

TRÁNSITO Y TRANSPORTE URBANO

La ciudad de la furia

MOVERSE EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES SE CONVIRTIÓ EN UN EJERCICIO COMPLEJO Y DESGASTANTE. ACCESOS ATIBORRADOS, SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERRUMPIDOS Y DE MALA CALIDAD, PÉRDIDA DE TIEMPO Y PRESENTISMO EN PELIGRO. ¿CUÁLES SON LAS MEDIDAS QUE SE DEBEN TOMAR PARA TERMINAR CON EL CAOS VIAL? POR JUAN IGNACIO CÁNEPA / FOTOS: FERNANDO CALZADA

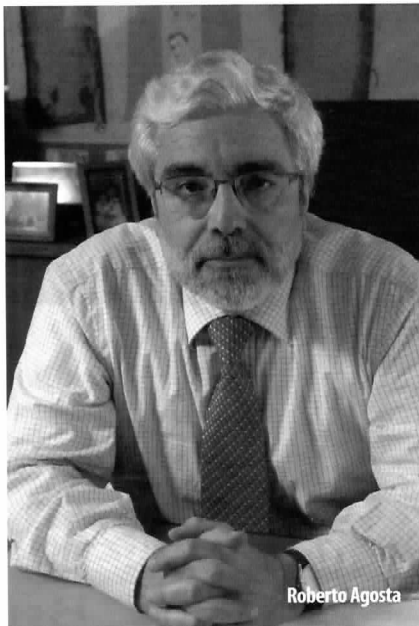
El problema del tránsito no es una novedad. La ciudad sirvió a lo largo de los años como conejillo de Indias para un sinfín de experimentos viales: circulación según la numeración de las patentes, peajes más caros, bonificación por número de pasajeros, carriles exclusivos. Sin embargo, el caos vehicular no cesa y parece haberse agravado en los últimos años.

La Reina del Plata, pionera en cuestiones viales durante la primera mitad del siglo XX, hoy se encuentra rezagada en comparación a otras grandes ciudades latinoamericanas. Los analistas políticos ubican la problemática del tránsito entre los primeros lugares en las agendas de gobierno, y la consideran como uno de los principales indicadores para evaluar una gestión exitosa. Las soluciones en este campo no pueden hacerse esperar.

LA RAÍZ

Lo primero que se ve y se siente a diario en Buenos Aires es la congestión automovilística pero se trata solamente de un síntoma de la enfermedad. En diálogo con DEF, el ingeniero Roberto Agosta, director del Departamento de Transporte de la

Facultad de Ingeniería de la UBA, aseguró que “el problema de fondo no es de tránsito, sino de transporte”. En esa línea, el documento “La congestión del tránsito urbano”, elaborado por la CEPAL, señala que el principal responsable del infierno vial es la utilización excesiva del automóvil. Aunque un colectivo aparentemente genere más congestión que un auto, transporta más personas. Según ejemplifica el documento, si un bus lleva 50 pasajeros, y un auto, en promedio, 1,5 personas,



Roberto Agosta

entonces cada ocupante del auto produce 11 veces la congestión atribuible a cada pasajero del colectivo. Durante las últimas dos décadas, las principales ciudades latinoamericanas experimentaron un aumento en la tasa de motorización y un mayor uso del automóvil. Buenos Aires no fue la excepción.

Al respecto, Roberto Agosta señaló que “la creciente utilización del auto se debe no sólo al gran crecimiento del producto bruto argentino en los últimos años, sino también al precio subsidiado del combustible -que está a la tercera parte que en cualquier país vecino- y al deterioro del transporte público”. A esto debe agregarse que hace décadas que Buenos Aires no realiza obras de infraestructura de envergadura, como sucede en otras ciudades del mundo.

DEJAR EL AUTO

¿Qué se debe hacer, entonces, para revertir la utilización masiva del auto? Por lo





pronto, mejorar el sistema de transporte público. Un estudio del Centro de Investigación en Estadística Aplicada (CINEA) de la Universidad Tres de Febrero (UNTREF) realizado en abril de 2004 indica que el 65 por ciento de las personas optaría por viajar en trasportes públicos si los servicios mejoraran. Agosta advirtió que hay un gran debate al respecto y que no hay certezas de que efectivamente la gente deje el auto si aquello sucediera, pero que “ciertamente se podría aspirar a frenar la tendencia que cada vez es peor”.

Puntualizó que esto requiere fundamentalmente inversiones muy fuertes y significativas. Y agregó: “Hay que mejorar la gestión -que esencialmente le corresponde a los operadores privados- y concretar desde el Estado un organismo de control eficiente, separado de las funciones políticas”. La idea sería crear una suerte de superintendencia; una organización apolítica que se encargue exclusivamente de las funciones administrativas.

Por otra parte, señaló que muchas de las medidas aplicadas, tendientes a desincentivar el uso del auto son buenas ideas mal implementadas. Cobrar más a vehículos con menos ocupación funciona en numerosos lugares del mundo desde hace treinta años. Sin embargo, “Acá no estuvo bien implementado. No hay incentivos para que alguien se reúna con otras tres personas para ahorrarse cincuenta centavos en el peaje de la autopista Illia, el corredor de más alto poder adquisitivo de toda Argentina”.

