

EL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES FRENTE A LAS POLÍTICAS NEOLIBERALES. 30 AÑOS DESPUÉS

O SISTEMA DE TRANSPORTE DA ÁREA
METROPOLITANA DE BUENOS AIRES CONTRA AS
POLÍTICAS NEOLIBERAIS. 30 ANOS DEPOIS

THE TRANSPORTATION SYSTEM OF THE
METROPOLITAN AREA OF BUENOS AIRES
AGAINST NEOLIBERAL POLICIES. 30 YEARS LATER

Solange Paula Redondo¹
redondosolange@gmail.com

¹ Profesora y Licenciada en Geografía. Y Maestranda en la Universidad Nacional de Tres de Febrero / Centro Humboldt. E-mail: redondosolange@gmail.com.

Artigo recebido em outubro de 2023 e aceito para publicação em dezembro de 2023.



Este artigo está licenciado sob uma Licença
Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional.

RESUMEN: Los sistemas de transporte son en las ciudades actuales, un elemento clave para garantizar el derecho a la ciudad y a la movilidad, porque la expansión de las grandes áreas metropolitanas obliga a un alto porcentaje de la población a desplazarse para acceder a los bienes y servicios que necesitan. Las políticas neoliberales implementadas en la Argentina desde mediados de 1970, tuvieron un fuerte impacto en el transporte urbano, que pasaron de ser provistos por el estado, al sector privado. Esto cambió la lógica de provisión y manejo de los servicios de trasportes del Área Metropolitana de Buenos Aires, ya que las empresas priorizan sus ganancias, entonces se redujeron miles de km de vías férreas y el deterioro del autotransporte: reducción de las frecuencias, los recorridos y la calidad de las unidades de traslado y el incremento constante de los precios de las tarifas.

Palabras clave: Transporte. Políticas Neoliberales. AMBA.

RESUMO: Os sistemas de transporte são um elemento chave para garantir o Direito à Cidade e à mobilidade nas cidades atuais, porque a expansão das grandes áreas metropolitanas obriga uma alta porcentagem da população a se deslocarem para acessar aos bens e serviços que necessitam. As políticas neoliberais implementadas na Argentina desde meados de 1970 tiveram um forte impacto no transporte coletivo urbano, que passaram da provisão estatal para o setor privado. Isto mudou a lógica de provisão e gestão dos serviços de transporte da Área Metropolitana de Buenos Aires, já que as empresas priorizam o lucro, reduzindo milhares de quilômetros de linhas férreas e deteriorando o transporte por ônibus, com redução da frequência, das linhas e da qualidade dos veículos e o incremento constante dos preços das tarifas.

Palavras-chave: Transporte. Políticas Neoliberais. AMBA.

ABSTRACT: Transportation systems are, in today's cities, a key element to guarantee the right to the city and mobility, because the expansion of large metropolitan areas forces a high percentage of the population to move to access the goods and services they offer. they need. The neoliberal policies implemented in Argentina since the mid-1970s had a strong impact on urban transportation, which went from being provided by the state to the private sector. This changed the logic of provision and management of transportation services in the Buenos Aires Metropolitan Area, since companies prioritize their profits, so thousands of km of railway tracks were reduced and the deterioration of motor transportation: reduction in frequencies, routes and the quality of the transfer units and the constant increase in fare prices.

Keywords: Transportation. Neoliberal Policies. AMBA.

INTRODUCCIÓN

El Área Metropolitana de Buenos Aires representa un ejemplo para analizar el impacto de las políticas neoliberales ya que con aproximadamente 2.400 km² y 15 millones de habitantes, la movilidad y el sistema de transporte evidencian la heterogeneidad interna.

Las distancias a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) varían entre 10 y 40 km y para recorrerlos es necesario combinar varios modos de transporte e invertir altos costos económicos y temporales. Asimismo, es necesario considerar que las características socioeconómicas y el desarrollo de infraestructura urbana disminuye conforme aumentan dichas distancias impactando fuertemente en las condiciones de pobreza y aislamiento.

La planificación del transporte y las políticas de allí derivadas resultan insuficientes, con un sistema de transporte que presenta una cobertura territorial parcial, dejando vastas zonas sin servicios, pero tampoco se encuentra articulado ni integrado, razón por la cual los sectores poblacionales residentes en las periferias tienen importantes dificultades para movilizarse. A lo largo de los últimos años se han producido modificaciones no solo en la provisión y calidad de los servicios de transporte metropolitano, sino también un incesante incremento de las tarifas, lo que redujo aún más las posibilidades de desplazamiento de los sectores sociales más vulnerables, quienes ante el déficit de infraestructura deben afrontar costos económicos que superan su capacidad de inversión.

