

**SEMINARIO DE POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA Y SERVICIOS  
DE INFRAESTRUCTURA URBANA DE TRANSPORTE**

---

**Las políticas de movilidad urbana:  
Una aproximación a la experiencia de Buenos Aires**

**Ing. Guillermo Krantzer**

**Buenos Aires, 13 y 14 de marzo de 2008**



---

# 1. Cuesta Abajo

*“Sueño con el pasado que añoro,  
el tiempo viejo que lloro....”*

**Cuesta Abajo  
Tango**

Música: Carlos Gardel  
Letra: Alfredo Le Pera

---

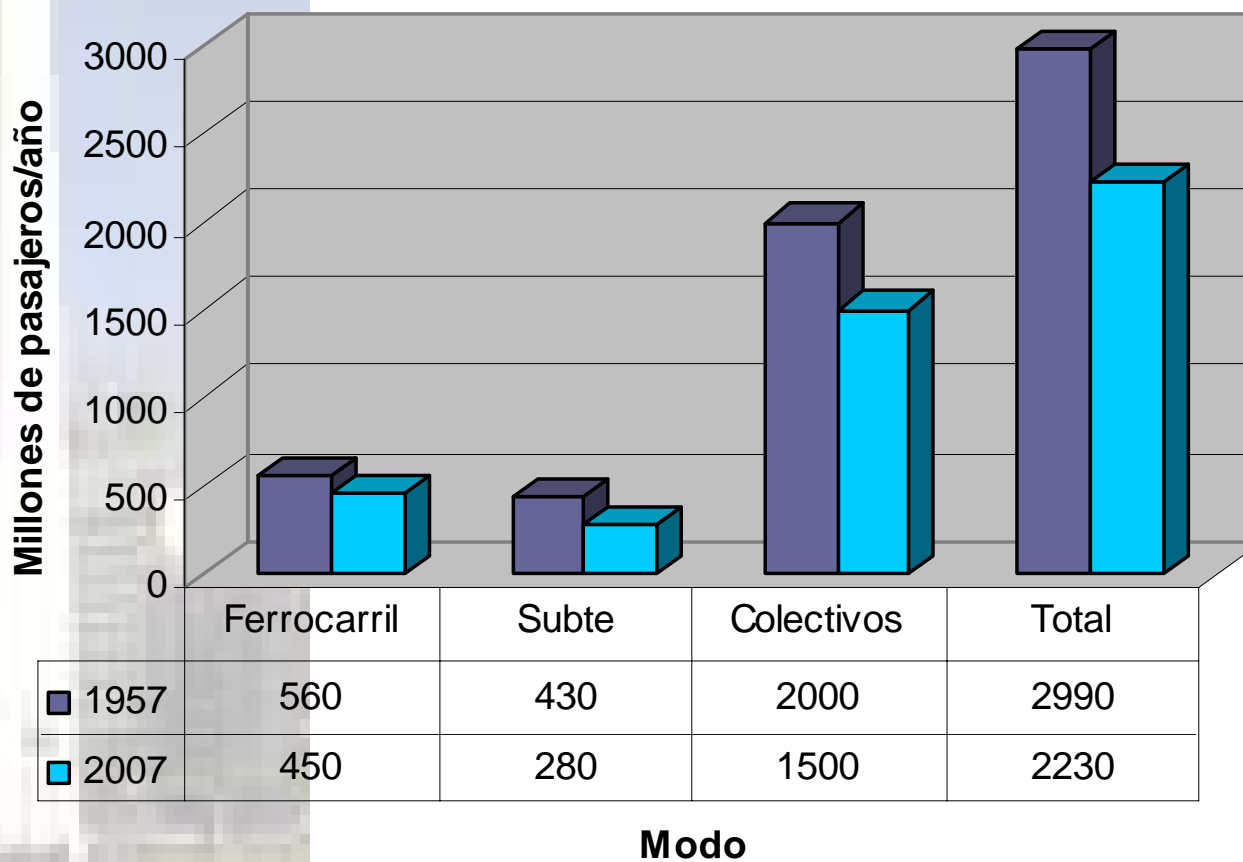
Hace cincuenta años, en el año 1957, el metro de Buenos Aires transportó 430 millones de pasajeros. En el año 2007 movilizó 280 millones.

