



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

A

El boom en la venta de automóviles, las normas de restricción de su uso particular y la construcción de infraestructura: una problemática de difícil solución

Autor:

Rima, Juan Carlos

Revista:

Revista Transporte y Territorio

2016, 15, 114-123



Artículo



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad
de Filosofía y Letras, UBA

El boom en la venta de automóviles, las normas de restricción de su uso particular y la construcción de infraestructura: una problemática de difícil solución. El caso de la ciudad de Buenos Aires (1990-1994)*



Juan Carlos Rima

Programa Transporte y Territorio, Instituto de Geografía "Romualdo Ardissonne", Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Luis Gerosi

Programa Transporte y Territorio, Instituto de Geografía "Romualdo Ardissonne", Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Julio Rearte

Programa Transporte y Territorio, Instituto de Geografía "Romualdo Ardissonne", Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Introducción

El importante crecimiento del consumo de vehículos en la Argentina, y en particular en la ciudad de Buenos Aires, desde comienzos de la década, exacerbó la problemática vinculada a la calidad del tránsito en las áreas urbanas. La congestión pasó a ser un tema de debate en el que se involucraba la relativamente escasa oferta de infraestructura vial, tanto como la oposición entre transporte público y transporte particular. En este marco, y desde distintos niveles gubernamentales, se intentan generar propuestas y brindar respuestas no siempre articuladas. En este trabajo se analizan algunas de las normas restrictivas al uso del automóvil particular, así como las medidas encaradas para incrementar la oferta de infraestructura vial, en particular las vías rápidas de circulación. Finalmente, la intención es la de sostener la hipótesis de que en el largo plazo las normas restrictivas no implican una solución de fondo debido, tanto a la concentración espacial de actividades, como al fomento del uso del automóvil particular por medio de la construcción de infraestructura.

* Originalmente presentado en: VIII CONGRESO LATINOAMERICANO DE TRANSPORTE PUBLICO Y URBANO / VIII CLATPU - ASSOCIACAO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP Curitiba - Brasil - Abril/96.

El incremento en la venta y uso de los automóviles

A tono con lo que sucede en otros países, en la Argentina de los años '90 la producción, importación y venta al mercado interno de vehículos automotores se incrementó constantemente. Luego de la errática performance de los años '80 (1980=100, 1983=55, 1987=69, 1989=48), el consumo de vehículos en la Argentina (producción+importación exportaciones) crece a una tasa del 20% anual, con picos del 116% entre 1991 y 1992. En particular, la política económica implementada a partir de 1991 explica ese crecimiento. Así, medidas económicas de carácter general como la ley de convertibilidad que fija la paridad entre peso y dólar, la reducción sustancial de la inflación, la liberación de las importaciones con reducción arancelaria; y el incremento en la oferta crediticia en montos y plazos, brindaron el marco para un incremento sustancial de la demanda de vehículos.

A las medidas generales de política económica, debe sumarse el régimen especial que el gobierno nacional implementa para el sector automotriz, a partir del diagnóstico que le asigna un rol clave como impulsor de la economía, de modo tal que su efecto fue un auge en la producción, renovación de modelos e importación. A su vez, y en relación al tema que nos compete, la relativa disminución del precio de venta de las unidades nuevas, y una más que proporcional caída en el precio de las unidades usadas, complementan las causas que explican el incremento de la demanda.

La consecuencia inmediata del incremento en las ventas, fue un importante crecimiento del uso particular del automóvil y, por lo tanto, del consumo de la infraestructura vial tanto inter como intraurbana. Ello probablemente apoyado en dos elementos: por un lado, la preferencia de los usuarios de trasladarse con su propio vehículo debido al grado de movilidad que ello le permite, y el fuerte valor simbólico que posee el automóvil en las pautas culturales; por el otro, una oferta de transporte público de pasajeros que no satisface condiciones crecientes de calidad en sentido amplio. El resultado inmediato del auge de ese consumo vial fue un incremento de la congestión, de los accidentes y de la contaminación sonora y atmosférica.

