

Roberto Agosta

Una Agenda para el Transporte de Buenos Aires

El proyecto de un Ente de Transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires fue el motivo para solicitarle, al Ing. Roberto Agosta, contenido a una primera agenda para el transporte, que deberá tener la capacidad de diseñar y encarar sin demora un conjunto de proyectos desafiantes y de alto impacto.

Las dos redes estructurales de alta capacidad como el ferrocarril y el subterráneo; el sistema de ómnibus en carriles y el colectivo; los centros de transbordo son parte de un sistema de transporte de Buenos Aires que en general padece de sesenta años de desinversión. Para el autor, si no revertimos este proceso, el problema no tendrá solución.



Hace unos meses, los porteños y los bonaerenses recibimos una excelente noticia: el Gobierno Nacional convocaba a la Provincia de Buenos Aires y a la Ciudad Autónoma a trabajar para la concreción de un Ente de Transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires.

No vamos a historiar la cuestión, pero baste el dato: el primer proyecto de Ley para su constitución estaba contenido en el mítico "Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana", cuyo cuadragésimo aniversario celebramos en la UCA el año pasado con una serie de conferencias.

Tendremos que confiar en que la nueva convocatoria de la Nación no se limitará a intentar compartir con las otras jurisdicciones los costos económicos y políticos de la inevitable reducción de los subsidios, o de algún nuevo desastre ferroviario, sino que responderá al genuino intento de solucionar la desesperante situación del sistema de transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Sabemos que las tres jurisdicciones han convocado a sus mejores expertos para participar del proceso, aunque se ignoran los detalles de la institucionalidad propuesta.

Es por ello que parece oportuno comentar algunos de los grandes temas que entendemos deberían ser los primeros de la agenda del nuevo Ente, que deberá tener la capacidad de diseñar y encarar sin demora un conjunto de proyectos desafiantes y de alto impacto que puedan acreditarlo ante una justificadamente escéptica ciudadanía.

Las redes estructurales de transporte público

El sistema de transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires tiene dos redes estructurales de alta capacidad: 800 km de ferrocarril y 50 km de subterráneo; ambas con importantes retrasos en cuanto a su modernización y calidad del servicio al pasajero.

La red estructural que dio origen a la enorme aglomeración urbana que hoy es Buenos Aires es el ferrocarril, que recibió la última de las muy pocas inversiones de modernización significativas hace casi treinta años.

Además de los miles de millones de dólares que requiere el ferrocarril para su recuperación, la obra emblemática reciente parecía

Roberto Agosta
es Decano de
la Facultad
de Ciencias
Fisicomatemáticas
e Ingeniería de la
UCA.
Director de
AC&A Ingenieros-
Economistas-
Planificadores.

ser la del llamado soterramiento del Sarmiento, que se habría puesto en marcha. Probablemente, la población no tenga detalles sobre la misma, pero debe señalarse que tal como fue proyectada impedirá definitivamente la corrida de trenes "rápidos", y así limitará, a pesar de su magnitud y costo, la capacidad y calidad de transporte de la línea Sarmiento en el futuro, además de impedir que trenes no eléctricos lleguen a la Estación Once. Esto debe ser reestudiado.

Sin embargo, hay otras obras que deben ser planificadas, proyectadas y encaradas en un esquema de gestión interjurisdiccional como el que se propone.

Señalemos en particular las necesarias para mitigar la interferencia del ferrocarril con la red vial, como la continuación del viaducto del FC Belgrano Sur en Nueva Pompeya y la ejecución de más pasos a distinto nivel; y el inicio de la discusión y el planeamiento de la Red Expreso Regional, a los efectos de vincular los ferrocarriles del norte, sur y oeste de la Región Metropolitana, tal como lo han encarado varias de las principales ciudades del mundo. De nuevo, una variante de esta idea también fue planteada por primera vez en el Estudio Preliminar de 1972.

En el caso del Subte, debe reverse el anacrónico proyecto de expansión de la Ley 670/2001 de la Ciudad, réplica de un proyecto de hace sesenta años que, visto en el contexto de la ciudad actual, tiene notorias limitaciones y acarreará importantes problemas a los pasajeros. Especialmente, en el contexto de un Ente interjurisdiccional, es importante estudiar la llegada del Subte al centro de la ciudad de Avellaneda, que se encuentra a la misma distancia de Plaza de Mayo que Primera Junta, y es un importante polo generador y de atracción de viajes.

Es probable que se justifique fácilmente la duplicación de la extensión de la red de subterráneos de Buenos Aires, además de la realización de una serie de obras de modernización largamente postergadas.