En ese año 1957, los ferrocarriles de cercanías, que ya en la década del '20 habían consolidado una de las redes más extensas del mundo, trasladaron algo más de 560 millones de personas. En 2007 los usuarios del tren fueron 450 millones.

Los colectivos junto con los “trolleys y tranvías”, que por 1957 aún circulaban, movilizaron 2000 millones de pasajeros. En 2007 fueron sólo 1500 millones quienes viajaron en “colectivo”.

Dicho de otra forma a lo largo de 50 años la ciudad fue testigo del desmoronamiento de su transporte público presenciando la pérdida del 25 % de la demanda.

## Comparación Demanda Transporte Público 1957 - 2007



---

Más aún, en un día cualquiera de hace 50 años, teníamos aproximadamente un 25% más de frecuencias de subtes y de trenes que las actuales.

Servicios hora	Año 1957	Año 2007	Diferencia
Línea A	29	24	-19%
Línea B	24	19	-22%
Línea C	28	18	-36%
Línea D	28	24	-16%
Línea E	20	12	-41%
Total	129	96	-26%

Servicios hora	Año 1957	Año 2007	Diferencia
San Martín	7	6	-14%
Roca	17	15	-12%
Sarmiento	11	9	-18%
Mitre	26	14	-46%
Urquiza	10	7	-30%
Belgrano Norte	7	5	-29%
Belgrano Sur	4	4	0%
Total	82	60	-27%

---

Pero esta postal de la decadencia no estaría completa si no ejercitásemos una comparación con lo ocurrido en otras ciudades de características comparables:

Ciudad	Año de Inauguración	Longitud (km)	Pasajeros/año (millones)
México	1969	225	1420
Santiago	1975	85	728
San Pablo	1974	61	512
Caracas	1983	54	481
Buenos Aires	1913	52	280