El Contexto Neoliberal en Argentina y su impacto en el sistema de transporte en el AMBA

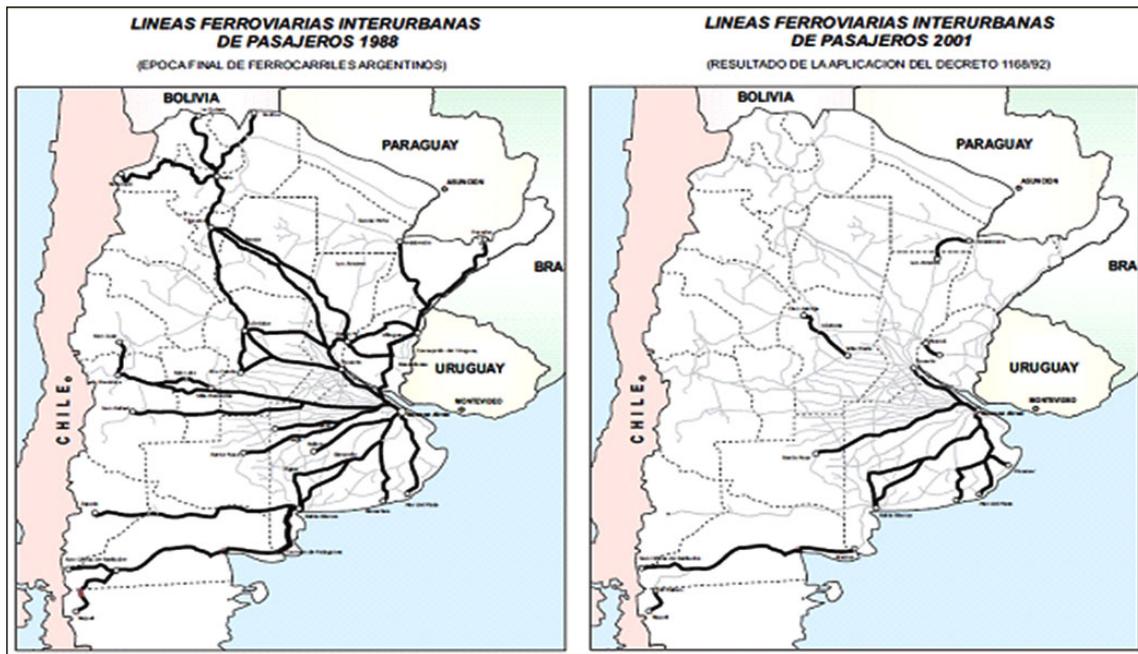
La implementación de políticas neoliberales que iniciaron con la última dictadura cívico-militar de mediados de 1970 y se profundizaron y efectivizaron en la década de 1990, durante el gobierno democrático de Carlos Menem, tuvieron un fuerte impacto en el sistema de transportes urbanos, especialmente en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Una de las medidas fue la privatización de los servicios de transporte ferroviario y de autotransporte de pasajeros que, en realidad, fueron concesionados a empresas privadas, es decir que de esta manera, el Estado Nacional continuaba reteniendo la propiedad de los bienes, pero dejaba el manejo de los mismos en manos de empresas privadas, aunque con un sistema de subsidios que el Estado les aseguró, sin ningún tipo de control. Entonces las empresas no solo decidieron que servicios continuar prestando, sino también manejando el precio de las tarifas, sin asegurar el mantenimiento de las unidades de traslado, con el consecuente deterioro de los servicios de transporte de pasajeros.

El sistema de transporte del AMBA en la actualidad

El sistema de transporte del AMBA cuenta con siete líneas férreas cuya cobertura es parcial, seis líneas de subterráneos que, a pesar de las ampliaciones concretadas en los últimos años, aun abastecen un área muy limitada en la Ciudad de Buenos Aires y los

servicios de autotransporte, representados por los colectivos que son provistos por empresas privadas que han formado monopolios y se transformaron en el modo de transporte más utilizado por los residentes del Conurbano Bonaerense. A pesar que las prestaciones realizadas evidencian importantes deficiencias, superponiendo recorridos tanto entre sí como con los servicios ferroviarios. Por último, el pre metro, es una línea de tranvía que sólo se extiende durante 7,5 km dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La característica fundamental del sistema de transporte del AMBA es la falta de complementariedad de los diversos modos de transporte y la falta de cobertura territorial en las áreas más periféricas.

