

## A.VI. TRANSPORTE

### TRANSPORTE PÚBLICO

En el segundo trimestre, el número de pasajeros que utilizó los distintos medios de transporte público se mostró en niveles similares a los registrados para el segundo trimestre de 2005 (596,2 millones), arrojando una variación interanual positiva de 3,6%<sup>1</sup>. Este desempeño se debe a que colectivos, trenes y subtes presentaron tasas de crecimiento similares a las del trimestre citado (5,1%, 1,3% y -1,2% respectivamente)<sup>2</sup>. Cabe recordar que durante el primer trimestre del año, el incremento interanual había sido positivo en un 8,8%, gracias a las importantes alzas en subtes, transporte automotor y ferrocarriles (17,9%, 8,5% y 4,8% respectivamente)<sup>3</sup>. De esta manera, el flujo se tradujo en 518 millones de viajes para los tres primeros meses del año.

En cuanto a la distribución de los pasajeros entre los distintos medios de transporte, cabe señalar que en el segundo trimestre de 2006 los colectivos retuvieron su participación con respecto al cuarto trimestre de 2005 y al primer trimestre de 2006, transportando 421,4 millones de pasajeros durante el segundo trimestre de este año, lo que constituye el 70,7% de los usuarios del transporte público. Por su parte, el subte y el ferrocarril transportaron 67,1 y 107,7 millones de pasajeros respectivamente (11,3% y 18,1% del total), por lo que en estos medios de transporte también se

verificó la misma contribución relativa con relación a los dos trimestres anteriores (Cuadro A-VI-1).

El transporte público durante el primer semestre de 2006 acumuló un caudal de 1.114 millones de pasajeros y una tasa de crecimiento interanual de 5,7%. La cantidad total de personas transportadas durante los primeros seis meses de este año superó los registros más elevados de la serie, que se habían observado en 2000 y 2005, sobrepasando también entonces el millón de pasajeros transportados. Los buenos resultados del primer semestre de 2006 están fuertemente correlacionados con la situación económica general. En este sentido, los aumentos en el transporte se encuentran vinculados al mayor dinamismo que se observa en el mercado de trabajo, donde se registran aumentos en el empleo y la tasa de actividad<sup>4</sup>. De la misma manera, el mayor nivel de actividad comercial y de consumo generan más desplazamientos a través de los puntos multimodales -donde se combinan los diferentes medios de transporte- hacia los ejes comerciales metropolitanos, tanto desde el Conurbano como desde el interior de la Ciudad<sup>5</sup>. Con respecto a la participación durante los primeros seis meses de 2006, los colectivos concentraron un 70,2% del total de pasajeros que emplearon los autotransportes públicos, mientras que los trenes constituyeron un 18,5% y los subtes un 11,3%.

<sup>1</sup> Este número corresponde a la cantidad de boletos vendidos en subtes, colectivos y trenes (no a la cantidad de personas que se desplazan).

<sup>2</sup> El descenso en los subtes sufrido durante el segundo trimestre se explica a raíz del fuerte desplome registrado a partir de las huelgas de trabajadores terciarizados en abril, que reclamaban el encuadramiento dentro del convenio colectivo de la UTA.

<sup>3</sup> El fuerte crecimiento en la red de subterráneos en el primer trimestre se explica por el bajo nivel del período utilizado para la comparación interanual. En ese período hubo paros realizados por los trabajadores durante seis días en reclamo de una recomposición salarial durante febrero del año 2005. En aquel momento los paros implicaron la interrupción del servicio por 4, 6, 8 y 10 horas en los primeros cuatro días, hasta la suspensión total del servicio durante las dos últimas jornadas.

<sup>4</sup> Al respecto, véase la sección *Mercado de Trabajo* en esta misma edición.

<sup>5</sup> Al respecto, véase la sección *Comercio Minorista* en esta misma edición.

La información disponible no permite conocer la participación de los distintos medios de transporte en la circulación al interior de la Ciudad de Buenos Aires. Esto se debe a que, en el caso de colectivos y trenes, la red excede los límites de la Ciudad y no hay registros en forma de matriz origen-destino, con lo cual no es posible saber si la utilización del medio de transporte fue para movilización al interior de la Ciudad, de ésta al

Conurbano o dentro del Conurbano (la única excepción es el grupo de colectivos Distrito Federal). Por su parte, vale la pena mencionar que la alta participación del transporte automotor frente a los otros medios disponibles, históricamente se debe a los recorridos más cortos realizados en colectivo y a la mayor conectividad que ofrecen aquellos (debido a que alcanzan lugares a los que los otros medios no acceden).

#### CUADRO A-VI-1

**TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (EN MILES) Y TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002-2006**

PERÍODO	SUBTES	LÍNEAS DE TRANSPORTE DE COLECTIVOS				SUBTOTAL	FERROCARRILES ****	TOTAL
		D.F.*	GRUPO 1**	GRUPO 2 ***				
MILES DE PASAJEROS								
<b>2001</b>	<b>241.744</b>	<b>262.931</b>	<b>908.462</b>	<b>26.106</b>	<b>1.197.499</b>	<b>432.024</b>	<b>1.861.267</b>	
<b>2002</b>	<b>222.066</b>	<b>248.258</b>	<b>851.313</b>	<b>22.091</b>	<b>1.121.662</b>	<b>355.887</b>	<b>1.699.616</b>	
Trimestre I	47.676	52.276	178.317	4.545	235.138	82.913	365.727	
Trimestre II	57.695	62.605	214.257	5.520	282.382	89.640	429.717	
Trimestre III	60.059	65.822	226.344	6.141	298.307	91.905	450.272	
Trimestre IV	56.636	67.556	232.395	5.884	305.835	91.428	453.899	
<b>2003</b>	<b>228.505</b>	<b>289.622</b>	<b>967.695</b>	<b>31.365</b>	<b>1.288.682</b>	<b>377.819</b>	<b>1.895.004</b>	
Trimestre I	47.080	60.005	200.304	6.075	266.383	82.079	395.542	
Trimestre II	59.454	74.338	247.793	7.515	329.646	95.407	484.507	
Trimestre III	61.896	77.212	257.752	8.772	343.737	99.040	504.673	
Trimestre IV	60.074	78.068	261.845	9.003	348.916	101.293	510.283	
<b>2004</b>	<b>241.189</b>	<b>312.783</b>	<b>1.074.275</b>	<b>39.094</b>	<b>1.426.151</b>	<b>397.403</b>	<b>2.064.743</b>	
Trimestre I	52.257	66.256	235.599	8.218	310.072	92.952	455.222	
Trimestre II	60.523	78.930	269.809	9.910	358.649	96.649	515.821	
Trimestre III	66.127	83.035	281.672	10.260	374.967	102.125	543.219	
Trimestre IV	62.282	84.562	287.195	10.707	382.464	105.676	550.422	
<b>2005</b>	<b>253.351</b>	<b>342.210</b>	<b>1.173.237</b>	<b>43.447</b>	<b>1.559.164</b>	<b>413.753</b>	<b>2.226.268</b>	
Trimestre I	49.703	74.298	248.943	10.123	333.364	93.798	476.865	
Trimestre II	67.880	89.381	302.753	11.244	403.378	106.354	577.612	
Trimestre III	70.151	88.671	307.906	11.105	407.682	105.198	583.031	
Trimestre IV	65.617	89.860	313.635	10.975	414.740	108.403	588.760	
<b>2006</b>								
Trimestre I	58.578	78.977	271.307	10.873	361.157	98.303	518.038	
Trimestre II	67.092	93.632	316.302	11.459	421.393	107.723	596.208	
<b>Acumulado Tr.II</b>	<b>125.670</b>	<b>172.609</b>	<b>587.609</b>	<b>22.332</b>	<b>782.550</b>	<b>206.026</b>	<b>1.114.246</b>	

