

Una reflexión introductoria sobre la inversión en los ferrocarriles metropolitanos del AMBA

Lascano, Marcelo

mejilascano@yahoo.de

Universidad de Buenos Aires

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

Centro de Estudios de Transporte del Área Metropolitana

Como era esperable, el último censo estuvo lejos de mostrar que el AMBA ha dejado de crecer. La demanda de transporte urbano sigue siendo una consigna vigente: aumenta, y por lo tanto el Estado debe seguir invirtiendo en aumentar la velocidad y la capacidad del sistema. Todos los tipos de desplazamientos, diarios, barriales, metropolitanos, requieren atención. En estos momentos está un poco demasiado en auge un enfoque bueno, pero que no debe tapar el sol. La micromovilidad es atractiva porque nos permitió a todos los profesionales de este raro campo del transporte salir de lo usual, incentivar la creatividad, y hasta conocer nueva gente.

Sin embargo, la macromovilidad, si vale el neologismo, sigue en el tablero. Ese viejo tema, el de siempre, el tradicional, el que carga con grandes concentraciones lineales de demanda y añejos problemas de congestión. Ese gran regulador de la velocidad metropolitana: la mayor distancia media de los viajes coloca a los sistemas troncales metropolitanos en el centro de la escena. Esos gigantescos volúmenes de pasajeros-kilómetro linealmente concentrados determinan la fluidez de la ciudad.

Las grandes infraestructuras troncales tienen el defecto de poseer varias dificultades: son añejas, están pseudo-congestionadas, al estar en funcionamiento intensivo restringen o dificultan las intervenciones. Presentan problemas de financiamiento de capital y aún tienen seria incapacidad para cubrir sus costos corrientes. Constituyen artefactos de gestión intensiva, con la carga de trabajo y dificultades inesperadas a diario que eso conlleva.

Pero estas complejidades no nos eximen de evaluar permanentemente su desempeño y continuar invirtiendo en sustituir el capital físico y ampliar la capacidad. Los especialistas debemos trasladar a los decisores que deben dedicarse recursos a esas viejas infraestructuras troncales, contra la tentación de refugiarnos en el oasis de la demanda dispersa de la micromovilidad.

Esto se refuerza notablemente en Buenos Aires, donde las infraestructuras troncales no solo están descapitalizadas, o sea, viejas, sino que son insuficientes. Si bien las autopistas metropolitanas han sido un aporte de capacidad notable en la segunda mitad del siglo XX, para el transporte público contamos con los mismos ejes troncales que en la década del '40. La metrópolis del Plata no ha visto inversiones en ejes troncales nuevos, como los numerosos que construyeron Ciudad de México, Lima, San Pablo o Santiago de Chile. Es esta omisión la que explica el fuerte déficit de inversión que detectaron Agosta y

Martínez en su trabajo de 2011. Es en este campo que faltó el dinero para construir infraestructuras nuevas.

Se están dando algunos pasos para revertir esta desinversión histórica en la macromovilidad. Está planificada una importante inversión en las líneas ferroviarias a La Matanza. Podría decirse que es el primer proyecto que verdaderamente rompe la inercia. Una inversión sustantiva allí donde la demanda aún no es usuario del servicio ferroviario, pero decidida sobre la certeza, que hubo que explicar, de que en ámbitos urbanos los grandes proyectos son de reasignación modal.

Una mirada sobre el resto de la red ferroviaria metropolitana de Buenos Aires muestra que ese impulso debe continuar. Las más de cinco décadas durante las cuales no se invirtió en esta red nos han dejado mucho trabajo por delante: aún con puntualidad y velocidades aceptables, la saturación de las formaciones tiñe toda la experiencia de viaje. El servicio no es bueno.

En esta agenda del transporte público metropolitano la reactivación del denominado P1 es uno de los principales proyectos a encarar, y no en un plazo lejano. Quizás la primera tarea sea incorporarlo a la discusión entre aquellos interesados en la movilidad de personas. El ámbito académico puede ser un motorizador en esta primera etapa. Quién sabe en qué medida las inversiones en el Belgrano Sur se producen luego de algunos insistiéramos con el tema en artículos y conferencias.

A diferencia de la reconversión tecnológica del Belgrano Sur, el P1 implicará comenzar desde una instancia aún más básica. La primera tarea concreta será recuperar la traza, diagnosticar su *status* legal e involucrar los municipios en su custodia. Es decir, por sobre las dificultades de todos los proyectos troncales, el P1 agrega estas. Verdaderamente, una tarea para inasequibles al desaliento. El reverso es la marcada concentración de la demanda a lo largo de su traza, como mostramos en el número anterior de *Mobilitas*. Al igual que en La Matanza, el cómputo de ahorros de tiempo de viajes y eliminación de trasbordos seguramente sea de gran importancia.

La deuda que el Estado tiene con la infraestructura metropolitana de transporte en Buenos Aires se explica en los proyectos faltantes. El P1 falta, y falta en el sur del AMBA. El crecimiento meteórico en los pasajeros transportados por los servicios ferroviarios con cabecera en Constitución no es precisamente un éxito. Refleja un faltante de cobertura y de capacidad. El desarrollo de un proyecto en la traza del P1 debe comenzar a proponerse en la agenda de las políticas públicas para que deje de tener vigencia la sensación de que la demanda creciente puede seguir siendo atendida con lo existente. Con este número, *Mobilitas* desea realizar una contribución al desarrollo de este proyecto y su discusión pública.