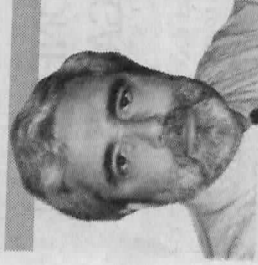


MEJORAR EL TRANSPORTE



EL AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES NECESITA UNA **POLITICA INTEGRAL** QUE GARANTICE LA MOVILIDAD DE TODOS LOS SECTORES Y **RACIONALICE EL USO DEL AUTO**. POR **ROBERTO D. AGOSTA** *

El transporte es uno de los problemas más críticos de la agenda pública del Área Metropolitana de Buenos Aires. Y para buscar soluciones, es interesante analizar su relación con las decisiones de política económica, social y urbana.

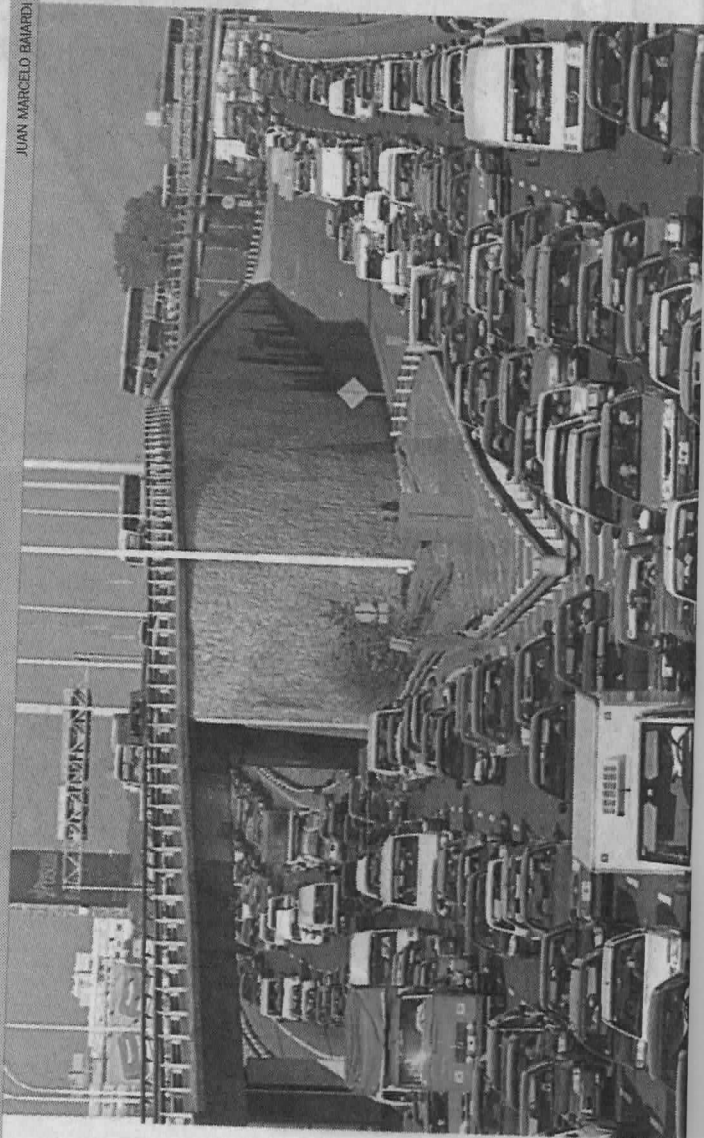
La infraestructura de transporte caracteriza la forma y el funcionamiento urbanos. El damero americano y las diagonales del urbanismo barroco, por ejemplo, son algunas de las **tipologías de redes viales** que estructuraron espontánea o deliberadamente las ciudades en todo el mundo.

En los últimos cincuenta años Buenos Aires se fue transformando en una **conurbación de-sintegrada**, con suburbios y ciudades periféricas de baja densidad y débil estructura urbana.

co, cuando no es sostenible económica y financieramente la provisión de servicios de transporte público de alta frecuencia.

Este esquema sólo puede ser económico y financieramente viable si se mantiene la vitalidad del centro de Buenos Aires y, además, se alienta un **patrón de ocupación del suelo suburbano** basado en el incremento de la densidad poblacional y la diversificación de los usos en las áreas de influencia de los sistemas de transporte público.