En el Área Metropolitana de Buenos Aires las condiciones de la infraestructura vial, que históricamente fueron insatisfactorias, se agravaron en los primeros años de la década. Esto se explica por los erráticos montos de inversión pública sobre la infraestructura; por el número de viajes realizados en el área que, sumando los distintos medios, totalizan alrededor de 18 millones diarios; y por los tradicionales problemas de funcionamiento de los transportes públicos guiados (que a pesar de haber sido concesionados a empresas privadas, éstas no tienen importantes requerimientos de inversión). Para el caso de la ciudad de Bs. As., que concentra el 25% del parque automotriz del país, con más de 2 millones de vehículos diarios circulando, los problemas del tránsito impulsaron a las autoridades nacionales y municipales a adoptar medidas para paliar la situación.

Los problemas de congestión

Entre 1970 y 1992 se produce, en el Área Metropolitana, una disminución en la cantidad de viajes. Con una población en 1970 de 8,9 millones de habitantes, se producían 17,4 millones de viajes diarios; en 1992, con 12,2 millones de habitantes se registraron 18,1 millones de viajes. Mientras la población aumentó un 37%, la cantidad de viajes lo hizo sólo en un 3,7%. Entre las causas probables de ello pueden citarse: a) las modificaciones en las formas de producción y consumo, como expresión de una tendencia mundial, que en el caso de Argentina se observa en el traslado de plantas industriales a centros regionales, y en el cierre y concentración de empresas. b) el incremento de la

desocupación y subocupación de la población del área. e) en relación al esparcimiento, y asociado a nuevas formas de consumo, el mayor peso de algunos subcentros y la relativa decadencia del área central.

Sin embargo, dentro de este cuadro que tiende a representar un menor grado de desplazamiento de la población, el problema de la congestión aparece en la actualidad como un factor prioritario en el tema del tránsito urbano. En la ciudad de Buenos Aires y su conurbano, la problemática del tránsito caracterizado por la congestión, asciende a la categoría de obstáculo tanto para el desarrollo cotidiano como para la consideración gubernamental.

Además del escaso crecimiento en la cantidad total de viajes a lo largo de los últimos 25 años, es conveniente analizar los cambios en la composición de los mismos¹. Por ejemplo, la participación del transporte público en el total de los desplazamientos, que era del 66,7% en 1970, se redujo al 59,7% en 1992. Dentro de esta caída, no todos los medios lo hicieron de la misma forma. Mientras el colectivo disminuyó un 8,2%, el ferrocarril lo hizo en un 9% y el subterráneo perdió un 32,9% de su participación. Así, dentro del transporte público, los modos guiados fueron los más perjudicados.

1. No consideramos aquí el aumento de los viajes a pie y los realizados en bicicletas o medios similares, ya que pese a su incremento poseen un escaso peso en el total de traslados.

Por otro lado, paralelamente a este retroceso del transporte público en el total de viajes, el automóvil particular pasa de un 15,4% en 1970 a un 24,3% en 1992. Los servicios de oferta libre², una de las expresiones de la desregulación del sistema de transporte en general, aparecen a partir de 1992 con una participación menor al 1% sobre el total de viajes, aunque en ascenso. En definitiva, el transporte público en conjunto retrocedió un 11% su participación en el total de viajes, y esto fundamentalmente se trasladó al automóvil particular en franco proceso de difusión, más allá de los distintos ritmos impuestos por la economía en general.

2. Los servicios de oferta libre son los comúnmente denominados charters, servicios ejecutivos, etc.

El incremento del uso del automóvil en la generación de viajes, para una similar oferta vial, puede ser considerado como el principal agente de la congestión del tránsito. Según la CEPAL (1994) "...una persona que viaja en auto genera la misma congestión que causan quince pasajeros de un autobús, suponiendo un coeficiente de ocupación de setenta personas por autobús y 1,6 por automóvil".

Durante 1995, la Subsecretaría de Transporte y Tránsito de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires pone en marcha el Programa 04-E40, de estudios de nudos críticos de tránsito en la ciudad. De los 52 puntos conflictivos identificados en la totalidad del territorio, sólo 12 están ubicados dentro del área Macrocentro. En una corona que rodea dicha área, de un ancho aproximado a los 5 km. y que atraviesa áreas residenciales de alta y baja densidad poblacional, se ubican 22 nudos críticos de tránsito. Esta relación entre las dos áreas y el total hace suponer una expansión de la congestión a zonas exteriores al Macrocentro³.

3. Se considera Macrocentro de la ciudad de Bs. As. al área delimitada por las Avenidas Jujuy, Pueyrredón, del Libertador, Alem, Paseo Colón y Belgrano. Su superficie representa el 4% del total de la ciudad.