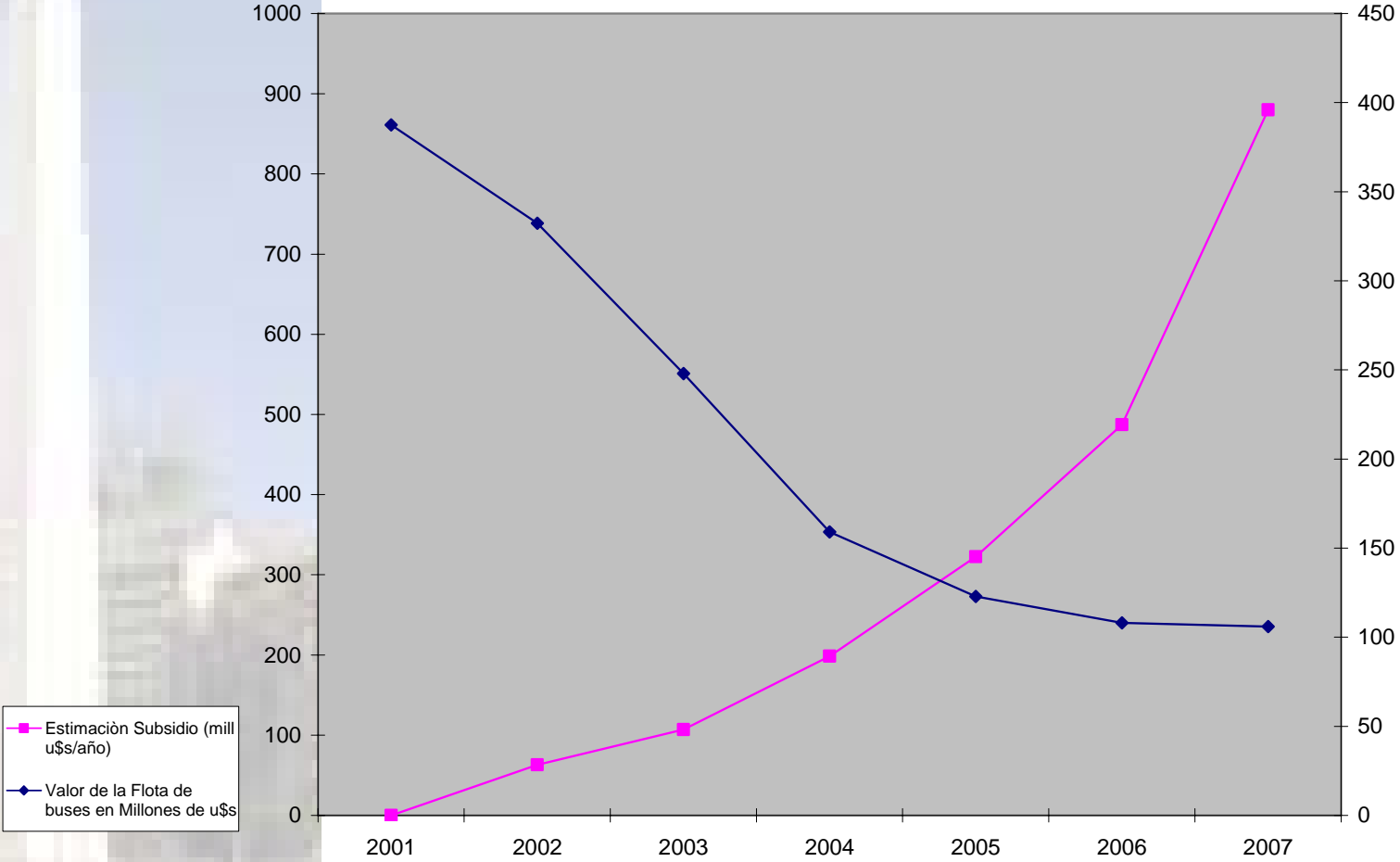
---

Por el lado de los buses, hasta los años ochenta, los “colectivos” de Buenos Aires eran un ejemplo, de gestión privada del transporte automotor urbano que sin requerir subsidios del Estado, brindaban una adecuada cobertura y excelentes frecuencias a una tarifa más que razonable.

En el años 2007 los “colectivos” de la Buenos Aires requirieron un auxilio de aproximadamente 800 millones de dólares, entre subsidio directo y precio diferencial del diesel, para poder operar.

Paradójicamente, pese a en los subsidios crecientes la antigüedad de la flota, se disparaba duplicándose, prácticamente, entre 1998 y 2007.

### Relación Subsidio vs Valor de la Flota de Buses



---

En estos cincuenta años, la población de la Región Metropolitana de Buenos Aires se duplicó y la cantidad de desplazamientos aumentó proporcionalmente.

Naturalmente el automóvil particular fue el gran receptor de esa demanda creciente, con un parque vehicular que pasó de menos de 300 mil vehículos a más de 3,5 millones.

Si bien es sabido que el crecimiento de la motorización es un fenómeno generalizado a todas las ciudades del mundo, lo notable es que en Buenos Aires el transporte público haya sufrido una degradación tan sensible en todos los modos, aún en los más competitivos.

A diferencia de la mayoría de las ciudades, en especial las del mundo desarrollado, Buenos Aires demostró un desinterés por fortalecer el transporte público, lo que queda de manifiesto en la falta de inversión crónica.