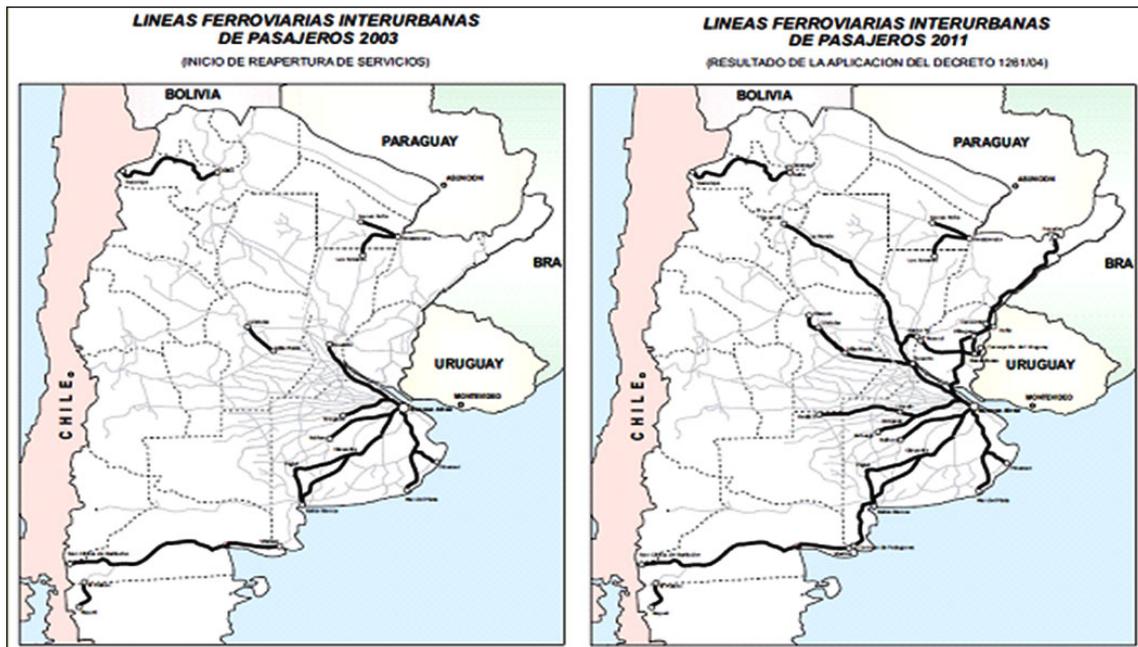


Fuente: Conurbanos. Blogspot

Figura 1. Redes de ferrocarriles entre 1988 y 2001.

El transporte ferroviario

Argentina que supo ser un “país ferroviario”, durante los primeros años de la década del '90, se suspendieron y cerraron los ramales ferroviarios que resultaban menos rentables para las empresas, con el consecuente aislamiento de los pueblos y localidades del área metropolitana y del interior de la provincia de Buenos Aires.



Fuente: Conurbanos. Blogspot

Figura 2. Redes de ferrocarriles entre 2003 y 2011.

Tal como plantea Pagano (2016, pp 5)

Preferimos referirnos al caso no como una concesión sino como una “privatización” (...) porque a futuro se comprobó que definitivamente se “privó” a los argentinos del servicio ferroviario de transporte de pasajeros y que se le restringió fuertemente el de cargas.

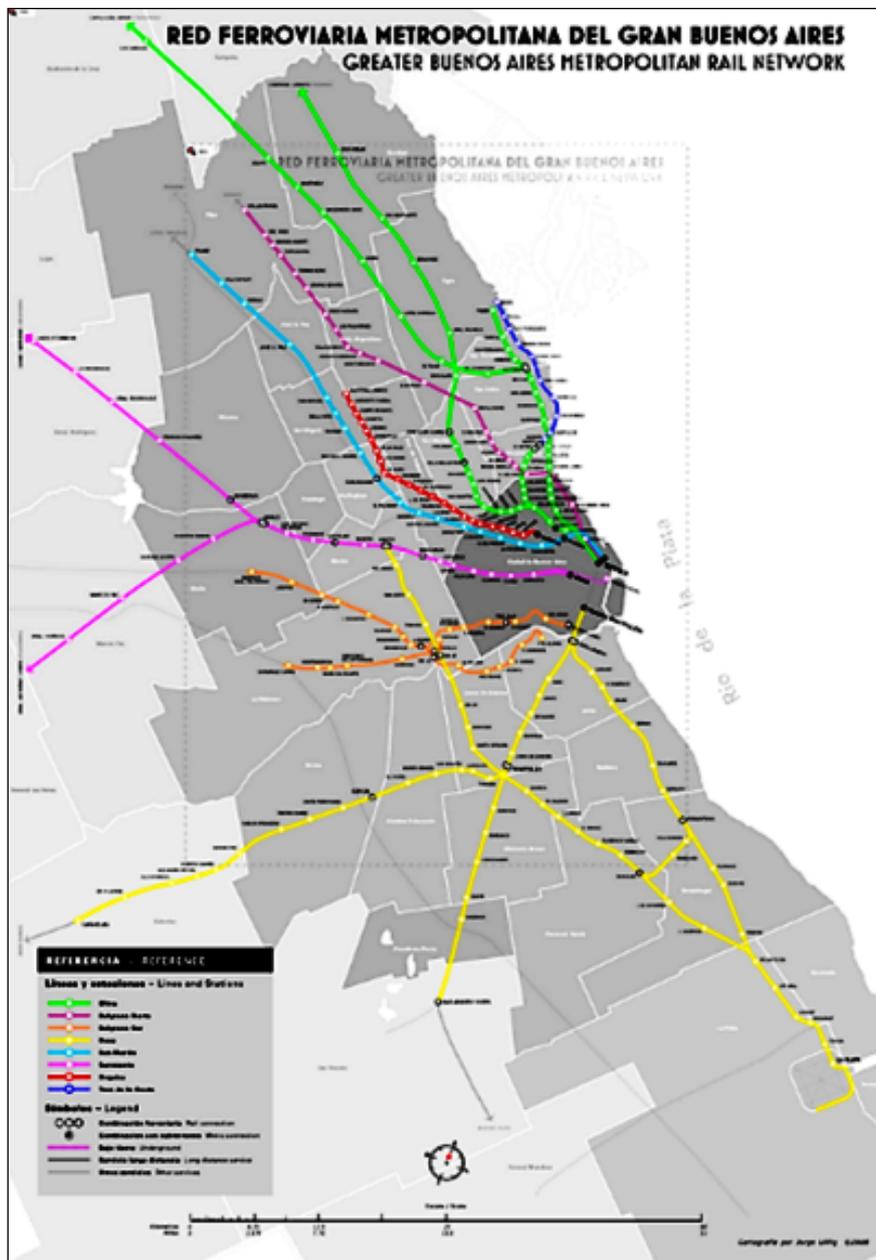
De tal modo que, en la actualidad, la red de ferrocarriles del AMBA está compuesta por 7 líneas que cubren parcialmente el territorio, que se distribuyen radialmente y están concesionadas por tres operadores: Metrovías, Ferrovías y Trenes Argentinos que operan las líneas Mitre, Sarmiento, Urquiza, Roca, San Martín; Belgrano Norte y Belgrano Sur. La red de ferrocarriles posee una extensión aproximada de 850 km, de los cuales el 27% se encuentra electrificada y el 73% circula con tracción a diésel (Informe Estadístico Anual 2022. Comisión Nacional de Regulación del Transporte).