\* Líneas de colectivos que cumplen la totalidad de su recorrido en la Ciudad de Buenos Aires.

\*\* Líneas de colectivos que tienen una de las cabeceras en la Ciudad de Buenos Aires y las restantes en alguna localidad del Conurbano bonaerense.

\*\*\* Líneas de colectivos que realizan recorridos de media distancia partiendo de la Ciudad de Buenos Aires.

\*\*\*\* Comprende el servicio ferroviario prestado en la Ciudad de Buenos Aires y alrededores a través de las líneas Mitre, Sarmiento, Roca, Urquiza, San Martín, Belgrano Norte y Sur.

Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

**CUADRO A-VI-1 (CONTINUACIÓN)**

**TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001-2006**

PERÍODO	SUBTES	LÍNEAS DE TRANSPORTE DE COLECTIVOS				FERROCARRILES ****	TOTAL
		D.F.*	GRUPO 1**	GRUPO 2 ***	SUBTOTAL		
<b>VARIACIÓN INTERANUAL (%)</b>							
<b>2001</b>	<b>-6,6</b>	<b>-8,1</b>	<b>-9,6</b>	<b>-11,9</b>	<b>-9,3</b>	<b>-9,6</b>	<b>10,0</b>
<b>2002</b>	<b>-8,1</b>	<b>-5,6</b>	<b>-6,3</b>	<b>-15,4</b>	<b>-6,5</b>	<b>-17,6</b>	<b>-9,8</b>
Trimestre I	-12,0	-16,0	-16,4	-35,1	-17,0	-22,6	-17,6
Trimestre II	-8,3	-10,5	-10,9	-20,1	-11,1	-20,7	-12,9
Trimestre III	-6,7	-1,4	-1,9	-9,2	-2,1	-16,5	-5,9
Trimestre IV	-6,1	5,5	3,7	8,4	3,8	-10,1	-0,4
<b>2003</b>	<b>2,9</b>	<b>15,7</b>	<b>13,7</b>	<b>42,0</b>	<b>14,9</b>	<b>6,5</b>	<b>11,5</b>
Trimestre I	-1,3	14,8	12,3	33,7	13,3	-1,0	8,2
Trimestre II	3,0	18,7	15,7	36,1	16,7	6,4	12,8
Trimestre III	3,1	17,3	13,9	42,8	15,2	7,8	12,1
Trimestre IV	6,1	15,6	12,7	53,0	14,1	10,8	12,4
<b>2004</b>	<b>5,6</b>	<b>8,0</b>	<b>11,0</b>	<b>24,6</b>	<b>10,7</b>	<b>5,2</b>	<b>9,0</b>
Trimestre I	11,0	10,4	17,6	35,3	16,4	13,2	15,2
Trimestre II	1,8	6,2	8,9	31,9	8,8	1,3	6,9
Trimestre III	6,8	7,5	9,3	17,0	9,1	3,1	7,7
Trimestre IV	3,7	8,3	9,7	18,9	9,6	4,3	8,0
<b>2005</b>	<b>5,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,3</b>	<b>10,7</b>	<b>9,3</b>	<b>4,1</b>	<b>7,8</b>
Trimestre I	-4,9	10,7	5,9	21,5	7,3	0,9	4,6
Trimestre II	12,2	12,3	11,7	15,7	11,9	10,0	11,6
Trimestre III	6,1	7,2	9,3	5,4	8,7	3,0	7,3
Trimestre IV	5,4	5,4	10,2	1,3	8,9	2,6	7,3
<b>2006</b>							
Trimestre I	17,9	7,6	8,7	10,4	8,5	4,8	8,8
Trimestre II	-1,2	4,9	5,3	0,7	5,1	1,3	3,6
<b>Acumulado Tr.II</b>	<b>6,9</b>	<b>5,5</b>	<b>6,5</b>	<b>4,5</b>	<b>6,2</b>	<b>2,9</b>	<b>5,7</b>

\* Líneas de colectivos que cumplen la totalidad de su recorrido en la Ciudad de Buenos Aires.

\*\* Líneas de colectivos que tienen una de las cabeceras en la Ciudad de Buenos Aires y las restantes en alguna localidad del Conurbano bonaerense.

\*\*\* Líneas de colectivos que realizan recorridos de media distancia partiendo de la Ciudad de Buenos Aires.

\*\*\*\* Comprende el servicio ferroviario prestado en la Ciudad de Buenos Aires y alrededores a través de las líneas Mitre, Sarmiento, Roca, Urquiza, San Martín, Belgrano Norte y Sur.

Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

Durante el segundo trimestre, el transporte automotor presentó una tasa de crecimiento interanual mayor a la del transporte público general (5,1% contra 3,6%), a diferencia de lo que había ocurrido en el primer trimestre, cuando su crecimiento había sido de 8,5% contra el promedio general de 8,8%. El subte se ubicó por

debajo de la tasa general (-1,2%) en el segundo trimestre, contrastando con la suba generalizada del resto de los medios de transporte; mientras que en los primeros tres meses del año había obtenido la tasa más elevada (17,9%). Las fuertes oscilaciones en las variaciones de pasajeros transportados a través de este medio durante los

dos primeros trimestres del año se originaron a raíz de los conflictos gremiales en el sector. Finalmente, los guarismos correspondientes a los trenes se mantuvieron siempre por debajo del promedio (1,3% en el segundo trimestre y 4,8% en el anterior).