PLANIFICACIÓN INTEGRAL

El espacio urbano es escaso y hay que usarlo con los medios de transporte que hagan mejor uso de él. La solución a los problemas de tránsito no se encuentra solamente, como muchas veces se cree, en agrandar el tendido del subterráneo. “Los distintos modos de transporte cubren diferentes segmentos y el problema es resuelto por el conjunto de los modos uti-

lizados en lugares que son más eficientes”, resumió el director del Departamento de Transporte de la Facultad de Ingeniería de la UBA.

Agosta resaltó, además, la importancia de un plan integral, ya que la última vez que se pensó algo en ese sentido fue en los 70 con el Estudio Preliminar del Transporte Metropolitano. “Ya no alcanza con mejorar marginalmente el actual sistema de trenes, colectivos y subtes, sino que es necesario generar un salto importante de calidad que permita prestar servicios más rápidos, confiables y que lleguen a más lugares”.

Este pensamiento integral implica, también, actuar en el plano institucional. Bajo nuestro sistema federal, el transporte figura como una facultad no delegada, por lo que reside en la jurisdicción local y pasa a una instancia superior cuando involucra a más de una. En consecuencia, no podría existir una autoridad única, pero sí se podría hablar de un organismo de coordinación como los MPO (Metropolitan



Planning Organizations) de EEUU. Esto ya existe en otras áreas, por ejemplo con el CEAMSE (Coordinación Ecológica Área Metropolitana) o con el ERAS (Ente Regulador de Agua y Saneamiento), donde están representados la Nación, la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires, en el primer caso, y los dos últimos distritos, en el segundo.

ADAPTAR, ESA ES LA CUESTIÓN

Consultado sobre qué modelo conviene a una ciudad como Buenos Aires, Roberto Agosta fue muy claro: "En este negocio no hay nada nuevo; hay que saber adaptar políticas ya escritas y hechas sin dejarse llevar por ideas fantasiosas". En nuestro caso, pareciera que debiéramos tender a los esquemas de las ciudades europeas, como por ejemplo París. Hay que pensar en una red de ferrocarriles que pase por debajo de la ciudad, que se vinculen y lleguen hasta el centro de la misma. De esta manera se reducirían los transbordos y la congestión de terminales como Constitución, Once y Retiro.

Además, se debe expandir la red de subtes

> PROYECTO

Transporte masivo sobre ruedas

El diputado porteño Diego Santilli presentará el proyecto de Ley 1.313 que estudia la aplicación en la Av. Juan B. Justo (para luego ampliar el esquema) del Bus Rapid Transit (BRT); un ómnibus que circula en carriles completamente segregados -ya no exclusivos- y que transporta unas 150 personas que compran el boleto en plataformas exteriores al vehículo. Fue un invento implementado por el arquitecto Lerner en Curitiba en 1972 y que hoy es utilizado en numerosas ciudades del mundo. Bogotá popularizó el sistema al aplicarlo en una ciudad de ocho millones de personas. China, Indonesia y EEUU ya están construyéndolos.

El BRT se basa en la idea de la red troncal y los alimentadores. Antes, se tomaba un colectivo pequeño hasta destino. Bajo este sistema, se debe utilizar un transporte alimentador, muchas veces gratuito, que lo acerque a la red troncal por donde pasan los BRT con capacidad para transportar un gran número de personas. La ventaja está en que utilizan el espacio público de manera más eficiente y agilizan el tránsito, además de ser muchísimo más económicos que un subte. ▶

al doble de la extensión actual -existen muchos planes diseñados al respecto- y trabajar en un medio único de pago que integre a todos los demás. Para esto último se necesitan instituciones fuertes que planteen un trabajo a largo plazo tendiente a superar diferencias entre los diferentes intereses. Como medida complementaria, empezar el proceso de sincerar el precio del combustible y, como medida antipática, pero a largo plazo, cobrar por entrar al centro de la ciudad en los horarios pico. "Falta todavía, pero este es el futuro -explicó el experto-. En

Londres se utiliza este sistema: se saca una foto a la patente y se manda una factura a la casa".

Está claro que Buenos Aires tiene mucho que hacer con el tránsito. Como se vio, el tema es amplio y requiere del trabajo y esfuerzo de muchas partes. Es importante darle espacio a la planificación con objetivos que superen la vida media de una gestión, y buscar una manera de integrar las múltiples opciones de transporte que ofrece la ciudad. Buenos Aires está obligada por las circunstancias a volver a ser pionera en vialidad. ▶

>Escribe
Juan Ignacio
Cánepa



OPORTUNIDADES PERDIDAS

Está claro que las soluciones en el sistema de transporte urbano argentino requieren de una fuerte inversión. Durante estos años de superávit fiscal, el país tuvo la oportunidad de plantearlo. Sin embargo, se privilegió un sistema de transporte y de combustibles subsidiados que permitieron la expansión del consumo

de la clase media. Bajo el panorama fiscal actual -en aparente retroceso-, la opción por un salto cualitativo en la inversión ya no es tan clara o, por lo menos, tan fácil.

En 2002, los subsidios al transporte eran claramente necesarios. No hay dudas sobre ello. Ahora bien, podríamos haber ido saliendo de aquel esquema, dejando algún nivel de subsidios en general -en razón de las externalidades que ahorra el transporte público- y generando sistemas focalizados de subsidios para los que realmente lo necesitan. Hoy, con un contexto inflacionario ya instalado, la oportunidad de mejorar el transporte urbano parece alejarse una vez más. ▶