Las líneas Mitre, Belgrano Norte y San Martín, parten desde la estación Retiro conectando la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con la zona norte del Gran Buenos Aires; la línea General Roca que conecta la estación Constitución con la zona sur; la línea Sarmiento, que parte desde la Estación Once, la línea Urquiza que parte desde la Estación Lacroze en el barrio de Chacarita y Belgrano Sur, desde la estación Sáenz en el barrio de La Paternal que cubren la zona oeste y sudoeste.

Algunas de estas líneas férreas se conectan entre sí, como el ferrocarril Sarmiento en su ramal Merlo- Marcos Paz, desde donde se puede realizar trasbordo al ferrocarril

Belgrano Sur que conecta la localidad de Aldo Bonzi en el partido de La Matanza con Villars en el partido de General Las Heras. También la línea Sarmiento en la estación Haedo se une con el ferrocarril General Roca en su ramal Haedo- Temperley, que, a su vez, se conecta en la estación Km12/ De Elía con el ferrocarril Belgrano Sur. Por su parte, la línea Mitre en la estación Maipú conecta con el Tren de la Costa.

Según las estimaciones estadísticas de la Comisión Nacional de Regulación del transporte en el mes de agosto del año 2023, los trenes metropolitanos registraron más de 30 millones de pasajeros pagos (Estadísticas del transporte ferroviario, 2023).



Fuente: Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Figura 3. Red ferroviaria metropolitana actual.

El transporte subterráneo

Argentina fue el primer país latinoamericano en tener subterráneo, cuando en 1913 se inaugura la línea A de subtes, que recorría aproximadamente 3 km entre Plaza de Mayo y Plaza Miserere, un año más tarde llegaba al barrio de Caballito. En 1930 se inaugura la línea B, que recorría desde Lacroze hasta Callao, a lo largo de 7 km. Su última ampliación fue en el año 2013, cubriendo 11,8 km de extensión hasta la Estación Juan Manuel de Rosas, en el barrio de Villa Urquiza.

En el año 1933, comienza la construcción de las líneas C y D, el primero se inauguró un año después y unía la estación Constitución (cabecera del ferrocarril General Roca) y en 1936 se extendió hasta la estación Retiro (Cabecera del ferrocarril Mitre). Respecto a la línea D, se inauguró en 1937 y conectaba la catedral de la ciudad de Buenos Aires con Tribunales, pero también conectaba con la línea C y alcanzaba una extensión de 1,7 km, para ampliarse tres años después y llegar a Palermo, con un total de 6,5 km. En la década de 1990 se amplió aún más para alcanzar 11 km de extensión en la actualidad.



Fuente: <https://buenosaires.gob.ar/mapa-del-subte-y-combinaciones>.

Figura 4. Red de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En lo que respecta a la línea E, fue inaugurada en 1944 uniendo Constitución con General Urquiza al sur de la ciudad en una zona menos próspera. En 1966 se amplía hasta llegar a avenida La Plata y la última ampliación se concretó en el año 2019, permitiendo la conexión con la línea B en el Correo Central y con la línea C en Retiro, además permitió integrar la zona del “bajo porteño”.

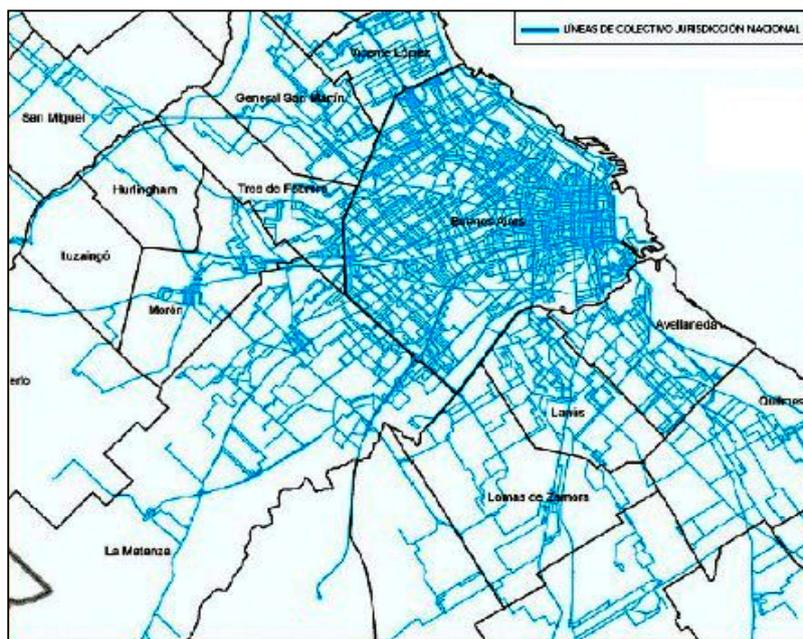
La línea H Se inauguró en el año 2007 y significó la reactivación de las obras de subterráneos, luego de 60 años sin que se construyeran líneas nuevas en la ciudad y se amplió en los últimos años, conectando actualmente el barrio de Parque Patricios con Recoleta, con una extensión de 8,8 km.