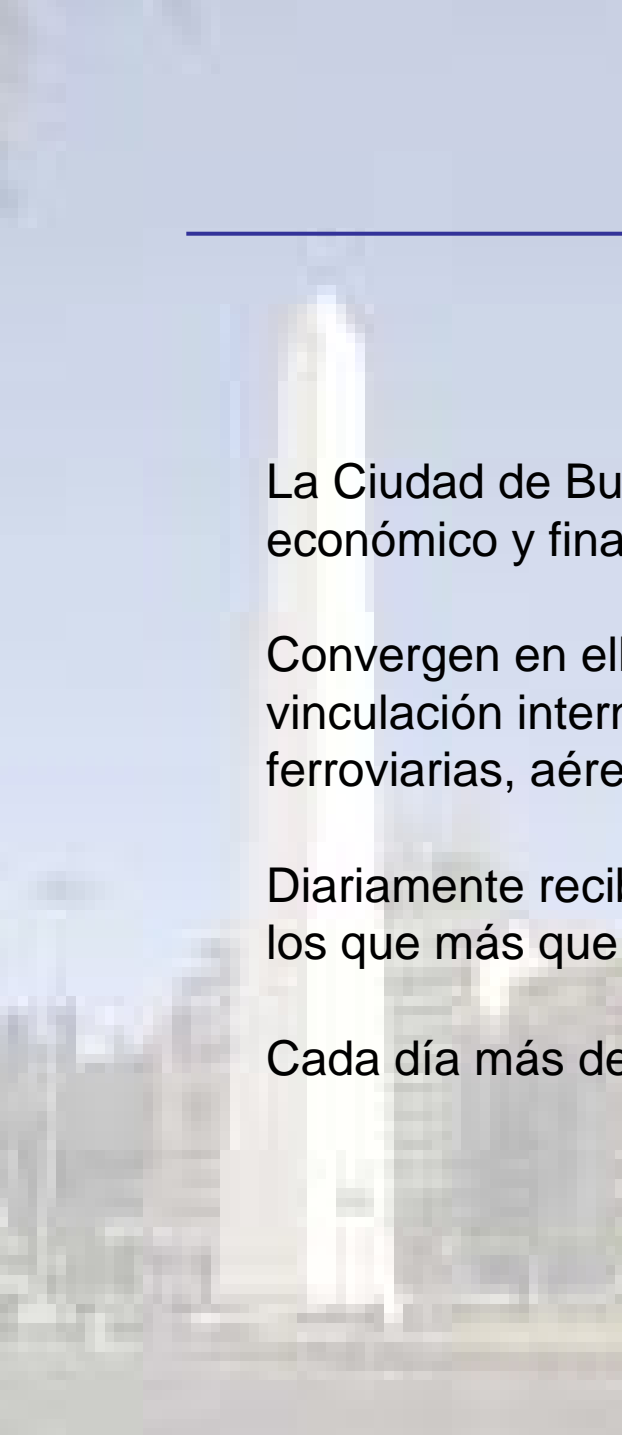
---

## 2. Desencuentro

***“Estás desorientado y no sabés que trole  
hay que tomar para seguir...”***

Desencuentro  
Tango

Música: Aníbal Troilo  
Letra: Cátulo Castillo



---

La Ciudad de Buenos Aires es el centro político, administrativo, económico y financiero del país;

Convergen en ella redes de transporte regionales, nacionales y de vinculación internacional; se localizan en su territorio terminales ferroviarias, aéreas, de buses y el principal puerto del país.

Diariamente recibe 3.2 millones de personas provenientes del GBA, los que más que duplican su población;

Cada día más de 1 millón de vehículos ingresan por sus accesos.

---

Los servicios ferroviarios y el 75 % de los buses atienden tráficos interjurisdiccionales. Sólo el subterráneo, los taxis y el 25% de la oferta de “colectivos” tiene alcance local;

Las grandes infraestructuras viales son de vinculación con el conurbano;

El puerto, principal atractor del transporte de cargas, es de Jurisdicción Federal, al igual que las valiosas tierras ferroviarias localizadas dentro de la Ciudad .

---

Es obvia, entonces, la imposibilidad de desvincular la problemática del transporte de la Ciudad de Buenos Aires de la de su Región Metropolitana, que configura con ella una unidad funcional.

La Ciudad puede adoptar medidas para administrar la congestión pero las auténticas soluciones requieren, necesariamente, un abordaje con sentido metropolitano.