Todo ello requiere financiamiento a largo plazo, disponible por parte de los Organismos Multilaterales en la medida que existan proyectos técnicamente fundados y acuerdos serios entre el Gobierno Nacional, la Ciudad y la Provincia.

Los sistemas intermedios y el colectivo

Tras un ensayo exitoso en la avenida Juan B. Justo, en el curso de este año, la Ciudad de Buenos Aires implementó los primeros sistemas de ómnibus en carriles exclusivos en las 9 de Julio y Roca.

Esta no fue la primera iniciativa en este sentido. Hace más de cinco años, la Provincia de Buenos Aires ya había estudiado y proyectado la recuperación del abandonado ramal P1 del Ferrocarril Provincial con un sistema de este tipo. La viabilidad de ese proyecto requiere acceder a un punto de transbordo en la Capital (se había previsto una innovadora obra en la estación Independencia de las líneas C y E, la segunda de las cuales en breve alcanzará el Microcentro y Retiro). Aunque casi desconocido, este es un proyecto que permite preservar un patrimonio público importante, resuelve un problema de transporte en un enorme sector del sur del Gran Buenos Aires, sirviendo a una población de bajos ingresos; e implica una inversión moderada. Lamentablemente, a pesar de que un decreto provincial en 2007 lo declaró interés provincial, el proyecto parece haber caído en el olvido.

Algo similar puede decirse de una propuesta para rediseñar en varias etapas el Cami-



Agosta: "Sin el rediseño del sistema de financiamiento, tanto para la tarifa como para las obras de inversión, cualquier iniciativa para lograr un sistema de transporte, sustentable y equitativo a la vez, fracasará".

no de Cintura, un estudio realizado hace casi seis años por la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación, con el objeto de dejarlo preparado para la circulación de ómnibus en carriles exclusivos periféricos al primer cordón del Gran Buenos Aires. Estas y otras iniciativas fenecen porque no existe el nivel institucional que las haga suyas.

Grandes centros de transbordo

Uno de los grandes padecimientos de los usuarios del transporte público en Buenos Aires es el problema del transbordo: largos recorridos, escaleras y pasillos estrechos, escaleras mecánicas que no funcionan, esperas en lugares inclementes, intervalos impredecibles de los servicios, etc. Es cierto que algunas de estas deficiencias son causadas por la aceptación pasiva por el sistema político de continuos bloqueos de los servicios o por actos de vandalismo, pero eso algún día se superará y no nos debería impedir pensar en soluciones de fondo.

Existen en el Área Metropolitana por lo menos tres grandes decisiones de infraestructura pública que deben analizarse, consensuarse entre las jurisdicciones e implementarse: la Autopista Ribereña, el Aeroparque Metropolitano y el Puerto de Contenedores.

Casi dos millones de personas por día provenientes del Gran Buenos Aires transbordan en Constitución, Retiro, Once, Liniers, Federico Lacroze, Puente de La Noria, Avenida Sáenz, Chacarita y Palermo, mientras solamente se efectúan obras de reordenamiento del tránsito que no modifican en lo substancial el mediocre funciona-

miento de estos centros vitales del sistema de transporte. Se impone realizar estudios y proyectos serios y profundos que reduzcan los tiempos e incomodidades de los transbordos y faciliten el uso del transporte público.

En esta línea de pensamiento, debe considerarse la propuesta de agregar una parada a los ferrocarriles Mitre, San Martín y Belgrano Norte antes de las terminales de Retiro, cerca de los fondos de la Facultad de Derecho, donde podrían llegar a combinarse las futuras líneas F o H del Subte, reduciendo significativamente los tiempos de viaje para los pasajeros provenientes del norte del Gran Buenos Aires con destino a la mayor parte del Macrocentro (Once, Congreso, etc.).

Grandes decisiones de infraestructura

Aunque no podemos extendernos ahora en este punto, existen en el Área Metropolitana por lo menos tres grandes decisiones de infraestructura pública que deben analizarse, consensuarse entre las jurisdicciones e implementarse: la Autopista Ribereña, el Aeroparque Metropolitano y el Puerto de Contenedores.

La primera fue objeto de innumerables propuestas, y un Ente de Transporte metropolitano puede ser el mejor ámbito para crear consensos y favorecer decisiones cada vez más impostergables.

En el mediano plazo, el Aeroparque y la Ciudad Universitaria deben vincularse al Ferrocarril Belgrano y a la red del Subte, ya que son polos generadores de viajes de gran magnitud y existen alternativas de moderada inversión para ello.

Finalmente, tal vez en el largo plazo el Puerto de Contenedores de la zona de Puerto Nuevo deba ser relocalizado; sin embargo por tratarse de la mayor área portuaria de ese tipo en el país, es necesario resolver con urgencia el problema que plantean sus accesos y su vinculación con las redes de transporte terrestre.