En el segundo trimestre, dentro del *transporte automotor*, el crecimiento más importante lo registró el grupo de colectivos que tienen parte de su recorrido en la Ciudad y parte en el Conurbano (grupo 1), con una variación interanual positiva de 5,3%. Se trata de la categoría más significativa, ya que contiene al 53,1% de los pasajeros de la totalidad del autotransporte público. Por su parte, el grupo de colectivos con recorrido íntegramente dentro de la Ciudad (D.F.) también mostró un incremento que alcanzó 4,9%, siguiendo la tendencia positiva de 2005 (9% de suba anual), aunque de manera desacelerada. Por último, las líneas de media distancia con cabecera en la Ciudad (grupo 2) son las que arrojaron los aumentos más magros con una tasa de 0,7%, convirtiéndose en el grupo de menor crecimiento durante el primer semestre de este año.

Para el acumulado del primer semestre de 2006, se registró una tasa de aumento de pasajeros de 6,2% para el total del autotransporte público automotor, mientras que las líneas del distrito federal acumularon un crecimiento de 5,5%, el grupo 1 un alza de 6,5% y el grupo 2 uno de 4,5%.

A pesar de la caída excepcional del segundo trimestre de 2006, en el acumulado enero-junio los pasajeros transportados en *subterráneos* fueron los que mostraron la tasa más elevada de crecimiento interanual dentro del transporte público de la Ciudad, con una variación interanual acumulada de 6,9%, producto del alto crecimiento del primer trimestre.

Las cinco líneas que integran la red de subterráneos presentaron el mismo patrón de crecimiento del agregado: incrementos muy elevados durante el primer trimestre (con

excepción del premetro) y tasas negativas en el segundo trimestre, cercanas en ambos casos al promedio de la red. A su vez, las tasas acumuladas durante el primer semestre del año se ubicaron alrededor de la tasa general del subterráneo (6,9%), con excepción de la línea E que ostentó un crecimiento de 11,5%, probablemente debido al trasvase de pasajeros desde la línea A. Esta última se encuentra en obras de expansión y con un servicio con continuas demoras desde mediados del año pasado, por lo que muchos usuarios optaron por realizar sus viajes a través de la red que recorre el eje de la Avenida San Juan.

Cabe recordar que en comparación con el transporte automotor, la recuperación del número de pasajeros de la red de subterráneos fue más lenta. En 2003, había presentado un crecimiento interanual acumulado de 2,9% frente a un aumento de 14,9% de los colectivos. Asimismo, la tasa de variación interanual en 2004 muestra que el crecimiento en el uso de subtes nuevamente había sido inferior al del transporte automotor, aunque la diferencia fue menor a la registrada en el año anterior (5,6% y 10,7% respectivamente). Recién en el tercer trimestre de 2004, el número de pasajeros transportados en subterráneos había logrado superar los valores de 2001, cinco períodos después que lo ocurrido para los movilizados en colectivos, pese a la extensión de la red de subterráneos con la inauguración de dos estaciones en la línea B en agosto de 2003<sup>6</sup>.

Durante el primer trimestre todas las líneas (excepto el premetro) habían registrado fuertes incrementos interanuales, lo que se explica porque en el período base utilizado para la comparación hubo suspensiones reiteradas del servicio (debido al conflicto gremial) que se intensificaron en febrero 2005. Mientras tanto, también en el segundo trimestre de este año las tasas se observaron negativas a raíz del mismo fenómeno de huelgas ocurrido el año pasado, lo que permitió que las variaciones se registraran con decrecimiento.

<sup>6</sup> No obstante, fueron sólo las líneas B, D y E las que registraron valores superiores a los de 2001.

Por su parte, el premetro presentó una tasa interanual positiva en el primer trimestre del año (2,6%) y una negativa en el segundo (-8,3%). De todas maneras, su baja participación en el total de pasajeros transportados por la red de

subterráneos (1,1%) determina que su comportamiento sea poco significativo para la evolución general (Cuadro A-VI-2 y Gráfico A-VI-1).

#### CUADRO A-VI-2

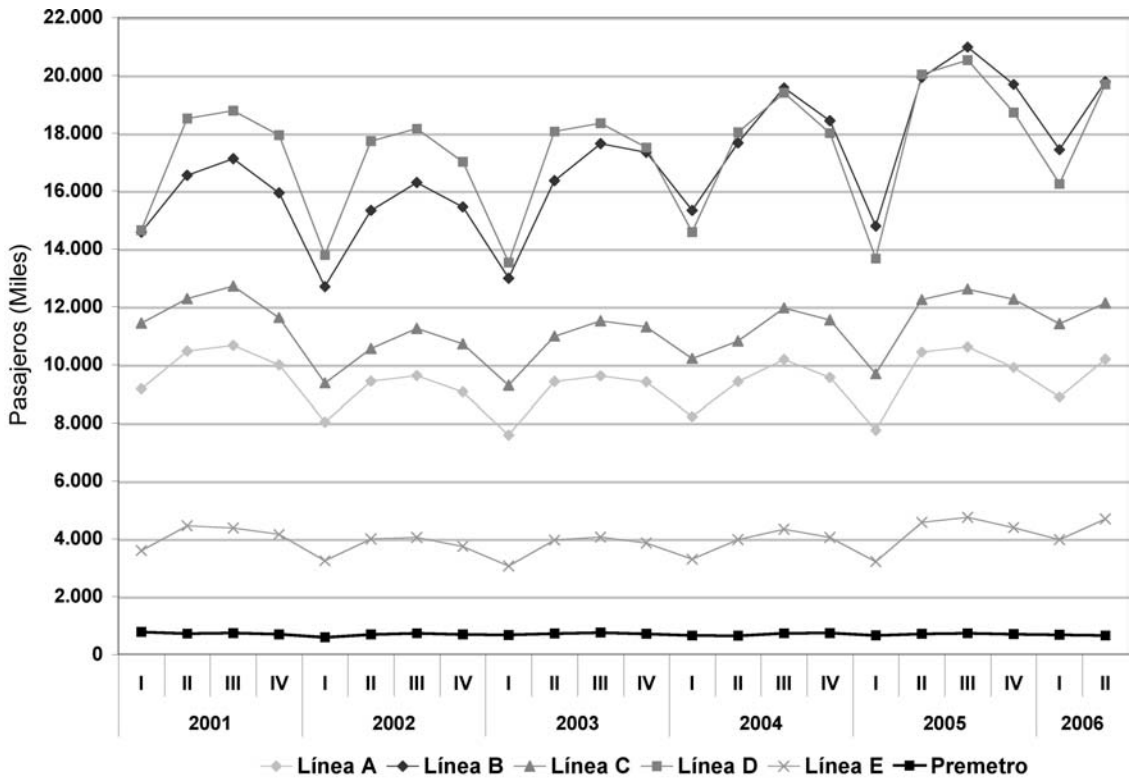
**TRANSPORTE. PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS. TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002-2006**