Resumiendo, entonces, la red de subterráneos de Buenos Aires posee más de 60 km de extensión y transporta más de 200 millones de pasajeros según datos del año 2022 (Estadísticas de la Comisión Nacional de regulación del transporte, 2022) y es prestada por la empresa concesionaria Metrovías, que también opera el ferrocarril General Urquiza.

Si bien las promesas de extender la red de subterráneos más allá de los límites de la ciudad Autónoma de Buenos Aires, siempre está presente, aun no se ha concretado y el futuro próximo tampoco parece cumplirse.

La red de transporte colectivo

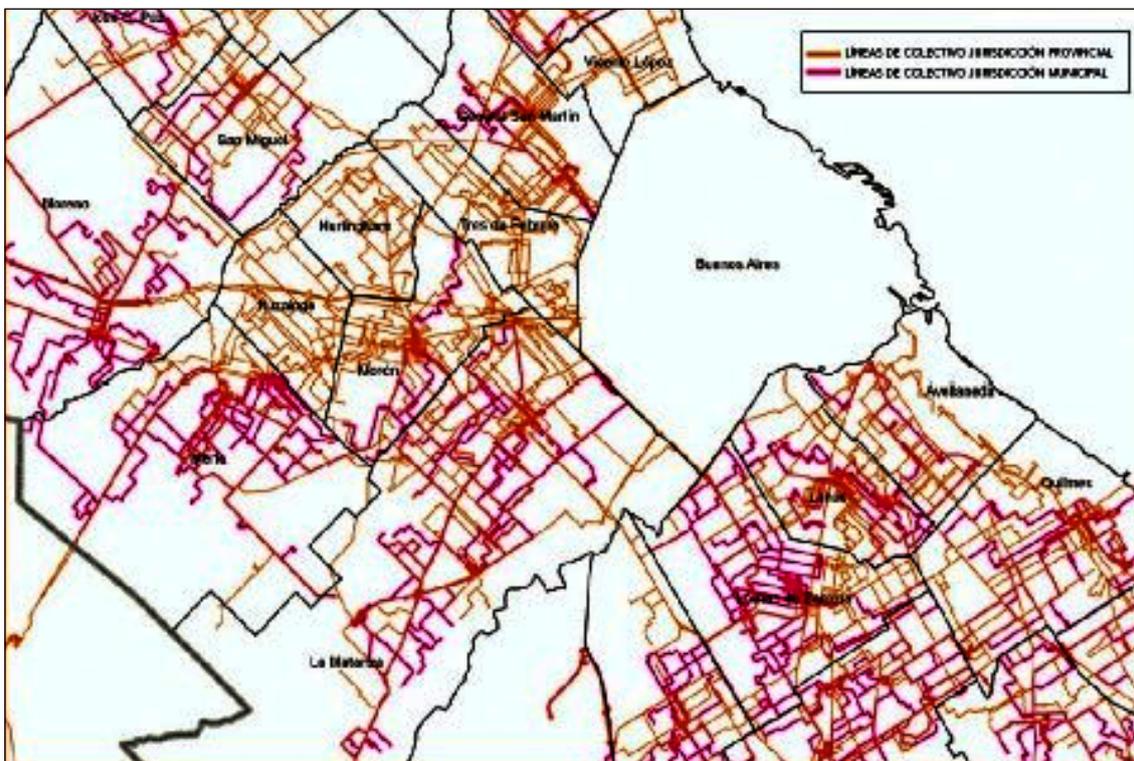
En Argentina el transporte de autobús es conocido como transporte colectivo, modo de transporte en la cual también fue pionera, ya que el origen de este modo de transporte se remonta a 1928 cuando un grupo de taxistas de Buenos Aires, decidieron prestar un novedoso servicio, con un recorrido fijo, que se anunciaba con un cartel en la parte delantera del auto y permitía trasladar a más de un pasajero. El recorrido se estableció entre Primera Junta (en el barrio de Caballito) hasta Rivadavia y Lacarra (en el barrio Vélez Sarsfield) y en cercanías al ferrocarril Sarmiento. En ese momento este transporte coexistía, no sin conflictos, con el tranvía. No fue hasta 1931 que comenzaron a circular los colectivos con coches que tenían mayor capacidad de usuarios, con tarifas fijas.



Fuente: INTRUPUBA.

Figura 5. Líneas de transporte colectivo de jurisdicción Nacional.