A esta detección de nudos problemáticos en el tránsito la antecedieron una serie de normativas, dictadas entre 1993 y 1994, que intentaron reordenar el transporte público de pasajeros y disminuir el uso del automóvil particular en el Área Macrocentro.

Acciones estatales referidas a la regulación del tránsito y a la infraestructura vial.

Análisis de las ordenanzas de restricción y reordenamiento del tránsito

En este apartado se analizarán tres de las medidas dictadas para reordenar y restringir el tránsito en la ciudad de Buenos Aires. Ellas son:

- » El Decreto Municipal 598/93, que implanta los carriles exclusivos para el autotransporte público de pasajeros en algunas arterias de la ciudad.
- » La ley 24.319/94, que establece el estado de emergencia del tránsito vehicular de la ciudad de Buenos Aires durante 6 meses, e implementa la prohibición de circulación de automóviles particulares por número de dominio del vehículo, conocido vulgarmente como 'veda'.
- » El decreto municipal 1606/94, que implanta carriles y calles exclusivas para Vehículos con Alta Ocupación, conocido como sistema 'VAO'.

Carriles exclusivos

La implementación de carriles exclusivos para el autotransporte público de pasajeros, es una práctica difundida en distintas ciudades de otros países (Curitiba y San Pablo en Brasil, Hamburgo en Alemania y Ottawa en Canadá, por ejemplo), que tiene como propósitos la necesidad de segregar los espacios de circulación para disminuir la congestión y reducir tanto los tiempos de viaje, como el número de accidentes. En el caso de la ciudad de Buenos Aires existe un antecedente con cierto grado de similitud, implementado a comienzos de la década del '80, que destina 2 carriles para uso exclusivo de transporte público (incluyéndose aquí a los taxis). Para el caso que nos compete, el decreto municipal dictado el 23 de abril de 1993, define como problemático los "... elevados niveles de congestión que se registran en las principales avenidas del Macrocentro de la ciudad...", y plantea como objetivos "...mejorar los tiempos de desplazamiento de vehículos de transporte público de pasajeros [para beneficio de un gran número de usuarios, por reducción en los tiempos de viaje], e inducir a un menor uso del automóvil particular en el área". La utilización de carriles exclusivos es vista como la medida adecuada para el logro de esos objetivos.

Es interesante destacar que en el Artículo 1, se afirma que la implantación de los carriles exclusivos es de carácter experimental, provisional y de excepción, que se extenderá por un período limitado de tiempo (6 meses) y que será válida en los días hábiles de 8 a 20 horas. Además define tres tramos de arterias en los que se aplicará esa medida: uno con sentido de circulación de salida del área central (y orientación este-oeste) y dos transversales al anterior (con sentidos de circulación sur-norte y norte-sur). El decreto no especifica razones con respecto a la elección de esas arterias, máxime teniendo en cuenta que el Área Macrocentro presenta otras 5 avenidas con problemas de congestión.

Prohibición de circulación

La restricción en determinados días de la circulación de automóviles particulares, se aplica en la actualidad en numerosas ciudades, algunas de las cuales son Roma, Milán, Atenas, Nápoles y México. En la ciudad de Buenos Aires existe un antecedente implementado a mediados de la década del '70 que definía la restricción por la terminación par o impar del último número del dominio del vehículo. A diferencia de la restricción de la ley 24.319, el objetivo en ese momento era la reducción en el consumo de derivados del petróleo, dado el fuerte incremento del precio internacional del crudo, del que la Argentina era un país importador.

La ley nacional 24.319 sancionada el 11/5/94, define implícitamente como problemático al tránsito vehicular de la ciudad de Buenos Aires, al declararlo en "...estado de emergencia (...) por el término de 180 días". Ese reconocimiento legislativo actúa como paso previo a la creación de un "Gabinete para la Emergencia del Tránsito de la Ciudad, [cuyo objetivo será el de] elaborar una propuesta global para el ordenamiento del tránsito vehicular..." (Artículo 2). Dicho Gabinete deberá integrarse por representantes gubernamentales que serán asesorados por un consejo compuesto por personalidades de entidades vinculadas a la problemática del tránsito. Es decir, entonces, que formalmente

se acepta la necesidad de diseñar algún tipo de política en la materia. En este sentido, esta ley supera al decreto de carriles exclusivos porque, a pesar de presentar diagnósticos similares, se propone avanzar sobre la problemática con un planteo más orgánico.