La planificación del uso del suelo

Los planificadores de transporte saben que el mejor viaje es el que no se hace, o aquel

que puede hacerse caminando o en bicicleta, por lo cual una de las claves de la mejor utilización del sistema es la adecuada localización de la población.

El crecimiento periférico de baja densidad que comenzó en Buenos Aires hace treinta años y que explotó en la década del 90, afecta negativamente el sistema de transporte de toda el Área Metropolitana, contribuyendo a la mega congestión de las autopistas y los accesos y debilitando al sistema de transporte público.

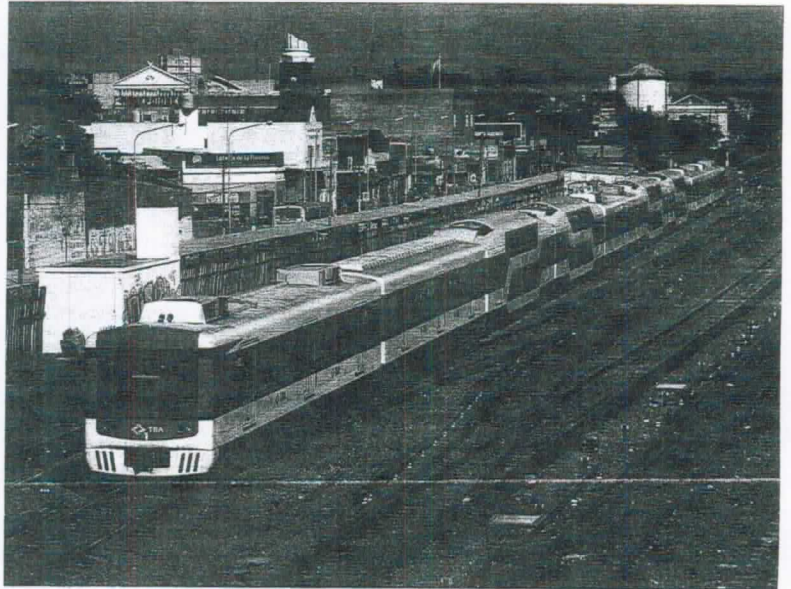
Por otra parte un magnífico desarrollo urbano ha transformado el área portuaria obsoleta de Puerto Madero, pero eso se ha realizado sin considerar el transporte público colectivo, casi diríamos excluyéndolo con deliberación, y sin efectuar previsión alguna para viabilizar el acceso de alguna de las líneas del Subte.

El mejoramiento del sistema de transporte, sin una adecuada regulación del uso del suelo, induce a movimientos cada vez más centrífugos de la población, que hacen más y más ineficiente al sistema de transporte. En la Agenda del Ente de Transporte no debería faltar el abordaje de esta problemática por parte de todas las jurisdicciones en conjunto.

La capacidad institucional

Un Ente de Transporte debe proveer capacidad técnica de alto nivel y creatividad para todas las jurisdicciones del Área Metropolitana.

La tarea no será fácil. La resistencia al cambio es una característica de casi todos los seres humanos y de absolutamente todas las organizaciones, y frente a cada propuesta innovadora es indefectible recoger decenas de razones por las cuales no es posible intentar nada nuevo o diferente y, más aún, encontrar las objeciones en ámbitos en los cuales hace décadas que no se han resuelto, o ni siquiera abordado, los problemas.



Este es otro de los desafíos que nuestras autoridades políticas deberán resolver.

El financiamiento del sistema

Como en casi todos los problemas de políticas públicas, el talón de Aquiles del futuro Ente de Transporte de Buenos Aires será su financiamiento.

En los últimos diez años se han destinado unos treinta mil millones de dólares de nuestros impuestos a financiar consumo, mientras que parte de esos recursos podrían haberse destinado a inversiones en el sistema de transporte.

Sin el rediseño del sistema de financiamiento, tanto para la tarifa como para las obras de inversión, cualquier iniciativa para lograr un sistema de transporte, sustentable y equitativo a la vez, fracasará.

El sistema de transporte de Buenos Aires padece de sesenta años de desinversión. El patrimonio de infraestructura de transporte con que cuenta hoy cada habitante de Buenos Aires es la mitad del que contaban nuestros abuelos en la década de 1940.

Si no revertimos este proceso, el problema no tiene solución. ▽

El soterramiento del Sarmiento, tal como fue proyectado, impedirá definitivamente la corrida de trenes "rápidos", y así limitará, a pesar de su magnitud y costo, la capacidad y calidad de transporte de la línea Sarmiento en el futuro, además de impedir que trenes no eléctricos lleguen a la Estación Once.