PERÍODO	LÍNEA A	LÍNEA B	LÍNEA C	LÍNEA D	LÍNEA E	PREMETRO	TOTAL SUBTE
<b>2002</b>	<b>-10,3</b>	<b>-6,9</b>	<b>-12,8</b>	<b>-4,6</b>	<b>-9,4</b>	<b>-7,5</b>	<b>-8,1</b>
Trimestre I	-12,5	-13,0	-18,1	-5,9	-9,8	-23,4	-12,0
Trimestre II	-9,9	-7,3	-14,0	-4,2	-10,3	-3,6	-8,3
Trimestre III	-9,8	-4,8	-11,5	-3,3	-7,5	-1,3	-6,7
Trimestre IV	-9,4	-3,0	-7,8	-5,1	-10,0	-0,2	-6,1
<b>2003</b>	<b>-0,3</b>	<b>7,6</b>	<b>2,8</b>	<b>1,1</b>	<b>-0,6</b>	<b>5,6</b>	<b>2,9</b>
Trimestre I	-5,5	2,3	-0,9	-1,9	-5,5	12,2	-1,3
Trimestre II	-0,1	6,7	4,0	1,9	-1,0	4,5	3,0
Trimestre III	0,0	8,2	2,3	1,1	0,4	3,6	3,1
Trimestre IV	3,8	12,2	5,5	2,9	3,1	3,2	6,1
<b>2004</b>	<b>3,7</b>	<b>10,4</b>	<b>3,4</b>	<b>3,8</b>	<b>4,7</b>	<b>-3,1</b>	<b>5,6</b>
Trimestre I	8,3	18,1	10,0	7,8	7,5	-2,7	11,0
Trimestre II	0,0	8,0	-1,5	-0,1	0,4	-10,2	1,8
Trimestre III	5,8	10,9	3,9	5,7	6,5	-3,2	6,8
Trimestre IV	1,6	6,4	2,1	2,8	5,0	3,8	3,7
<b>2005</b>	<b>3,5</b>	<b>6,2</b>	<b>5,1</b>	<b>4,2</b>	<b>8,1</b>	<b>1,2</b>	<b>5,0</b>
Trimestre I	-5,8	-3,6	-5,2	-6,3	-2,6	1,1	-4,9
Trimestre II	10,7	12,8	13,2	11,1	15,0	10,2	12,2
Trimestre III	4,2	7,2	5,5	5,8	9,4	0,1	6,1
Trimestre IV	3,6	6,8	6,2	4,0	8,6	-5,4	5,4
<b>2006</b>							
Trimestre I	14,7	17,9	17,9	18,9	23,9	2,6	17,9
Trimestre II	-2,4	-0,7	-0,9	-1,7	2,7	-8,3	-1,2
<b>Acumulado Tr.II</b>	<b>4,9</b>	<b>7,2</b>	<b>7,4</b>	<b>6,6</b>	<b>11,5</b>	<b>-3,1</b>	<b>6,9</b>

Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

**GRÁFICO A-VI-1**

**TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS (EN MILES). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001-2006**

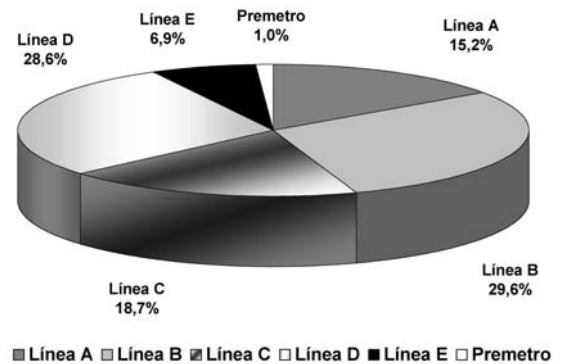


Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

Con relación al caudal de pasajeros transportados en cada línea, hasta fines de 2003, la línea D concentraba el mayor número de pasajeros. Sin embargo, ya desde el tercer trimestre de 2003, ese volumen fue alcanzado también por la línea B, ya que en agosto de 2003 se inauguraron las nuevas estaciones Tronador (Villa Ortúzar) y Los Incas (Parque Chas). De esta manera, gracias a los crecimientos registrados, la línea B ganó participación en el total de personas transportadas por la red de subterráneos durante el año 2005 y lo que va de 2006, en detrimento del resto de las líneas y el premetro, con excepción de la línea E, que incrementó su participación. Es así como las líneas D y B, contribuyeron en 2005 con el 58,2% de los pasajeros transportados en esta modalidad, las líneas A y C alcanzaron un 33,9%, y la línea E y el premetro representaron casi el 8% (Gráfico A-VI-2).

**GRÁFICO A-VI-2**

**TRANSPORTE. PARTICIPACIÓN DE LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS EN EL TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LA RED (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. ACUMULADO SEMESTRE I 2006**



Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

En cuanto al *transporte ferroviario*, durante el segundo trimestre, el crecimiento interanual se ubicó en 1,3%, continuando la tendencia registrada durante los últimos dos trimestres del año pasado. No obstante, hubo un comportamiento negativo con respecto al trimestre anterior. El magro incremento obtenido entre abril y junio se debió, en gran parte, al descenso del ferrocarril Roca (-3,5%), que aporta más de un cuarto de total transportado, y a los leves crecimientos de los ramales Sarmiento y Mitre (2% y 1,4% respectivamente), que juntos alcanzan a transportar a más del 40% del total de los pasajeros de la red. Por su parte, el Belgrano Norte creció 9,1% y el San Martín 15,1%, convirtiéndose este último en el ramal de mayor suba interanual. El resto de los ramales tuvieron descensos en sus tasas interanuales<sup>7</sup>.