No obstante lo anterior, y hasta tanto se definan las soluciones de fondo solicitadas por los legisladores, el Artículo 8 prohíbe “en todo el territorio de la ciudad de Buenos Aires la circulación de automóviles particulares los días hábiles, entre las 7 y las 21 horas...” conforme a una diagramación que relaciona día de veda con el número de finalización del dominio del automóvil. Se esperaba con esta medida disminuir en un 20% el tránsito diario. Sin embargo, la implementación de este mecanismo restrictivo se asemeja a la norma anteriormente analizada en cuanto fue puesta en marcha sin estudios previos de impacto o efectivización.

Dos elementos más van a caracterizar a esta ley: En primer término las excepciones a la restricción son mínimas, concentrándose en los vehículos de discapacitados y de servicios esenciales. En segundo lugar la ley, que en el Artículo 8# involucra a todo el ámbito geográfico de la ciudad en la restricción vehicular, determina en ese mismo artículo que será el Gabinete que se crea, el encargado de definir la zona o zonas que serán excluidas de la prohibición a que dicha ley hace referencia. En este sentido, la indeterminación del ámbito geográfico puede ser asimilable, por oposición, a la determinación sin justificación técnica explícita, de la elección de los tramos de arterias afectados a carriles exclusivos.

Sistema VAO

En relación al Decreto Municipal 1.606/94, que implanta el ‘VAO’ en algunas calles y carriles de la ciudad, éste presenta el mismo diagnóstico que los anteriores, buscando “... restringir el uso de la vía pública por aquellos automóviles que sólo se desplazan con el conductor desaprovechando el espacio...”. Es decir, entonces, que esta medida pretende eficientizar el uso del espacio vial en términos del número de pasajeros transportados. No obstante lo anterior, este decreto se propone lograr objetivos más amplios: “introducir un cambio de hábitos en la población [para] generar nuevas costumbres de viaje, reducir los índices de congestión y (...) reducir la contaminación”.

Así como en el caso de carriles exclusivos se segregaba el espacio vial por tipo de transporte, en el ‘VAO’ la segregación estará dada por el número de personas por vehículo o por el tamaño del mismo. Efectivamente, se afirma que “...para una primera etapa resulta conveniente establecer un itinerario exclusivo donde el VAO comparta la calzada solamente con los vehículos de carga y los ómnibus de corta y larga distancia”. En este caso el agrupamiento vehicular que se realiza se justifica por las arterias afectadas a esta medida, ya que son las que permiten el acceso al puerto de la ciudad; sin embargo, el hecho de que vehículos de menor porte deban compartir la calzada con otros de mayor volumen y de menor velocidad de marcha, no parece un aliciente para fomentar el ‘VAO’.

A pesar de compartir con las otras normativas su carácter de experiencia piloto distribuida en etapas, este decreto presenta dos particularidades: por un lado no se establece el tiempo de duración de la experiencia de esta primera etapa. Segundo, las penalidades que se aplicarán a las infracciones a la restricción, “... serán sancionadas como faltas graves por su perjuicio en contra del bienestar de la población”. En este caso, el carácter de afectación a la comunidad con el que se definen a las infracciones al sistema, sólo podrían sustentarse en la consideración de que esta medida reduciría fuertemente la congestión, la contaminación ambiental y el número de accidentes viales. A su vez el área de aplicación del sistema, la restricción horaria de su funcionamiento (de 7 a 11 horas) y la falta de algún aliciente a un mayor grado de ocupación del vehículo⁴, no guardan coherencia con la imputación penal a las infracciones.

4. En distintos países existe algún tipo de aliciente que promueve o impulsa el sistema ‘VAO’, tales como carriles exclusivos en vías rápidas o eximición del pago de la tarifa de peaje en autopistas para quienes lo utilizan.

Los resultados de la implementación de las normas de restricción: algunos comentarios

Carriles exclusivos

En junio de 1993, comenzaron a funcionar los carriles exclusivos de la avenida Córdoba entre Reconquista y Larrea, una de las arterias de salida del Área Macrocentro. Tres meses después se implantan los carriles exclusivos de una de las arterias transversales (la Av. Pueyrredón), pero en un tramo menor al establecido por la ordenanza correspondiente; en principio el tramo afectado debía cubrir una extensión de 22 cuadras de las que sólo 13 presentan, en la actualidad, carriles exclusivos. Finalmente, en la segunda arteria transversal, la avenida Callao, los carriles exclusivos no fueron implementados hasta el momento, a pesar de que en enero de 1995 se iniciaron las obras de señalización correspondientes.

