

La mitad de la población que ingresa a la CABA lo hace con sus propios medios de locomoción

# Cambiar el paradigma del transporte

*El desafío de lograr que la movilidad sea más eficiente generará un necesario cambio de hábitos. El transporte público, en especial el ferroviario, es un eje crucial en esta nueva percepción. Los más jóvenes son quienes más adoptan esta nueva tendencia mundial.*

Por Mariana Badeni

LA PRENSA

**M**anejar por el Área Metropolitana de Buenos Aires puede ser difícil y el mejor aliado en ciertas circunstancias es la paciencia. Pero si se habla del tránsito dentro de la Ciudad de Buenos Aires, la odisea requiere estrategia. Se deben sortear autos mal estacionados, embotellamientos, marchas que impiden la libre circulación vehicular, cortes de vías por un partido de fútbol hasta encontrar un estacionamiento gratuito o que no sea demasiado costoso. Estas son situaciones de la vida cotidiana de cualquier persona que utilice su auto para movilizarse por la Ciudad.

Con un crecimiento del parque automotor estimado en un 35 por ciento en los últimos 15 años, la tendencia es priorizar la utilización del transporte público para optimizar el consumo energético y descongestionar las metrópolis, promoviendo el ciclismo, el carpooling (compartir vehículos particulares),

los metrobuses, la peatonalización de arterias del microcentro, entre otras iniciativas.

“Lo que notamos hoy en día es que crece mucho la movilización. Cada año se incorporan 700 mil vehículos al parque automotor. También hay que fijarse cómo viaja la gente. La parte de vehículos crece mucho y la movilidad también y el resultado de esto es una congestión que cada vez crece más. Eso es lo que estamos viviendo y las soluciones a eso es sacar provecho de la red vial que tenemos. Hay que hacer hincapié en la población de un cambio radical de paradigma que sostenga al transporte público como herramienta crucial para lograr una ciudad sostenible. En este paradigma se tratará de no usar tanto el transporte individual sobre todo en ciertos lugares y ciertas horas”, explicó a La Prensa José Barbero, decano del Insti-

tuto de Transporte de la Universidad de San Martín.

Luego agregó que “nosotros tenemos un esquema bastante radial lo que genera congestionamiento cuando tanta gente viaja al mismo tiempo hacia CABA. Sea para ingresar o mientras se busca un estacionamiento, miles de autos circulan. Se nota también en que la calzada rinde poco con tantos autos estacionados”.

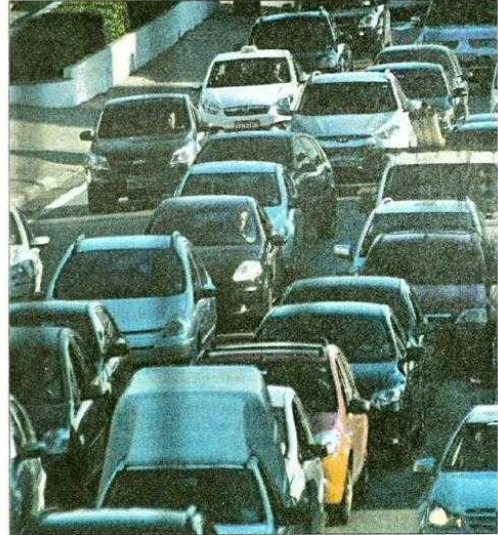
Según cifras del Ministerio de Transporte porteño, la mitad de los viajes diarios en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se hacen en transporte público, mientras que la otra mitad se realiza en autos particulares, bicicletas, motos, combis, remises o taxis.

Además, se estima que durante la semana unas 10 millones de personas se trasladan individualmente, sin acompañantes.

El resto de la población lo hace utilizando el transporte público. El número de viajes en la zona da cuenta de la magnitud de la congestión de tránsito y de los problemas de movilidad: son más de 20 millones por día.

Según el medio de transporte usado, el porcentaje más alto lo capta el colectivo: el 33,5% de los habitantes lo utiliza exclusivamente; el 4,9% de los usuarios toma dos líneas, y el 2,8% combina el viaje en ómnibus con el tren.

El auto con un sólo ocupante representa el 25,4% de los viajes



Durante la semana, unas 10 millones de personas se trasladan



El Metrobús permitió agilizar la movilidad de miles de pasajeros.



La tendencia a utilizar la bicicleta será cada vez mayor.

censados; en el 11,9% de los casos se trata de travesías de conductor con al menos un acompañante. El trayecto en tren, sin combinación con otro medio, representa el 1,8% de los itinerarios; el de subte, el 2,5 por ciento.