Durante el primer semestre de este año, el transporte por ferrocarriles presentó una dinámica sensiblemente inferior a la media del transporte público (y en cada uno de los trimestres correspondientes), acumulando un crecimiento de 2,9%. En este sentido, en el primer trimestre la tasa de variación interanual había sido de 4,8%, contra un crecimiento de 8,8% para el transporte en general; mientras que en el segundo, el aumento fue de 1,3% y el promedio general del transporte público de 3,6%, con subas en sólo cuatro de los siete ramales (Cuadro A-VI-3). Cabe destacar que el volumen total de pasajeros

transportados no alcanza aún los valores de 2001; sólo los ramales Sarmiento, Urquiza y Belgrano Norte superaron en el primer semestre del año 2006 el caudal de pasajeros del mismo período de 2001, mientras que el ferrocarril Belgrano Sur tiene 22,3% menos usuarios que entonces, el Roca 21,1% menos, el San Martín 16,2% menos, y el Mitre 5% menos. También debe tenerse en cuenta que hay marcadas diferencias en el caudal de usuarios de cada línea, ya que mientras que el ramal Roca alcanzó durante el primer semestre de este año 56,6 millones de pasajeros y el Sarmiento 54,4 millones, el ramal Mitre transportó 35,6 millones, el Belgrano Norte 21,1 millones, el San Martín 19,4 millones, el Urquiza 13,2 millones y el Belgrano Sur sólo 5,8 millones. De esta manera, las tasas de crecimiento por ferrocarril no tienen el mismo impacto en el total transportado.

Analizando la dinámica por trimestre, durante el primero de 2006, los ramales que más crecieron fueron el San Martín y el Belgrano Norte, mientras que el Urquiza y el Belgrano Sur prácticamente no tuvieron cambio. En el segundo trimestre, se repitió el mismo patrón de comportamiento, con las mayores alzas para el San Martín y el Belgrano Norte, al tiempo que el ramal Roca obtuvo un importante descenso que impactó a la baja de manera substancial en la tasa interanual del conjunto de la red.

<sup>7</sup> Las terminales ferroviarias en la Ciudad de Buenos Aires son Constitución (Roca), Chacarita (Urquiza), Retiro (Belgrano Norte, Mitre y San Martín), Plaza Once (Sarmiento) y Estación Buenos Aires (Belgrano Sur).

**CUADRO A-VI-3**

**TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES DE ACCESO A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%). AÑOS 2002-2006**

PERÍODO	ROCA	SARMIENTO	MITRE	BELGRANO NORTE	SAN MARTÍN	URQUIZA	BELGRANO SUR	TOTAL
<b>VARIACIÓN INTERANUAL (%)</b>								
<b>2002</b>	<b>-24,0</b>	<b>-12,1</b>	<b>-11,9</b>	<b>-14,0</b>	<b>-24,9</b>	<b>-3,1</b>	<b>-35,6</b>	<b>-17,6</b>
Trimestre I	-24,2	-23,0	-19,3	-23,4	-22,3	-17,0	-35,5	-22,6
Trimestre II	-25,0	-18,1	-15,5	-21,0	-22,4	-11,9	-36,9	-20,7
Trimestre III	-24,0	-8,7	-10,5	-10,2	-27,8	2,4	-40,9	-16,5
Trimestre IV	-22,7	2,2	-2,0	-0,6	-27,2	14,9	-28,3	-10,1
<b>2003</b>	<b>2,8</b>	<b>10,2</b>	<b>4,7</b>	<b>18,7</b>	<b>-12,0</b>	<b>22,0</b>	<b>12,3</b>	<b>6,5</b>
Trimestre I	-13,8	9,6	3,2	16,1	-14,7	19,9	2,3	-1,0
Trimestre II	-1,3	16,5	8,4	23,3	-22,0	32,6	9,8	6,4
Trimestre III	8,9	7,0	4,2	19,7	-10,1	21,8	16,2	7,8
Trimestre IV	17,9	8,3	3,0	15,8	1,1	14,6	21,9	10,8
<b>2004</b>	<b>0,3</b>	<b>8,2</b>	<b>1,8</b>	<b>11,1</b>	<b>3,9</b>	<b>6,2</b>	<b>11,4</b>	<b>5,2</b>
Trimestre I	18,9	15,5	7,5	18,5	-8,5	21,2	9,6	13,2
Trimestre II	-4,3	4,9	-4,1	10,1	-3,6	2,7	6,9	1,3
Trimestre III	-8,8	7,9	-0,7	9,1	16,3	1,5	19,2	3,1
Trimestre IV	-0,6	5,9	5,2	8,1	10,7	2,7	9,8	4,3
<b>2005</b>	<b>7,4</b>	<b>3,9</b>	<b>2,1</b>	<b>4,9</b>	<b>12,5</b>	<b>-2,1</b>	<b>2,9</b>	<b>4,1</b>
Trimestre I	-1,6	2,1	0,6	3,6	7,7	-5,4	4,5	0,9
Trimestre II	16,3	7,2	8,6	6,2	28,2	0,5	11,0	10,0
Trimestre III	11,6	3,4	1,5	3,3	3,6	-2,1	-2,6	3,0
Trimestre IV	3,9	2,7	-1,9	6,3	12,8	-1,7	-0,2	2,6
<b>2006</b>								
Trimestre I	2,2	5,5	3,4	8,5	24,8	0,0	-0,2	4,8
Trimestre II	-3,5	2,0	1,4	9,1	15,1	-3,3	-2,6	1,3
<b>Acumulado Tr.II</b>	<b>-0,9</b>	<b>3,6</b>	<b>2,4</b>	<b>8,8</b>	<b>19,5</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1,4</b>	<b>2,9</b>
<b>PARTICIPACIÓN POR RAMAL (%)</b>								
<b>Acumulado Tr.II</b>	<b>27,4</b>	<b>26,5</b>	<b>17,3</b>	<b>10,2</b>	<b>9,4</b>	<b>6,4</b>	<b>2,8</b>	<b>100,0</b>

Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

Durante el segundo trimestre, el ramal Sarmiento creció 2%, mientras que en el primer semestre de 2006 lo hizo en 3,6%, detentando el mayor incremento al interior del grupo de los tres ramales que más caudal transportan (junto con el Roca y el Mitre, que totalizaron 71,2% del total transportado en la red durante los primeros seis meses de este año). En el primer semestre el Sarmiento fue el ramal con la mayor participación dentro de la red de ferrocarriles detrás del Roca (26,5%).