Como vimos al analizar la ordenanza de los carriles exclusivos, existían dos objetivos principales: por un lado, mejorar los tiempos de desplazamiento de vehículos de transporte público de pasajeros y, por el otro, inducir a un menor uso del automóvil particular en el área afectada. De la información disponible puede concluirse que se logró el primero de los objetivos, ya que los tiempos de viaje del transporte público en los tramos afectados disminuyeron, en algunos casos, hasta un 50%. En relación al segundo objetivo perseguido no se dispone de información para su evaluación. No obstante lo anterior, se verifica que el grado de congestión automovilística en las arterias afectadas no disminuyó, fundamentalmente por una menor oferta de carriles libres y, además, porque a la circulación de vehículos particulares se le sumó la circulación y detención de los taxis.

Como consecuencia de lo anterior surgen, desde organismos públicos, nuevas propuestas para extender y mejorar el sistema de carriles exclusivos. En primer término se propone la implementación de los 'pares de circulación', esto es, calles exclusivas para el autotransporte público de pasajeros paralelas y con sentido contrario de circulación; esta medida contempla, en consecuencia, los dos sentidos de viaje de los usuarios, a diferencia de lo ya implementado en que sólo se tiene en cuenta el sentido de retorno del área macrocentro. Por otra parte, en la Comisión de Tránsito y Transporte del Honorable Consejo Deliberante de la ciudad, se realizó un estudio en el que se concluye la necesidad de extender los carriles exclusivos a otras arterias, al mismo tiempo que se plantea que existe una subutilización de los carriles ya implementados; como consecuencia de ello se pretende derivar el recorrido de algunas líneas de transporte público hacia esos carriles o bien permitir la circulación de los taxis.

Veda

En junio de 1994 se determina el área de afectación de la veda que coincide con el denominado Macrocentro. No obstante, una ordenanza del 8/7/94 del Honorable Consejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires permite la extensión del perímetro afectado en caso de necesidad. El 18/7/94 comienza el período de práctica de la veda como forma de divulgación de la medida sin infraccionar a los transgresores. Finalmente, el 1/8/94 comienza a funcionar efectivamente con el cobro de multas. A pesar de que estaba previsto que la veda se prolongara por 5 meses con posibilidades de prorrogarla, el 18/12/94, se deja sin efecto.

Los inconvenientes más visibles que resultaron de la implementación de esta medida fueron:

- » la reducción prevista del tránsito vehicular era del 20% del parque circulante; teniendo en cuenta las excepciones contempladas en la misma ley, algunos funcionarios

estimaron que la reducción efectiva sería del 10 al 12%; finalmente, la reducción real verificada por las autoridades de transporte fue de entre un 5 y un 8%. En principio, los resultados de una encuesta realizada por la asociación "Luchemos por la Vida" demostraban que el 48% de las personas que no podían usar su vehículo por estar afectados a la veda, lo reemplazaban por taxis o remises; el 17% cambiaba de día para ir al macrocentro y el 11% reemplazaba el auto vedado por otro de la familia o de la empresa.

- » la congestión que se deseaba resolver solamente fue trasladada de lugar, ya que aquellos automovilistas que no podían implementar alguna forma de evasión a la restricción, llegaban en automóvil a la periferia del área afectada congestionándola, entre otros motivos, por falta de áreas de estacionamiento.
- » paralelamente a la veda debería haberse ampliado la oferta de transporte público, para permitir el traslado de los automovilistas que no podían utilizar sus vehículos.
- » finalmente, no fue posible mantener el elevado número de personal policial necesario para el efectivo control del cumplimiento de la norma.

VAO

Esta medida municipal de regulación del tránsito no llegó a implementarse. El decreto que reglamentaba esta norma se dictó durante el período de vigencia de la ley nacional de Emergencia Vehicular. En principio puede considerarse que la importancia de esta última en relación al área abarcada, al número de vehículos afectados, y al impacto que dicha medida generaba en la opinión pública, dificultó la puesta en práctica de la norma municipal. Además, los recursos necesarios para su implementación (medidos en términos de personal policial afectados a su control) eran absorbidos para el control de la veda. No obstante todo lo anterior, el VAO no fue desestimado técnicamente.