Progresivamente la red de transporte de colectivos se fue ampliando, hasta convertirse en la actualidad, en el modo de transporte más utilizado por la población del Área Metropolitana de Buenos Aires, compuesto por más de 400 líneas, que realizan más de 800 recorridos y cubren gran parte del territorio del AMBA, con una red vial aproximada de 8000 km. Aunque la principal desventaja es que se encuentran muchas veces desconectados del ferrocarril, que es la principal combinación que realizan los pasajeros. El servicio de colectivos comprende tres niveles de jerarquía: Nacional, bajo la órbita de la secretaría de Transporte de la Nación y que son las líneas que circulan por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y conectan con otros municipios del Conurbano Bonaerense. Las líneas de colectivo de jurisdicción provincial, circulan por los municipios del AMBA sin ingresos a la CABA; mientras que los de jurisdicción municipal solo circulan por los límites de sus propios municipios.



Fuente: INTRUPUBA.

Figura 6. Líneas de transporte colectivo de jurisdicción Provincial y Municipal.

En los mapas precedentes es posible evidenciar que efectivamente el transporte colectivo es el que presenta mayor cobertura territorial en el AMBA, lo que permite explicar por qué es el modo de transporte de quienes residen en el Conurbano Bonaerense, a pesar de las deficiencias en los servicios vinculados con la frecuencia, la calidad de las unidades de traslado y la falta de cobertura en los barrios más periféricos donde el colectivo es el único modo de transporte posible.

Algunos conflictos atravesados por el sistema de transporte en el AMBA

Si bien son numerosos los conflictos que atraviesa el sistema de transporte en el área estudiada, desde accidentes fatales, conflictos empresariales y gremiales y constantes incrementos en el precio de las tarifas, mencionaremos a continuación, algunos ejemplos que permitan aproximarnos al cuadro de situación.

Con respecto al transporte ferroviario, en los últimos años se han producido accidentes de gravedad, entre los que podemos mencionar el “Accidente ferroviario de Flores” ocurrido en el año 2011, en el cual colisionaron dos formaciones del ferrocarril Sarmiento (en su Ramal Once- Moreno) con la línea de colectivo 92 (que une la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el sudoeste del Conurbano Bonaerense), como consecuencia de las deficiencias de infraestructura y mantenimiento, ya que no funcionaba la barrera ni los sistemas de alarma, cuyo resultado fueron 11 fallecidos y más de 200 heridos. Un año después, la misma línea de tren, protagonizó una de las tragedias más importantes de la historia ferroviaria de Argentina, cuando una formación no logró frenar al llegar a la estación Once y colisionó con los parapetos de contención, provocando la muerte de 52 personas y más de 700 personas heridas. Al año siguiente, en la estación Castelar de la misma línea, dos trenes colisionaron, dejando un saldo de 3 personas fallecidas y más de 300 heridos.

Posterior a estos hechos, el Estado Nacional comienza a gestionar el ferrocarril Sarmiento y se impulsa la creación de la Agencia Metropolitana de Transporte, oficializada en el año 2014 y cuyo objetivo principal es coordinar entre las jurisdicciones acciones al transporte multimodal en el AMBA, aunque en los últimos años, en las distintas jurisdicciones han gobernado fuerzas políticas contrapuestas, por lo cual la agencia ha enfrentado limitaciones en sus acciones.

El transporte de colectivos, tampoco está exento de conflictos, a lo largo del año 2023, se han suscitado varios días de paro de transporte, a partir del conflicto por los subsidios a las tarifas, basado principalmente en que luego de la pandemia, los subsidios del Estado Nacional al transporte colectivos dejaron de regirse por la cantidad de kilómetros recorridos y pasaron a considerar la cantidad de pasajeros transportados, a través del registro de la tarjeta SUBE, que es el sistema único de boleto electrónico que permite controlar los viajes realizados.

El transporte subterráneo pasó a la órbita del gobierno de la CABA en el año 2013, luego de varios conflictos con el gobierno nacional, bajo la gestión Mauricio Macri como jefe de gobierno. Dos meses más tarde de dicho traspaso las tarifas de los subtes se incrementaron un 40% y esta última década estuvo caracterizada por intensos conflictos entre los trabajadores, la empresa concesionaria y el gobierno porteño. El eje de los reclamos se basa en la reducción de la jornada laboral, situación vinculada a la presencia de asbesto, un mineral altamente perjudicial para la salud, presente en las formaciones de subtes. Las medidas de fuerza implementadas consistieron desde la apertura de molinetes (es decir el no cobro del boleto) hasta el cese del servicio en determinadas franjas horarias y de manera alternada.

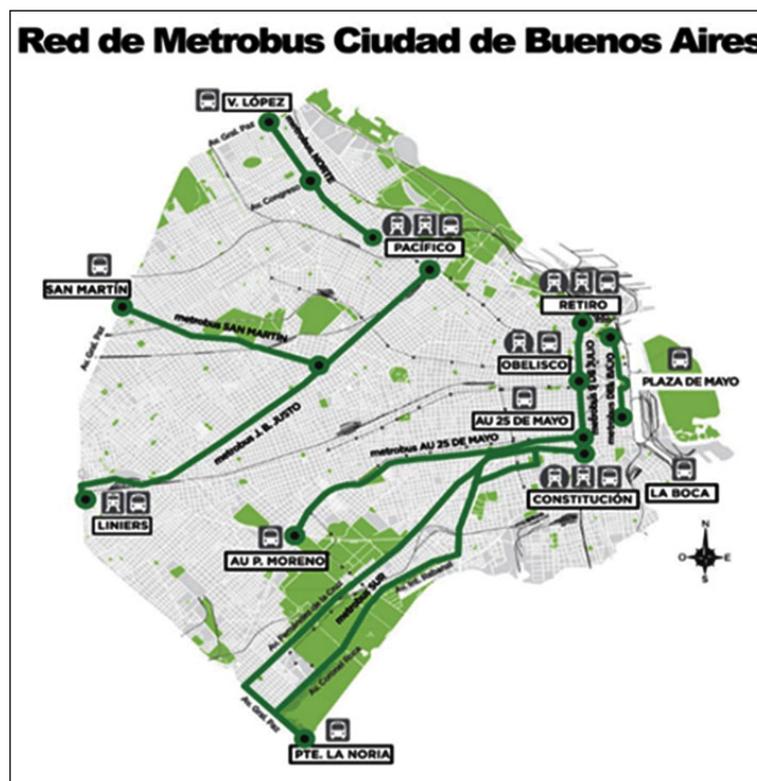
Políticas de transporte en el AMBA en las últimas décadas