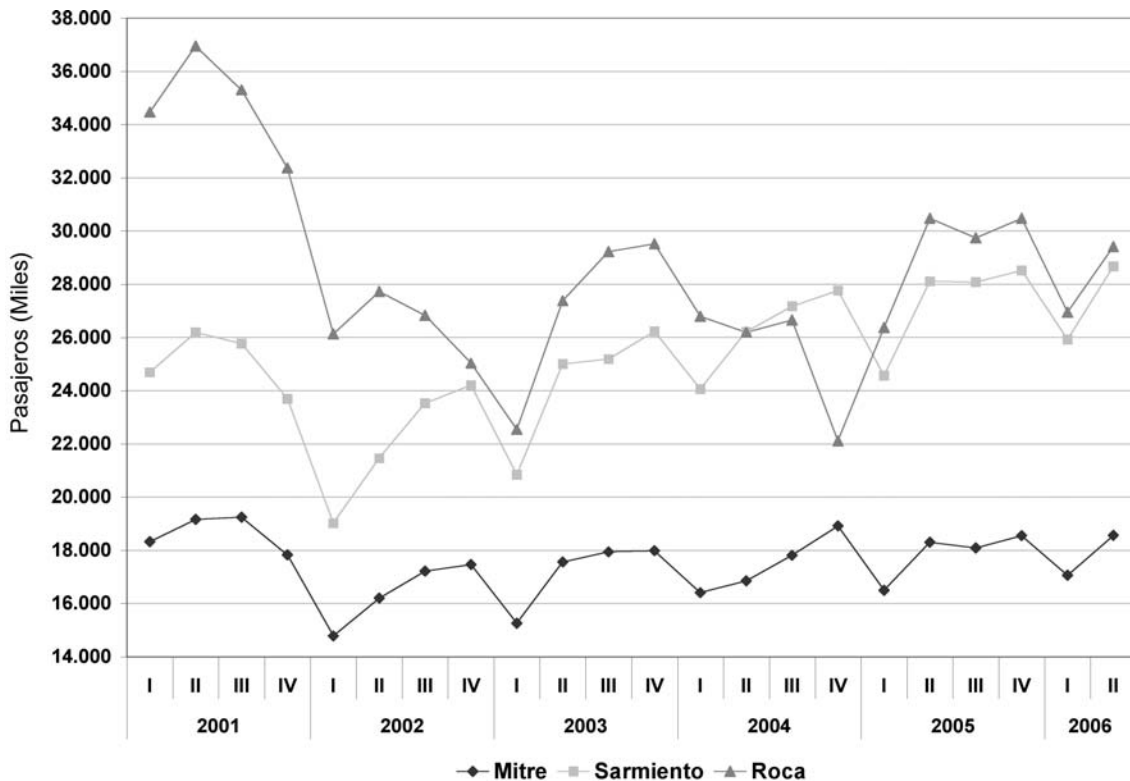
Por su parte, el ferrocarril Roca registró una tasa negativa de 3,5% en el segundo trimestre, mientras que en el acumulado de 2006 obtuvo un decrecimiento de 0,9%. No obstante, su peso relativo es determinante ya que el 27,4% del total de pasajeros transportados durante el primer semestre lo hizo por este ramal, por lo que sus tasas negativas impactaron de forma medular en el leve crecimiento de la red en su conjunto.

El tercer ramal en importancia es el Mitre (17,3% del total de personas movilizadas), que mostró un aumento interanual del orden del 1,4% en el

segundo trimestre y un alza del 2,4% durante el primer semestre (Gráfico A-VI-3).

**GRÁFICO A-VI-3**

**TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES MITRE, SARMIENTO Y ROCA (EN MILES). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001-2006**



Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

El ramal Belgrano Norte (cuarto en participación, transportando en el primer semestre de este año el 10,2% del total de pasajeros) obtuvo una tasa de crecimiento interanual en el segundo trimestre del orden del 9,1%. El incremento acumulado durante este año se mantuvo muy por encima de la media (8,8% contra 2,9%), reanudando la tendencia que se había dado entre los años 2003/2004, cuando las tasas de aumento interanual eran permanentemente mayores a las del resto de los ferrocarriles (Gráfico A-VI-4).

El ramal San Martín (9,4% del total de pasajeros transportados entre enero y junio de 2006), en cambio, fue el que mostró mayor aumento interanual acumulado durante este año (19,5%), con los incrementos más elevados en los dos trimestres de 2006 (24,8% en el primero y 15,1% en el segundo). Cabe mencionar que el ferrocarril San Martín, había tenido la peor *performance* entre todos los ramales hasta el segundo trimestre de 2004, pero en los últimos dos períodos de 2004 ya registró un alto crecimiento.

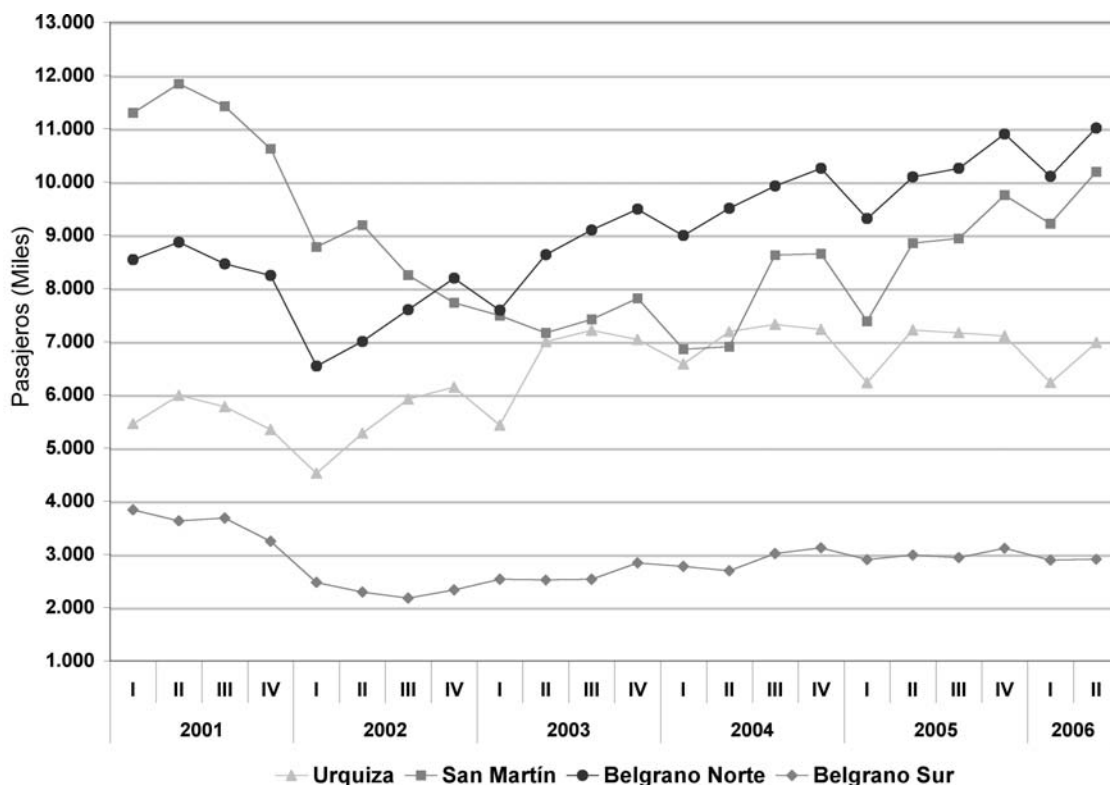
El ramal Urquiza, que en 2004 había tenido el mejor desempeño acumulado desde 2002 por el desplazamiento de pasajeros desde el ramal San Martín<sup>8</sup>, tuvo una leve caída durante el 2005 que interrumpió el crecimiento iniciado en 2003. Esta tendencia continuó en los primeros seis meses de 2006, con una tasa nula en el primer trimestre, y un descenso de 3,3% en el segundo, acumulando un decrecimiento de 1,8% en lo que va de año. La participación de este ramal durante el primer semestre fue de 6,4%.