Acciones que inducen al uso del automóvil particular

Carriles rápidos y contracarriles

Una vez detectados los principales problemas o nudos generados por la congestión del tránsito (ya mencionados en páginas anteriores), el gobierno municipal llevó a cabo medidas tendientes a paliar tales conflictos, aunque podemos indicar que son medidas puntuales de instrumentación relativamente rápida, y no soluciones de fondo que involucran acciones globales y de efecto prolongado. Además, en muchos casos tales acciones generan efectos no deseados o contrarios a los fines perseguidos.

Podemos tomar por caso a la Av. del Libertador, principal arteria de salida de vehículos de la zona céntrica hacia el norte de la ciudad. Durante 1995 se llevaron a cabo una serie de obras cuyo fin fue agilizar el tránsito en dicha avenida los días hábiles en el horario pico de 17 a 21 hs. Tales obras consistieron, primero, en la puesta en marcha de dos contracarriles a lo largo de quince cuadras de la avenida, tramo que se complementó algunos meses más tarde con cuatro cuadras más, cubriendo así la totalidad de la extensión en que la avenida tiene sentido de circulación solamente hacia el área céntrica. Con posterioridad, y también en dos etapas, se construyeron sendas calles de circulación rápida, paralelas a la Av. del Libertador y a la Av. F. Alcorta, sobre terrenos pertenecientes a Ferrocarriles Argentinos, de una longitud aproximada de catorce cuadras.

Todas estas obras permiten realizar seis variaciones de recorridos posibles sobre un trayecto que antes era único y conflictivo, y según estimaciones oficiales fue posible reducir el tiempo de circulación por la zona en un 40%. Sin embargo, y pese a una posible agilización del tránsito específicamente en esa área, una ampliación en la oferta del espacio de circulación genera, a su vez, una mayor demanda. Según datos del Instituto de Seguridad y Educación Vial, la capacidad exigida previa a las reformas era

de 3.500 vehículos por hora. Luego de las obras sobre esta vía, la demanda creció un 100%. Debido a la facilidad en la circulación, es dable esperar una pronta saturación de la nueva capacidad ofrecida, y una posible mayor congestión en el área central.

Autopistas

En el Área Metropolitana de Buenos Aires existen nueve autopistas en uso, en estado de obra o en proyecto firme de próxima concreción. De ese número de autopistas, cuatro se encuentran en el conurbano, otras cuatro dentro de los límites de la ciudad, y la restante (llamada avenida General Paz, vía rápida con rasgos de autopista) se encuentra en el límite entre la ciudad y su conurbano.

En una primera caracterización, y atendiendo a elementos históricos y funcionales, podemos diferenciar dos grupos de autopistas:

- » por un lado, aquellas que conforman la red de accesos a la ciudad, que presentan un trazado radial, fueron proyectadas en la década de 1940 y construidas por tramos a lo largo de 30 años. Fundamentalmente fueron diseñadas para acompañar e impulsar el acelerado proceso de suburbanización desarrollado en esa etapa.
- » por el otro, las autopistas urbanas proyectadas o construidas en los últimos 15 años. En este caso conviene, por el trazado que presentan, diferenciar a las construidas en la década de 1980 (que atraviesan la ciudad de oeste a este), de las de esta década que, recostadas sobre el este de la ciudad- atraviesan el macrocentro y el área de renovación urbana lindante a ella (recostada sobre la ribera de la ciudad), atraviesan la ciudad de norte a sur, prolongándose en las del conurbano.

Es importante señalar que en los últimos 15 años, se desarrolló un fuerte debate en torno a la conveniencia de la construcción de autopistas urbanas que atravesarían la ciudad. Ya con el primer plan diseñado durante la dictadura militar, a comienzos de la década de 1980, se verificó un elevado grado de conflictividad que se tradujo en términos de 'obras faraónicas' vs. necesidades del ciudadano. Luego de estas dos autopistas y hasta el inicio de los '90, comienzan las marchas y contramarchas en el trazado y construcción de las restantes. Esos vaivenes pueden interpretarse como expresiones del tipo de políticas en materia de tránsito y transporte que primaba en cada administración. Con el inicio de la actual década, y proyectando a futuro una demanda sostenida de vehículos particulares, se prioriza como solución de la congestión la construcción de vías rápidas de circulación.