El principal problema que enfrentan las políticas de transporte es la ausencia de una mirada integral respecto de la movilidad y el sistema de transporte del AMBA y que fundamentalmente atiendan las demandas y necesidades de lo usuarios.

Aunque en los últimos años las políticas de transporte del AMBA, estuvieron bastante alejadas de tal objetivo, más bien podríamos decir que han sido políticas parciales, descontextualizadas y altamente politizadas.

Una de las políticas mas promocionadas ha sido el sistema BRT (Bus Rapid Transit), conocido en Argentina como “Metrobus”, que ha sido implementado en otros países latinoamericanos con anterioridad y que consiste en el uso de carriles exclusivos de circulación para los colectivos en áreas metropolitanas. Una de las características de este sistema es que permite utilizar infraestructura y vehículos ya existentes. En el AMBA el primer “Metrobus” se inauguró en el año 2011, en la avenida Juan B. Justo, que conectó dos nodos importantes de la CABA (Liniers y Palermo) y logró reducir el tiempo de viaje un 32%. Esta política de transporte, impulsada por el Gobierno de la Ciudad, generó importantes desarticulaciones con el Gobierno Nacional y Provincial que por aquel entonces representaban fuerzas políticas enfrentadas.

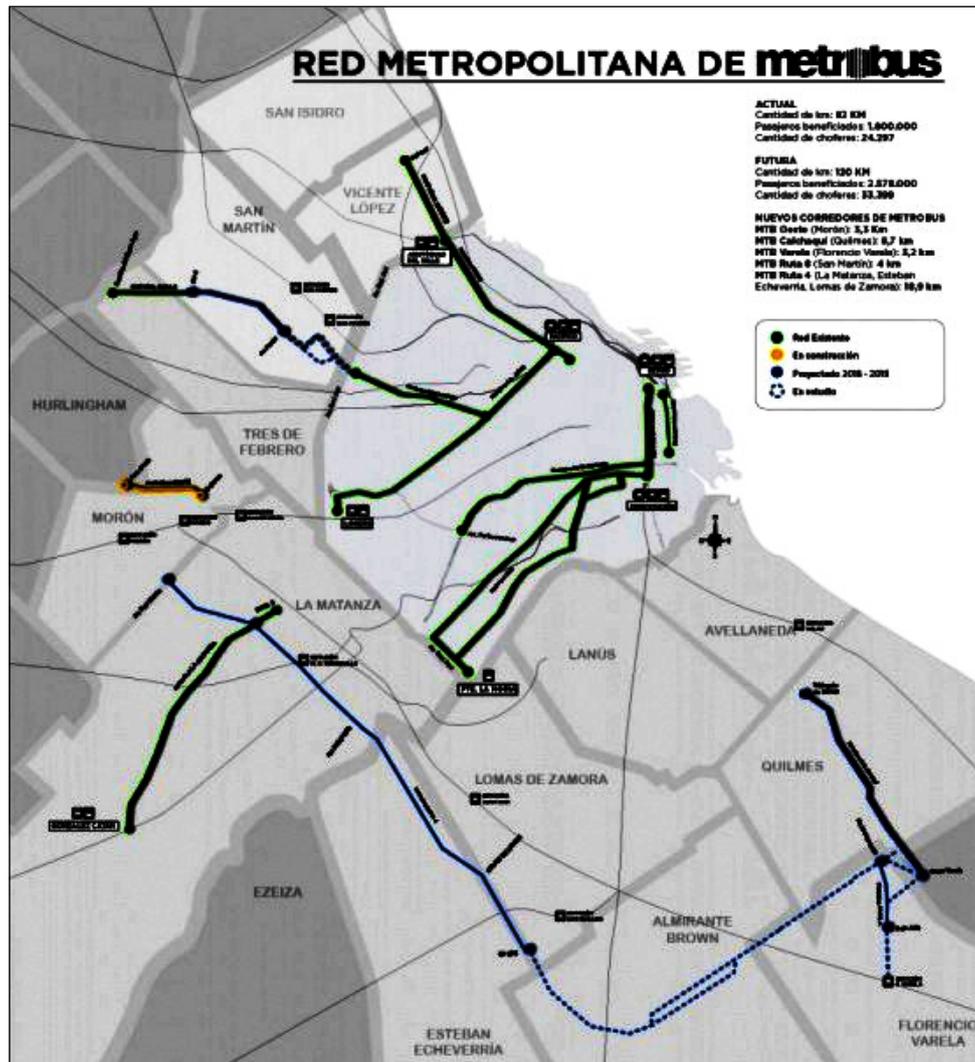
Luego en los años posteriores se avanzaron en otros corredores que conectan la CABA y se han extendido al Conurbano Bonaerense, aunque aún sin lograr integrarlos.