El ramal Belgrano Sur, que posee la menor importancia relativa (2,8% del total de pasajeros transportados), exhibió una tasa interanual

negativa en el primer semestre de 2006 (-1,4%). En el primer trimestre la variación fue de -0,2% y en el segundo de -2,6%. A su vez, el número de pasajeros transportados en este ramal en lo que va de 2006 sigue estando muy por debajo del correspondiente a 2001, siendo la más baja de todas (un 22,3% menos).

Se destaca que las tasas de crecimiento de los pasajeros que utilizaron los ferrocarriles Belgrano Norte y Sarmiento, vienen aumentando interrumpidamente desde 2003 y habían mostrado los mayores incrementos interanuales en 2004 (junto con el ramal Belgrano Sur).

**GRÁFICO A-VI-4**  
**TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES URQUIZA, SAN MARTÍN, BELGRANO NORTE Y BELGRANO SUR (EN MILES). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001-2005**



Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

<sup>8</sup> El desplazamiento se produjo por el mal funcionamiento del ramal San Martín, cuyos usuarios provenientes del Conurbano lo sustituyeron por el Urquiza, para luego combinar con la línea B de subterráneo.

## CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

Durante el segundo trimestre de 2006 la circulación vehicular registró una variación interanual de 7,3%, debido al crecimiento del movimiento de automóviles particulares (7,9%) y de colectivos y camiones livianos (8,9%) en los accesos a la Ciudad, mientras que en las autopistas al interior del distrito el incremento fue del orden del 5,4%.

La evolución de la cantidad de vehículos que circulan por las distintas redes de acceso y autopistas de la Ciudad de Buenos Aires mostró, en todos los casos, crecimiento durante el primer semestre del año (8,3%) y en cada uno de los trimestres componentes, con una ligera aceleración en el primer trimestre (9,3% de variación interanual) y una leve desaceleración en el segundo (7,3%), tal como se mencionó. El crecimiento en lo que va de año fue superior al promedio del transporte público de pasajeros (8,3% contra 5,7%), igual que lo acontecido en 2004 y 2005.

Este mayor crecimiento de la circulación de vehículos frente al resto de los autotransportes podría sugerir que los aumentos en el precio del combustible no habrían condicionado significativamente al empleo del automóvil particular. En este sentido, la baja elasticidad en la demanda de combustibles se refleja en la mayor circulación de automóviles particulares, tendencia que se profundiza en los años `90 en la región metropolitana de Buenos Aires<sup>9</sup>.

Durante el primer semestre de 2006, las autopistas del interior de la Ciudad presentaron tasas de crecimiento inferiores a las de los accesos a la Ciudad (6,4% y 8,9%), invirtiendo las diferencias que se habían propiciado en 2004, cuando las variaciones había sido de 18,2% y 11,2% respectivamente. En particular, en las vías de acceso al distrito los autos acumularon un incremento positivo de 8,7%, mientras que los colectivos y camiones livianos un 10,8% (Cuadro A-VI-4).

---

<sup>9</sup> Según datos de Silvia Pupareli y Jorge Blanco, el empleo del automóvil particular registró un incremento considerable entre 1991 y 1994 en el AMBA, pasando a representar el 32% de los viajes diarios, cuando en 1992 era sólo el 25% (1996:3). Citado del estudio "Reflexiones en torno a las posibilidades y condiciones para la implementación de un sistema de transporte integrado para el área metropolitana de Buenos Aires".

**CUADRO A-VI-4**

**TRANSPORTE. CANTIDAD DE VEHÍCULOS QUE TRANSITARON LAS AUTOPISTAS DE ACCESO Y DEL INTERIOR DE LA CIUDAD Y TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%). AÑOS 2002-2006**

