede esperar en los tiempos post-pandemia, en cuanto a patrones de movilidad. Nuestra opinión es que en principio no cabe esperar cambios sustanciales de tendencia. Algo menos de la mitad de los viajes en el AMBA responde al motivo de trabajo. Para estos viajes no hay opción en cuanto a orígenes y destinos, puesto que vienen dictados por los lugares de residencia y trabajo. El único impacto esperable es la acentuación de la modalidad del teletrabajo, modalidad que se venía desarrollando antes de la pandemia, a

Av. Córdoba 2122

2do. Piso, Departamentos Pedagógicos

(C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires

Tel.: 54-11-5285-6583 – E-mail: [dircespa@fce.uba.ar](mailto:dircespa@fce.uba.ar)

<http://www.econ.uba.ar/cespa>

[www.blogdelcespa.blogspot.com](http://www.blogdelcespa.blogspot.com)

proximidad. No parece razonable esperar cambios sustanciales ;y además desconfiamos que los shoppings dejen de ser puntos de atracción de viajes. ¿Qué hay de la inclinación hacia el transporte individual? Es un hecho que existe una predilección creciente hacia el auto; la cantidad de viajes aproximadamente se triplicó entre 1970 y nuestros días, cuando la población del AMBA creció cerca de 50%. Aun así, la participación del transporte colectivo antes de la pandemia podía estimarse en más de 40%, un porcentaje que es menester defender, y que las políticas públicas en general tienden a defender. ¿La mayor aceptación del transporte individual podrá minar esta orientación? Podemos mencionar dos ejemplos que sugieren que el transporte público tiene resiliencia. Un caso de larga data es el de la Línea Roca del ferrocarril metropolitano. Cuando se encaró su primera electrificación, en 1981, el servicio virtualmente colapsó, y la demanda atendida cayó un 50%, pese a que las obras comprendían solo una parte de la red. Esta situación persistió hasta fines de 1985, o sea casi 5 años. Pero una vez que el servicio se normalizó, la demanda se recuperó rápidamente, y la Línea Roca alcanzó sucesivos récords de tráfico (entre ellos, los de los años 1999 y 2016). Hubo claramente un retorno de los pasajeros al tren. El segundo ejemplo se refiere al transporte automotor colectivo. En la década de 1990, un fuerte aumento de las tarifas le ocasionó una pérdida de cerca de 35% de la demanda; pero ella se recuperó en buena medida en la década siguiente, cuando las tarifas se redujeron en términos reales. Debe notarse que en ambos casos se trató de episodios prolongados, más prolongados que la pandemia. Habría cabido esperar efectos duraderos; pero los hechos mostraron que no fue así. A nuestro juicio, entonces, si se logra una normalización de las actividades, hay razones para pensar que se podrá regresar a una actividad de transporte en el AMBA que tendrá similitudes muy grandes con lo que vimos antes de la pandemia. Este modesto ejercicio de futurología supone que la enfermedad habrá desaparecido por completo en un futuro relativamente próximo. Si la realidad mostrara otra cosa – por ejemplo una presencia endémica lo suficientemente fuerte como para motivar precauciones más o menos permanentes – lo que nos espera podrá ser diferente. Pero si esto no ocurre, y las personas pueden dar libremente rienda suelta a sus ansias de “normalidad” – algo muy visible en estos días de apaciguamiento en los contagios – veremos una normalidad más antigua que “nueva”, en la movilidad urbana y en otros planos también.