Según los especialistas, el modelo de movilidad orientada a lo individual, con una expansión del área urbana, genera que la extensión en tiempo de los viajes sea cada vez mayor. “Hay que resaltar la gran cantidad de espacio público que se necesita para su circulación, ya que el espacio que de-

manda un viaje diario promedio del hogar al trabajo en automóvil particular es unas 90 veces mayor que si el mismo fuese realizado en metro, y unas 20 veces en autobús o tranvía. A modo de ejemplo para transportar 75 personas se necesitan unos 60 automóviles, y todas ellas, simplemente, pueden ser transportadas en un solo autobús. De ahí en más, son contundentes las conclusiones que apuntan a que este modo de consumo se torna insostenible, y por tal, determina el modelo actual de ciudad y de su

te

Habr4 cuatro carriles sentido norte y cuatro sentido al sur, separados por un boulevard

# Una obra que unir4 a la Ciudad



ndividualmente, sin acompaantes.

Desarrollo urbano en la mayor4 de las megaciudades, que no es el ideal", destac4 a La Prensa Sergio Rodriguez, especialista en transporte urbano.

En los 4ltimos aros, desde el gobierno porteao se lanzaron varias medidas que apuntan a subsanar la alta de planificaci4 vial que por d4cadas pareci4 reinar en la Ciudad de Buenos Aires. La implementaci4 del Metrobus permiti4 reducir la extensi4 en tiempo del viaje de miles de usuarios y gener4 un nuevo atractivo a viajar en el transporte p4blico.

La 4ltima mega obra vial lanzada recientemente se llamar4 'El Paseo del Bajo'. Esta nueva vial se extender4 desde la Autopista Buenos Aires-La Plata sobre las avenidas Alicia Moreau de Justo y Huergo-Madero, y luego por las avenidas Ramos Mej4. Ant4rtida Argentina y Castillo hasta su empalme en el norte con la Autopista Ili4.

El proyecto contempla la construcci4n de una autopista que tendr4 m4s de seis kil4metros de extensi4n, conectando el sur con el norte de la Ciudad. La misma tendr4 en su gran mayor4a un diseo de trinchera abierta con cuatro carriles (dos en cada sentido) por donde circular4 exclusivamente tr4nsito pesado.

Al costado de la trinchera para veh4culos pesados, sobre las avenidas Alicia Moreau de Justo y Madero-Huergo se ubicar4n los carriles para tr4nsito liviano. Habr4 cuatro carriles sentido norte y cuatro sentido al sur, separados por un boulevard de uso exclusivo para autos y colectivos de corta distancia. De esta manera se evitar4 que circulen al lado de camiones y micros.

Con esta reforma se mejorar4 sustancialmente la circulaci4n de m4s de 25.000 veh4culos diarios, entre ellos casi 10.000 camiones, se acortar4n tiempos de viaje, aumentar4 la seguridad vehicular y de peatones. Adem4s, se reducir4 la contaminaci4n visual, ya que los camiones ir4n en trinchera; la contaminaci4n sonora, y la contaminaci4n



El Paseo del Bajo permitir4 mayor movilidad para el tr4nsito pesado.

por emisiones de gases, ya que los camiones no deber4n detenerse en los sem4foros.

Adem4s se contempla la creaci4n de nuevos espacios verdes, que en total equivaldr4n en tamao los dos veces al Parque Lezama. Los mismos estar4n ubicados a los costados de los carriles para veh4-

culos livianos y sobre la trinchera para camiones, por un total de m4s de 60.000 metros cuadrados. Tamb4n se crear4n nuevas ciclovias y nuevos cruces peatonales para mejorar la movilidad y la accesibilidad en la zona.

Tendr4 un costo cercano a los 650 millones de d4lares, que se-

r4n financiados por un pr4stamo internacional del Banco de Desarrollo de Am4rica Latina CAF de 400 millones de d4lares, y con fondos propios de la Ciudad y la Corporaci4n Antigua Puerto Madero, por un monto de 250 millones de d4lares m4s impuestos nacionales

A4n as4 persiste el uso del veh4culo como una forma c4moda, hasta de status, para movilizarse dentro del territorio porteao. "Nos acostumbramos a ciertas comodidades pero el uso del transporte p4blico es una tendencia que se va a incrementar. En Londres, por ejemplo, se cobra el congesti4namiento. Es decir, quienes ingresan con autos pagan una tari-

fa tan alta que los desalienta a utilizar el auto", destac4 Barbero. Siguiendo los lineamientos de esta medida, en el microcentro de Buenos Aires se instrument4 la prohibici4n de circular entre las 11 y las 16. A esto se le sum4, en enero, la colocaci4n de un sistema de monitoreo con c4maras con lectores electr4nicos de patentes, que detectan los autom4viles en infrac-

ci4n. Desde su implementaci4n fueron multados por d4a 1575 conductores en promedio y se detect4 una reducci4n de un 40 por ciento en la cantidad de veh4culos que a diario ingresan a esa zona.