Entre otras medidas, es necesario **peatonalizar un área significativa** del Microcentro porteño y densificar su red de subtes para circunscribir el colectivo a las áreas de media y baja densidad y a las grandes avenidas. Hay que



JUAN MARCELO BAIARDE

En los últimos cincuenta años Buenos Aires se fue transformando en una **conurbación desintegrada**, con suburbios y ciudades periféricas de baja densidad y débil estructura urbana. Allí apareció el barrio cerrado, síntesis de una **sociedad segregada** que se basa en la **disponibilidad permanente del automóvil**: quienes no lo tienen deben viajar horas en colectivos caros y de mala calidad, o caminar kilómetros para su movilidad cotidiana.

Este modelo se contraponen a una conurbación social y físicamente integrada, estructurada en base a un **sistema de transporte público de alta capacidad** y con múltiples opciones, en cuyas áreas de influencia convivan grupos sociales diversos, se combinen los distintos usos del suelo y se reduzca la necesidad de moverse para ir a distintos destinos.

A principios de la década de 1990 el crecimiento económico produjo un gran salto en la cantidad de autos. El problema del transporte urbano pareció reducirse a intentar controlar la con-



gestión aumentando la **capacidad de los accesos** a Buenos Aires.

La adopción de estas políticas, —sin otras orientadas al transporte masivo—, conduce al círculo vicioso de **introducir más autos en las ciudades**, con un mayor consumo de superficie urbana, más congestión, más consumo de combustibles no renovables y

más agresión sobre el ambiente.

Los objetivos del sistema de transporte deben reformularse de modo de **garantizar la accesibilidad y la movilidad para todos**, ayudando a equiparar las oportunidades de educación, empleo y atención sanitaria, en especial para la gente de menores recursos que reside en las áreas más aleja-

das e inaccesibles de la Región.

La **política de transporte urbano** a escala metropolitana debe tener un eje central: dotar a la región de sistemas de transporte masivo funcionales a estructuras sociales más equitativas, desalentando el uso del auto para la movilidad cotidiana, pero favoreciéndolo fuera de los períodos pi-

riamente **peatonalizar un área significativa del Microcentro porteño** y densificar su red de subtes para circunscribir el colectivo a las áreas de media y baja densidad y a las grandes avenidas. Hay que cambiar la forma de empleo del suelo urbano, atacando las causas que inducen a multiplicar los desplazamientos, favoreciendo la cercanía de los lugares de residencia y de trabajo, mezclando actividades, aumentando la densidad poblacional en los corredores de transporte masivo y controlando los usos del suelo que crean la necesidad de trasladarse casi exclusivamente en auto.

Para concretar estas ideas en el Área Metropolitana de Buenos Aires es indispensable **construir consensos básicos** entre las jurisdicciones involucradas para formular e implementar políticas de largo plazo que abarquen no sólo al transporte, sino también a las políticas y reglamentaciones de uso del suelo en toda la región. ◀

* INGENIERO, DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LA FACULTAD DE INGENIERIA (UBA) Y PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD DE TIJERA.

CLAVES

1 EN PUERTO MADERO

La construcción de viviendas para sectores de alto poder adquisitivo en la zona portuaria de Puerto Madero retomó su ritmo de actividad luego del parate del año pasado, que en muchos casos fue una paralización total. Son edificios que se cotizan entre 1.500 y 2.500 dóla-

res por metro cuadrado, como El Porteño Building, diseñado por Philippe Starck; el edificio Madero Plaza, de las constructoras Caputo y Chacofi, y las torres Le Parc de Puerto Madero, que la desarrolladora Ragusa (responsable de la torre del mismo nombre en Palermo) reactivó después de dividir bienes con el grupo IRSA.

2 PEATONAL CENTRICA

La única cuadra del pasaje Enrique Santos Discépolo (ex Rauch), a 100 metros de las avenidas Corrientes y Callao, será convertida en peatonal y **declarada de interés histórico y cultural**. Por esta calle en forma de "S" pasó la primera línea ferroviaria del país.

3 SEDE PARA SOCIALES

La Facultad de Ciencias Sociales de la UBA tendrá su sede propia y unificada en la ex fábrica Terrabusi, que ocupa toda una **manzana en Monserrat**. El edificio, de 24 mil metros cuadrados, está valuado en 2,7 millones de pesos y deberá ser puesto a punto para comienzos del año 2005.

4 MAS CONSTRUCCION

Entre enero y setiembre de este año, la construcción **aumentó el 37,5%** en comparación con el mismo lapso del año pasado. En setiembre, la actividad creció el 3,5% en relación a agosto. Las cifras fueron proporcionadas por el INDEC (ver Buenos pronósticos, en la página 16).