De igual manera, las jurisdicciones individuales sólo pueden apuntar a un óptimo dentro de los límites de su competencia, pero estos muchas veces se encuentran alejados, y a veces resultan contradictorios, con alcanzar un óptimo para el Sistema en su conjunto



---

### 3. Buenos Aires 3000

*“Te quiero imaginar de frente y de perfil,  
mi Buenos Aires del año 3000...”*

Buenos Aires 3000  
Tango

Música: Sebastián Piana  
Letra: León Benarós

---

Corresponde plantear ahora nuestra visión de ciudad y a partir de ella algunos posibles grandes ejes de una nueva política, a partir de las enseñanzas que nos deja la historia y de la contrastación con las experiencias exitosas de otras ciudades:

***Mejorar drásticamente la calidad del transporte público, no sólo por su impacto en la calidad de vida de sus usuarios sino como única solución viable para resolver el problema de la congestión;***

***Consecuentemente desarrollar un agresivo plan de inversiones orientado a recuperar el protagonismo de los modos públicos con una fuerte expansión de la red de subterráneos y realizando las obras ferroviarias indispensables, largamente demoradas;***

---

***Mejorar la calidad del transporte público implica mejorar su velocidad, regularidad y confort, pero también la accesibilidad y especialmente las condiciones de los intercambios mediante centros de transferencia de mayor aptitud;***

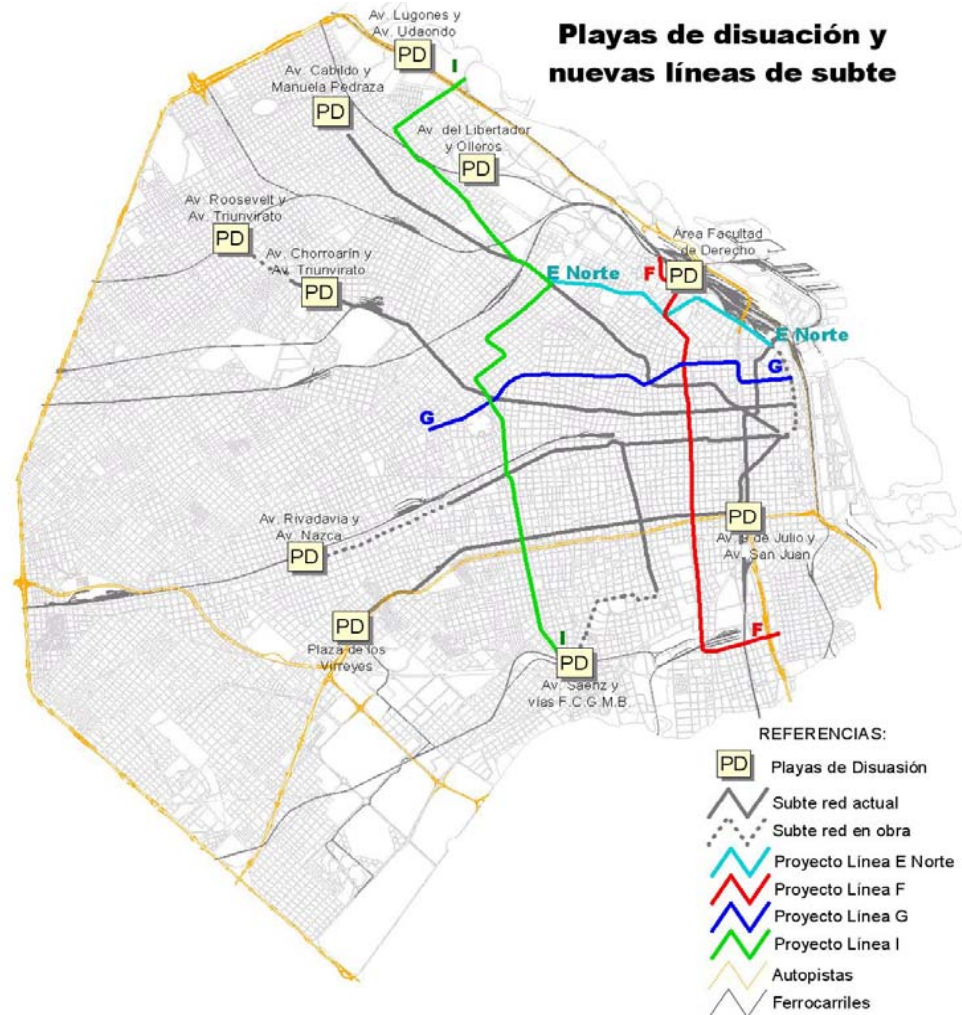
***Conformar rápidamente una instancia de coordinación y planeamiento interjurisdiccional (Agencia Metropolitana de Transporte). A tal fin debería simplemente modificarse en un mínimo, a los efectos de hacerla realmente operativa, la ley 25,031 del año 1998, que crea el Ente de Coordinación del Transporte del Área Metropolitana (ECOTAM).***