## CAMBIOS

Las controvertidas bicisendas pasaron de ser originalmente rechazadas, por eliminar espacio de circulaci4n y estacionamiento para los veh4culos, a ser adoptadas por las generaciones m4s j4venes, como los millenials, que recorren todos los d4as algunos de los trayectos del entramado de los 158 kil4metros construidos en la ciudad.

A esto se le suman que desde 2012, los caminantes ganaron m4s de 9400 metros cuadrados en calles y avenidas, el equivalente al lugar que ocupan 1000 autos estacionados, de espacio p4blico dedicado exclusivamente a ellos.

"Es una cuesti4n cultural y de cambio generacional. El modelo de usar el auto para todo esta cambiando. Por ejemplo, en Europa la gente mas joven dej4 de comprar autos y se mueve mas en bicicletas o en el transporte p4blico. Pero hay una contracora cultural. Porque de la misma forma que dejaron de hacer eso comenzaron a usar m4s los aviones

lo que genera casi la misma cantidad de gases", reflexion4 el decano del Instituto de Transporte.

Consultado sobre los cambios que todav4a ser4n necesarios para mejorar la movilidad en el Area Metropolitana Barbero se seal4 que "La mejora de los trenes es crucial para aumentar la movilidad dentro de la ciudad. Tenemos una de las redes de ferrocarril m4s largas en el mundo. Ojal4 el d4a de maana se puedan poner expresos que aceleren el viaje".

En tanto, con respecto a la situaci4n del Subte agreg4 que "La extensi4n del subte tambi4n es una medida necesaria. Tener una meta de reducir la frecuencia de hasta dos minutos puede ser factible pero

es imposible. Adem4s, hay que modernizar el sistema vial con tecnolog4. Hay que considerar que mucha de la infraestructura data de hace 100 aros. Se nota por ejemplo en los andenes que quedaron ya angostos. En las nuevas estaciones esto se mejor4 y son mas amplias adem4s de contar con mejor accesibilidad. Creo que la tecnolog4 ser4 un elemento clave para generar mejoras en el transporte y obtener una ciudad m4s sustentable", concluy4 el especialista

En el mundo el problema del tr4nsito gener4 interesantes cambios

## Medidas para desalentar los autos

En las principales ciudades del mundo desde hace aros que se toman medidas para desalentar el uso de veh4culos particulares en la ciudad. En Par4s y otras capitales, por ejemplo, la red de subtes est4 unida a la de trenes suburbanos, y adem4s funciona con un boleto 4nico.

A su vez, varias ciudades de EE.UU. tienen en las autopistas carriles r4pidos para los autos que van con m4s de una persona.

Tambi4n es habitual ver sem4foros inteligentes, que miden el flujo de tr4nsito y, en base a ello, acortan o prolongan la luz roja.

Otra pol4tica es la de encarecer los estacionamiento en las zonas c4ntricas. Y acaso uno de los m4todos m4s sofisticados es el utilizado en Londres: los autos que ingresan al 4rea m4s congestionada pagan un peaje. Lo cobran proporcionalmente al tiempo que permanece el coche en el centro, con un dispositivo electr4nico. En todas estas ciudades, adem4s, el subte es clave en el desplazamiento de sus habitantes.

En tanto, la creaci4n de nuevos garajes en los microcentros urbanos tambi4n ha sido tema de estudio en el mundo. Uno de los sistemas implementados es el 'estacionamiento automatizado' que

permite utilizar la m4nima cantidad de espacio permitiendo crecer a un n4mero ilimitado de cajones para veh4culos.

En pa4ses como Alemania, Chile, Estados Unidos y Jap4n la implementaci4n ha permitido aprovechar los lugares destinados a estacionar desde autos hasta motos. El sistema, muy similar al implementado en algunos garajes porteaos donde hay asistentes, consiste en que el conductor estacione el veh4culo en una plataforma que cuenta con un lector de tarjeta de cr4dito o llave magn4tica de identificaci4n.

As4 se le otorga un recibo y abandona el auto. Apenas se retira, un sistema del 4saser analiza las dimensiones del veh4culo para determinarse si cabe en el sistema del estacionamiento y donde colocar el coche. Luego, la plataforma con el coche enciende y levanta el veh4culo en el sistema hasta un espacio libre. El mecanismo hace que el instrumento de elevaci4n vuelva nuevamente con la plataforma vac4a para aceptar el coche siguiente.

Cuando el conductor regresa por su coche, pasa la tarjeta de cr4dito o llave magn4tica de identificaci4n otra vez y se le trae autom4ticamente su veh4culo

La mejora de los trenes es crucial para aumentar la movilidad dentro de la Ciudad.