Fuente: www.observatorioamba.org.

Figura 7. Red de Metrobus de CABA.

Consideramos que una de las causas por las que los Sistemas de BRT están cobrando importancia, radica en que la implementación de este sistema en los principales corredores viales, permite reducir los costos que implicaría el desarrollo de otras infraestructuras de mayor envergadura como las vinculadas al ferrocarril y a los subterráneos. Pero esta política continúa alentando el uso de colectivos por sobre otros modos, lo cual contribuye a reforzar el manejo monopólico del autotransporte, en manos de empresas privadas, pero con un importante subsidio estatal.



Fuente: www.observatorioamba.org.

Figura 8. Red Metropolitana de Metrobus

Por otro lado, algunos estudios previos indican que “el sistema no es tan eficiente como el metro ya que ocupa superficie urbana y está a merced de obstrucciones más generales que se dan en las calles (protestas, accidentes, etc.), sin llegar a reducir los tiempos de manera tan significativa y sin operar una mayor capacidad de pasajeros que la del sistema de colectivos tradicionales” (UNTREF, 2015).

Otras de las políticas más destacadas referidas al sector de transporte metropolitano es la fuerte presencia de los subsidios estatales a las empresas prestadoras, con el principal objetivo de limitar el incremento de las tarifas que en los últimos cuatro años se han incrementado en promedio 500 %. A modo de ejemplo las tarifas de la línea Sarmiento pasaron de \$ 5,50 (pesos argentinos) en 2019 a \$ 52,95 (pesos argentinos) en 2023.

Debemos considerar también que, en los últimos años, se han recuperado algunas líneas ferroviarias, tanto para el servicio de pasajeros como con fines turísticos, tal es el caso del ramal González Catán-Marcos Paz que desde diciembre de 2022 llega a la estación Villars en el partido de General Las Heras con dos frecuencias diarias. Desde la misma estación desde el mes de septiembre de 2023, circula un tren turístico que une Villars con Lozano, el mismo circula los días sábado y domingo con un servicio de ida a las 11 am y uno de regreso a las 16 pm. También está en proyecto, casi concretado el Ramal Caseros- Haedo del ferrocarril San Martín, que permitirá unir tres líneas ferroviarias: San Martín, Sarmiento y Roca.

REFERENCIAS

CEPAL. ¿Qué es un BRT, o la implementación del metrobus en la Ciudad de Buenos Aires, Argentina. En: **Boletín FAL**. Edición 312- n° 8 de 2012.

KRALICH, SUSANA Incidencia de los gastos de transporte sobre el bolsillo del asalariado. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. En: asociación Argentina de especialistas en estudios del trabajo. **5° Congreso Nacional de Estudios de trabajo**. Buenos Aires, 1 al 3 de agosto. 2001.

KRUGER; RALPH. Diferentes patrones de movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Una perspectiva desde la urbanización suburbanas. En: **Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica**. Universidad de Buenos Aires, mayo de 2010.

LIBERALI, ANA MARÍA; REDONDO SOLANGE. La heterogeneidad de las distancias en el Área Metropolitana de Buenos Aires. En: A. Liberali, S. Vidal Koppmann y M. Orduna (Eds.), **Movilidad y pobreza**. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires (pp. 81-98). CETAM/FADU/UBA. 2012.

LIBERALI, ANA MARÍA; REDONDO SOLANGE.(2014). Geografía de la pobreza. El caso del Área Metropolitana de Buenos Aires. En: **Movilidad y pobreza II**. Accesibilidad y políticas de transporte. CETAM- FADU- UBA.

PAGANO, ALEJANDRO. La privatización y desguace del sistema ferroviario argentino durante el modelo de acumulación neoliberal. En: **biblioteca digital UNCUIYO**, 2016 Disponible en <https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/10367/laprivatizacinydesguace.pdf>.

Provincia de Buenos Aires. Jefatura de Gabinete de Ministros. Agencia Provincial de Transporte. Corredor del sudoeste- BRT- Juan Manuel de Rosas. (S/F).

REDONDO, SOLANGE. Marginalidad social y acceso al transporte en González Catán, partido de La Matanza. En: ORDUNA, Martín; LIBERALI, Ana María; VIDAL

KOPPMANN, Sonia. **Movilidad y pobreza**. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires. 1º ed- Buenos Aires: el autor. 2012.

REDONDO, SOLANGE.; LIBERALI, ANA MARÍA. **Trabajo de campo en el Conurbano Bonaerense**. 2022.

REPÚBLICA ARGENTINA, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos-INDEC **Encuestas de uso del tiempo**. Buenos Aires. 2022.

REPÚBLICA ARGENTINA, **Secretaría de Transporte de la Nación** (Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) 2010.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO. **Hacia una Política de Transporte de Calidad en el AMBA: Diagnóstico y Recomendaciones Informe Final**. Documento de uso interno. Fecha de versión 24/11/2015.