Puede afirmarse que con el uso de las autopistas se podría atravesar la ciudad de norte a sur evitando la congestión de la ciudad. Pero, como hemos visto, un crecimiento de la oferta de vías rápidas induce a un mayor uso del automóvil, por lo tanto la traza que posee el grueso de las autopistas de la ciudad, permitiría arribar al centro de la ciudad en tiempos reducidos, alimentando luego la congestión propia del área afectada por una mayor demanda de espacio. A su vez existe una coincidencia espacial entre nuevas vías rápidas y zona de renovación urbana.

Lo que aquí se afirma es que, dadas las características de estos proyectos, actuarán como atractores de un mayor uso del automóvil particular; además, al desarrollo de actividades privadas, debe sumarse la participación estatal en el área renovada, debido a que concentrará en ella actividades actualmente dispersas en la ciudad⁵. Brevemente caracterizaremos esa renovación urbana.

Los emprendimientos se encuentran localizados en la ribera de la ciudad, lindante al área del microcentro y se desarrollan en un eje norte-sur. La superficie involucrada es superior a las 340 hectáreas y aquella a construir se aproxima a los 3 millones de metros

5. En un futuro próximo, el gobierno nacional espera trasladar al área de renovación los 44 edificios afectados al Poder Judicial que, en la actualidad se encuentran diseminados en toda la ciudad, haciendo realidad el proyecto de "ciudad judicial".

cuadrados⁶; los usos previstos son numerosos, como residenciales, comerciales, financieros, institucionales y de recreación; el elevado valor inmobiliario de las construcciones previstas (entre 2.000 y 3.000 dólares el m²), y la coincidencia espacial con las autopistas, definen tanto al sector social usufructuante como al medio de circulación que predominará

Entonces, a un mayor número de automóviles se le deberá adicionar la necesaria extensión del transporte público automotor de pasajeros, lo que permite esperar un empeoramiento del grado de congestión de la ciudad⁷.

Conclusiones

El crecimiento del parque automotor y del uso del automóvil en las áreas urbanas, presenta consecuencias negativas para el tránsito en la ciudad. Una de las más significativas es la congestión, que lleva a las autoridades a encarar soluciones.

Como puede deducirse del trabajo, las medidas gubernamentales frente a la problemática del tránsito pueden diferenciarse en aquellas de corto y largo plazo. Las primeras, aparecen como poco articuladas, con resultados escasos y abarcando la mayor parte de la ciudad. En cambio las de largo plazo, están muy acotadas en el espacio, requieren una fuerte presencia estatal y definen el tipo de movilidad que priorizan las autoridades. Dado que esos elementos caracterizan la política de largo plazo del gobierno nacional, podría concluirse que existen reducidas posibilidades reales de implementar medidas que, priorizando el transporte público, reduzcan la congestión.

6. Entre 1989 y 1992, en la ciudad de Bs. As. el promedio anual construido fue de 1.200.000 m²

7. Como ejemplo, puede decirse que en los edificios del Poder Judicial prestan servicios 17.000 empleados. Con la construcción de la "ciudad judicial" los viajes de esos empleados tendrían, todos, el mismo destino.

Bibliografía

- » Argentina: Ley Nacional N° 24.319/94.
- » ATAM: Red de accesos a la ciudad de Bs.As. Febrero 1994.
- » MCBA: Decreto Municipal N° 598/93.
- » MCBA: Decreto Municipal N° 1605/94.
- » Secretaría de Producción y Servicios. Subsecretaría de Transporte y Tránsito (1994) *Programa 04. Actividades Comunes Área Transporte y Tránsito*.
- » ADEFA (1995) Boletín informativo 1994. Publicación de la Asociación de Fabricantes de Vehículos. Buenos Aires.
- » CEPAL (1994) *El desarrollo del transporte público urbano en América Latina y el Mundo*. Santiago de Chile.
- » FIGUEROA, O. (1994) En qué afecta el tamaño de las ciudades al transporte?. En: *Memorias del CLATPU*. Noviembre 1994.
- » RIMA, J., GEROSI, L. (1995) Ampliación de la red de accesos a la Capital Federal: Un proceso conflictivo. Ponencia presentada al *Seminario Internacional La gestión del territorio: problemas ambientales y urbanos*. UNQUI, Noviembre-Diciembre 1995.
- » SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS (1994) Revista de la SCA. Septiembre 1994. Buenos Aires.