PERÍODO	AUTOPISTAS DE ACCESO A LA CIUDAD*		AUTOPISTAS DEL INTERIOR DE LA CIUDAD**	TOTAL
	AUTOS	COLECTIVOS Y CAMIONES LIVIANOS		
MILES DE VEHÍCULOS				
<b>2002</b>	<b>183.900</b>	<b>16.011</b>	<b>65.942</b>	<b>265.853</b>
<b>2003</b>	<b>202.302</b>	<b>18.363</b>	<b>74.185</b>	<b>294.850</b>
<b>2004</b>	<b>224.742</b>	<b>20.504</b>	<b>88.120</b>	<b>333.366</b>
<b>2005</b>	<b>247.523</b>	<b>22.370</b>	<b>96.453</b>	<b>366.346</b>
Trimestre I	57.019	5.175	21.673	83.867
Trimestre II	59.755	5.401	23.845	89.001
Trimestre III	62.373	5.676	24.971	93.020
Trimestre IV	68.376	6.117	25.964	100.457
<b>2006</b>				
Trimestre I	62.522	5.839	23.310	91.671
Trimestre II	64.453	5.883	25.124	95.460
<b>Acumulado Tr.II</b>	<b>126.975</b>	<b>11.722</b>	<b>48.434</b>	<b>187.131</b>
VARIACIÓN INTERANUAL (%)				
<b>2002</b>	<b>-11,0</b>	<b>-13,5</b>	<b>-11,7</b>	<b>-11,3</b>
Trimestre I	-15,6	-19,6	-21,0	-17,2
Trimestre II	-14,8	-17,4	-15,5	-15,1
Trimestre III	-10,5	-11,9	-9,2	-10,3
Trimestre IV	-2,9	-4,8	-0,6	-2,4
<b>2003</b>	<b>10,0</b>	<b>14,7</b>	<b>12,5</b>	<b>10,9</b>
Trimestre I	6,2	10,8	4,2	6,0
Trimestre II	8,8	14,0	14,5	10,6
Trimestre III	11,7	15,4	13,5	12,4
Trimestre IV	12,9	18,1	16,5	14,1
<b>2004</b>	<b>11,1</b>	<b>11,7</b>	<b>18,2</b>	<b>13,1</b>
Trimestre I	12,9	16,9	32,7	17,7
Trimestre II	10,5	11,1	14,6	11,6
Trimestre III	10,6	10,7	16,4	12,1
Trimestre IV	10,6	9,2	14,6	11,5
<b>2005</b>	<b>10,1</b>	<b>9,0</b>	<b>9,5</b>	<b>9,9</b>
Trimestre I	7,8	6,0	7,0	7,5
Trimestre II	11,4	9,9	12,4	11,6
Trimestre III	10,3	9,7	11,4	10,6
Trimestre IV	10,8	10,3	7,1	9,8

\* Se incluyen la autopista Buenos Aires-La Plata y los accesos Norte, Oeste y Ricchieri, quedando excluida la autopista Ezeiza-Cañuelas.

\*\* Se trata del flujo vehicular pasante por los puestos de peaje ubicados en la Ciudad de Buenos Aires, de las autopistas *Ausa* y *Covimet*.

Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos de INDEC y DGEyC, GCBA.

**CUADRO A-VI-4 (CONTINUACIÓN)****TRANSPORTE. CANTIDAD DE VEHÍCULOS QUE TRANSITARON LAS AUTOPISTAS DE ACCESO Y DEL INTERIOR DE LA CIUDAD Y TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%). AÑOS 2002-2006**

PERÍODO	AUTOPISTAS DE ACCESO A LA CIUDAD*		AUTOPISTAS DEL INTERIOR DE LA CIUDAD**	TOTAL
	AUTOS	COLECTIVOS Y CAMIONES LIVIANOS		
<b>2006</b>				
Trimestre I	9,7	12,8	7,6	9,3
Trimestre II	7,9	8,9	5,4	7,3
<b>Acumulado Tr.II</b>	<b>8,7</b>	<b>10,8</b>	<b>6,4</b>	<b>8,3</b>

\* Se incluyen la autopista Buenos Aires-La Plata y los accesos Norte, Oeste y Ricchieri, quedando excluida la autopista Ezeiza-Cañuelas.

\*\* Se trata del flujo vehicular pasante por los puestos de peaje ubicados en la Ciudad de Buenos Aires, de las autopistas *Ausa* y *Covimet*.

Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos de INDEC y DGEyC, GCBA.

**SÍNTESIS**

- Durante el segundo trimestre, la variación interanual para el transporte público de pasajeros fue de 3,6%. El transporte automotor tuvo un crecimiento del orden del 5,1%, en tanto que los ferrocarriles de apenas 1,3%. Por su parte, los subtes fueron los únicos que mostraron una caída en la cantidad de pasajeros transportados, de 1,2%. A diferencia de lo ocurrido en el primer trimestre, cuando el crecimiento había sido impulsado por subterráneos y colectivos, el transporte público estuvo motorizado en el segundo trimestre sólo por el transporte automotor (con el grupo 1 a la cabeza que representa el 75% de los viajes en colectivo).
- En el primer semestre del año 2006 siguió creciendo tanto el caudal de pasajeros transportados en medios públicos (5,7% de incremento, traccionado principalmente por el subte y el transporte automotor), como el de vehículos que transitaron las autopistas de acceso y del interior de la Ciudad (8,3% con crecimientos superiores en accesos a la Ciudad). En ambos trimestres las tasas fueron positivas en todos los grupos, siendo siempre las de colectivos y camiones livianos en vías de acceso a la Ciudad las más elevadas.
- El transporte en ferrocarriles tuvo durante el segundo trimestre y en los primeros seis meses de este año un dinamismo inferior al del transporte público en general (1,3% y 2,9%) y sigue sin recuperar el nivel global de 2001. Sólo los ramales Sarmiento, Urquiza y Belgrano Norte lograron superar en el acumulado el caudal de pasajeros del mismo período de 2001.
- El ramal que registró el mayor incremento interanual durante el segundo trimestre fue el San Martín (15,1%) que transportó al 9,4% de los pasajeros que viajaron en ferrocarriles. En segundo lugar se ubicó el Belgrano Norte con un crecimiento del 9,1% y una participación del 10,2%.
- A su vez, si bien durante el primer semestre de este año, el ferrocarril San Martín fue el que obtuvo el mayor crecimiento (19,5%), el Sarmiento se colocó tercero con 3,6%, pero fue el que tuvo el mayor aporte relativo de pasajeros. En contraste, el de menor crecimiento fue el Mitre (2,4% siendo el tercer ramal en importancia). Mientras tanto, tres ramales tuvieron variación negativa, siendo el de peor *performance* (-1,8%).

- En el segundo trimestre la circulación vehicular total arrojó una variación interanual de 7,3%, siendo el automóvil particular en los accesos a la Ciudad el de mayor aporte, ya que experimentó un incremento de 7,9% y representó un 67,5% de la totalidad de vehículos que transitaron en autopistas de y hacia el distrito. Por su parte, los camiones y colectivos livianos registraron un ascenso de 8,9% en los accesos, mientras que en el interior de la Ciudad el crecimiento fue de 5,4%.
- Durante el primer semestre de 2006, el incremento en la circulación de vehículos en autopistas de acceso y del interior de la Ciudad fue superior al promedio del transporte público (8,3% contra 5,7%). En particular, los accesos a la Ciudad presentaron mayores tasas de crecimiento que las autopistas del interior del distrito, acumulando un aumento de 8,9% en lo que va de año, frente a un 6,4% de estas últimas.