

LA CIUDAD

CAPITAL FEDERAL
Y GBA

El Trío, gratis

Hoy a las 16 toca gratis el trío de Lito Vitale, Bernardo Baraj y Lucho González en el parque Lezama. Es la segunda función del "Festival de Música Otoño en el Sur".



para comunicarse con la sección ▶ ciudad@clarin.com

PROBLEMAS PARA VIAJAR

PROPUESTAS FRENTE A LA CRISIS EN EL AREA METROPOLITANA

Reclaman un plan integral de transporte para Capital y GBA

▶ Los especialistas dicen que debe haber definiciones estratégicas. Y un ente interjurisdiccional que gestione todo el servicio. Proponen un boleto único, mejores centros de transferencia y mayor cobertura.

Ir a trabajar, algo tan cotidiano como inevitable para los habitantes de Capital y Gran Buenos Aires, es una tortura. El aumento de la cantidad de pasajeros, producto de la mayor actividad económica, se sumó a la poca inversión frente a la demanda para mejorar la red de transporte público. El resultado, un mal servicio. La explosión de fuerza que se vivió el martes en la estación Constitución terminó de demostrar la crisis de los transportes. Y los especialistas señalan que hace falta un **plan integral** para que las inversiones queden

Principales obras a ejecutarse

LINEA	Pasajeros transportados	LINEA	Pasajeros transportados
 LINEA BELGRANO NORTE	44.115.504	 LINEA MITRE	75.475.219
<ul style="list-style-type: none"> Mejoramiento de vías con durmientes de hormigón. Señalización. Electrificación integral de la línea. Construcción de 19 pasos bajo nivel vehiculares y peatonales. 	<ul style="list-style-type: none"> Reparación de 17 coches remolcados. Adquisición de equipos para mantenimiento de vías. Remodelación de estaciones con accesos para discapacitados. 		
 LINEA URQUIZA	27.472.891	 LINEA SAN MARTIN	41.204.725
<ul style="list-style-type: none"> Remodelación de estaciones. Renovación de vías entre los km. 0 y 6,3 Renovación de vías entre los km. 17 y 25,6 	<ul style="list-style-type: none"> Remodelación de 12 estaciones. Provisión e instalación de 10 barreras automáticas. Electrificación integral de la línea. Mejoramiento de vías. 		

Sería el primer paso de la integración, ya que hoy circulan por la Capital y GBA, distintos medios que son manejados por el Gobierno Nacional conjuntamente con el porteño y la provincial. Ese Ente multijurisdiccional o Agencia Metropolitana tendría autoridad suficiente como para establecer planes y definir prioridades.

Entre anuncios de obras tendientes a mejorar el tránsito en la zona metropolitana, el Gobierno Nacional propondrá mañana la creación del Ente, ligado a que en las elecciones del 3 de junio triunfe su candidato a jefe de Go-

La situación en cada uno de los servicios

Trenes

tos de la Ley 670, de 2001, que define la ampliación de los subtes y destacó casos de desintegración: con ese medio no se puede llegar a estaciones en Puerto Madero, los nuevos Tribunales en Retiro, el Aeropuerto y la Ciudad Universitaria. Tampoco se suman los llamados "corredores de alta densidad", que son las avenidas Las Heras, Luis María Campos o Córdoba, desde donde se requiere uno o dos transbordos para llegar al microcentro. Y por el contrario, es lógico investigar si hay corredores que están sobrecargados y con oferta superpuesta que podría usarse en otros lugares.

¿Cómo sería un modo de integración? Según Agosta, el ferrocarril suburbano debe tener un rol troncal para flujos masivos, el subte para los corredores de alta densidad y el descongestionamiento del micro y macrocentro, y los colectivos para los corredores complementarios a los de alta densidad y como alimentadores del sistema troncal (el que lleva gente a los ferrocarriles).