---

***Habiéndose superado los años de crisis, es hora de repensar la política de subsidios en especial al autotransporte. En efecto una más eficiente asignación del gasto social, requiere el reemplazo de las compensaciones a los operadores por el subsidio focalizado en la población en situación de pobreza.***

***Ligado a lo anterior debería tenderse a redireccionar los subsidios, mayoritariamente destinados al gasto corriente hacia la inversión bienes de capital.***

# Expansión de la red de subterráneos

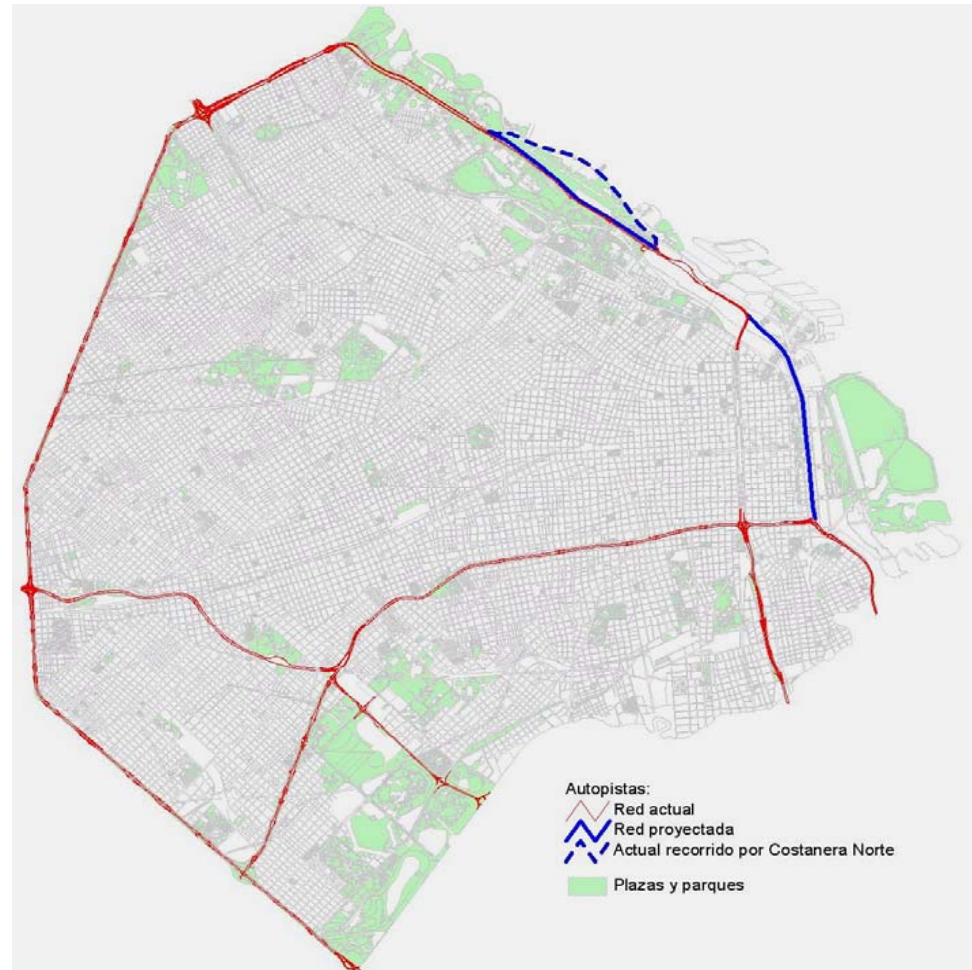




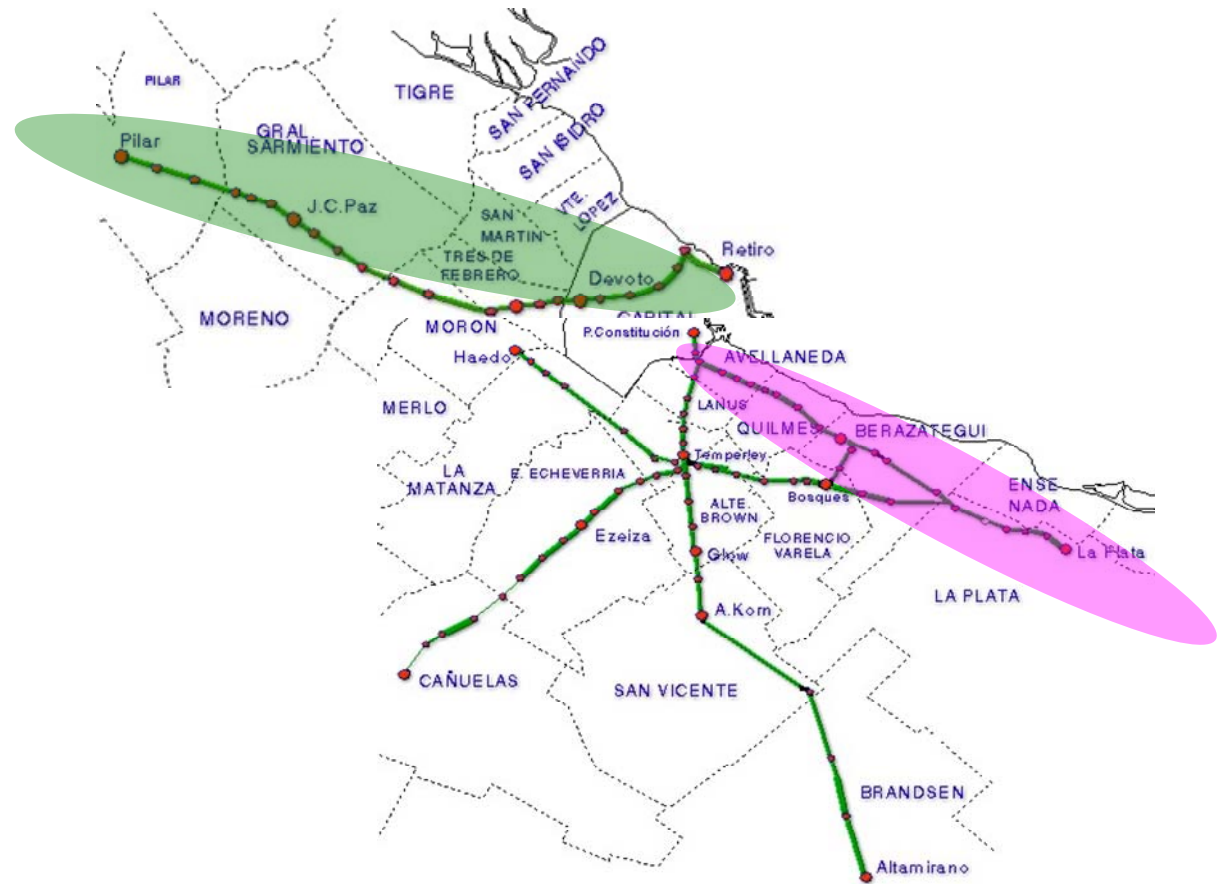
## Programa Prioridad Peatón



## Culminación Red de Autopistas

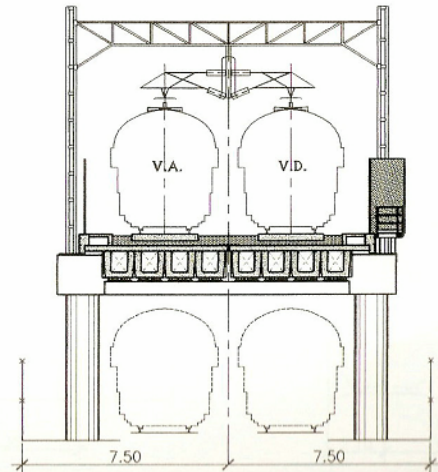


## Modernización de los Ferrocarriles de Cercanías



## Eliminación de Barreras Urbanas

SECCION TIPO 3



---

## Generación de Centros de Disuasión