El auto queda afuera de los picos de demanda y de los corredores masivos. Claudio Varano, director de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), habló de "privilegiar el transporte público: hacerlo de buena calidad y eficiente. Hay que discutirlo con todos y cada uno debe pagar los costos que genera. Si vos querés andar en auto, perfecto, pero pagá lo que corresponde." ►

Producción y textos:
Pablo Novillo y Daniel Gutman

Entre 2001 y 2003, en plena crisis, casi no hubo inversiones para renovar vagones, arreglar vías o hacer otras mejoras. Como el país estaba hundido y viajaba menos gente, las deficiencias no se notaban. Pero con la reactivación empezaron los problemas. Gustavo Gago, vocero de TBA (Sarmiento y Mitre), contó: "La empresa se encarga del mantenimiento y el Estado las inversiones. Como por la crisis no lo hicieron, tuvimos que seguir brindando el servicio con coches que en algunos casos tienen 50 años".

El Sarmiento (Once-Moreno) tiene 22 trenes. La frecuencia es de uno cada siete minutos y no pueden agregar más vagones porque no hay, y porque los andenes no tienen el largo suficiente. El año pasado se puso en funcionamiento el primer tren de doble piso y otros dos con aire acondicionado. La idea es poner uno de esos cada 60 días, y completar la flota de 25 trenes de doble piso.

En el Roca también hay obras atrasadas. En marzo se anunció el inicio de la electrificación de los tramos Claypole-Bosques y Avellaneda-Quilmes, pendiente desde 2005. Para 2008 debería completarse hasta La Plata. Y bajaría 40% el tiempo de viaje. El San Martín, reestatizado en

2004, pasó de 10 a 19 trenes. Pero la electrificación sigue en veremos. Una posibilidad que estudia la Nación para financiaría es vender los terrenos de Retiro.

De los \$ 15 millones por mes que recibían las ferroviarias en 2003, hoy se distribuyen \$ 44 millones. Que no van a parar a mejorar la red, sino a cubrir salarios y mantenimiento.

Lo llamativo es que, mientras los pasajeros viajan cada vez peor en los trenes urbanos, el Gobierno encará un faraónico proyecto para construir un tren bala de Buenos



Aires a Rosario y Córdoba, con un costo 1.230 millones de dólares.

Colectivos

La cantidad de pasajeros saltó de 3,1 millones por día en 2002 a 4,5 millones el año pasado. Pero la flota sólo subió de 8.900 vehículos a 9.200. Como el Estado les prorrogó la vida útil a los coches (dejan circular los de más de 13 años, en vez de a los 10), su antigüedad promedio ya

llega a casi nueve años.

Los empresarios afirman que los subsidios no alcanzan para cubrir los salarios y que perdieron rentabilidad. Los colectivos reciben \$ 120 millones anuales de subsidio para mantener la tarifa en \$ 0,75 a \$ 1,25 (congeladas desde diciembre de 2001). Y pagan el litro de gasoil a 42 centavos, no \$ 1,50.

El Defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondino, sí cree que las empresas son responsables. "Desde las privatizaciones, los colectivos nunca renovaron su flota por completo y los trenes siempre tuvieron fallencias. Es necesario hacer estudios de costos serios y renegociar los contratos".

Subtes

En las horas pico la gente viaja muy apretada. La complicación mayor es que la prolongación de las líneas agregó pasajeros, en especial en la línea B, que ahora es la que más lleva.

De no mediar aumentos en las frecuencias u otras soluciones, esto podría complicarse cuando se complete la ampliación de la línea A (cuatro estaciones, desde Primera Junta hasta Nazca) y la nueva línea H (la primera etapa unirá avenida Caseros con Once). No hace falta mencionar la importancia del subte, alcanza con ver las consecuencias que provocó el paro del jueves.

Taxis

Más allá de que sus tarifas se escapan del bolsillo de la mayoría, ni siquiera este servicio está bien. Los taxistas reclaman aumentos de tarifas o subsidios, porque dicen que desde la crisis sufrieron un desfase entre costos e ingresos de un 50%. Hoy circulan 37.200 taxis, cuando en 2001 había 38.600.

Tienen una antigüedad promedio de 6,7 años, el doble que hace una década. Ni los remises se salvan. Según la Cámara del



sector, de los 7.000 autos que trabajaban en los 90, hoy quedan menos de 3.000.

Con todo este panorama mucha gente usa su coche en lugar del transporte público. En los últimos 4 años se duplicó el tránsito en autopistas y la Comuna planea encarecer los peajes. Pero si los transportes públicos no mejoran, ¿Dejará la gente de usar el auto? ¿No optará por circular por las calles?