

## A.VI. TRANSPORTE

### TRANSPORTE PÚBLICO

En el tercer trimestre, el número de pasajeros que utilizó los distintos medios de transporte público se mostró en niveles superiores a los registrados durante el mismo período de 2005 (616,2 millones), arrojando una variación interanual positiva y acelerada respecto al trimestre anterior de 6,2%<sup>1</sup>. Este desempeño se debe a que trenes, colectivos y subtes presentaron tasas de crecimiento positivas de 7,6%, 6,5% y 2,7% respectivamente. 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>2</sup>, mientras que durante el segundo trimestre el crecimiento se había desacelerado (3,6%), debido a que colectivos y trenes habían presentado tasas de crecimiento más bajas (5,1% y 1,3% respectivamente), mientras que los subtes habían tenido una leve retracción (-1,2%)<sup>3</sup>.

En cuanto a la distribución de los pasajeros entre los distintos medios de transporte, cabe señalar que en el tercer trimestre de 2006, los colectivos vieron reducida su participación con respecto al período anterior en 0,8 puntos porcentuales,

transportando 431 millones de pasajeros, lo que constituye el 69,9% de los usuarios del transporte público. Por su parte, el subte y el ferrocarril transportaron 72 y 113,2 millones de pasajeros respectivamente (11,7% y 18,4% del total), por lo que en estos medios de transporte se verificó una contribución relativa mayor con respecto al segundo trimestre de este año (Cuadro A-VI-1).

El transporte público durante los primeros nueve meses de 2006 acumuló un caudal de 1.730 millones de pasajeros y una tasa de crecimiento interanual de 6,1%. La cantidad total de personas transportadas durante los primeros tres trimestre de este año superó los registros más elevados de la serie, que se habían observado en 2000, 2004 y 2005, sobrepasando también entonces el millón y medio de pasajeros transportados. Los buenos resultados de los primeros nueve meses de 2006 están fuertemente correlacionados con la situación económica general y se reflejan en la evolución positiva de todos los medios de transporte público de pasajeros. 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 alzas 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

<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). Sin embargo, se utilizará como sinónimo de cantidad de tickets la palabra "pasajeros" con el objetivo de hacer más clara la exposición.

<sup>2</sup> El fuerte crecimiento en la red de subterráneos en el primer trimestre se explica por el bajo nivel en el período utilizado para la comparación interanual. En febrero de 2005, hubo paros realizados por los trabajadores durante seis días en reclamo de una recomposición salarial. 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>3</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 tercerizados en abril, que reclamaban el encuadramiento dentro del convenio colectivo de la UTA.

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

combinan los diferentes medios de transporte hacia los ejes comerciales metropolitanos, tanto desde el Conurbano como desde las distintas zonas de la Ciudad<sup>5</sup>. Con respecto a la participación acumulada al tercer trimestre de 2006, los colectivos concentraron 70,1% del total de pasajeros que emplearon los autotransportes públicos, mientras que los trenes constituyeron un 18,5% y los subtes un 11,4%. El aumento interanual del acumulado fue semejante entre los distintos medios de transporte, con el mayor incremento para colectivos (6,6%) y el mínimo para ferrocarriles (4,6%).

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).

---

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

**CUADRO A-VI-1**

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

PERÍODO	SUBTES	LÍNEAS DE TRANSPORTE DE COLECTIVOS				FERROCARRILES ****	TOTAL
		D.F.*	GRUPO 1**	GRUPO 2 ***	SUBTOTAL		
<b>MILES DE PASAJEROS</b>							
<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
Trimestre III	72.044	95.105	323.839	12.014	430.958	113.220	616.222
<b>Acumulado Tr. III</b>	<b>197.714</b>	<b>267.714</b>	<b>911.448</b>	<b>34.346</b>	<b>1.213.508</b>	<b>319.246</b>	<b>1.730.468</b>
<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

(continúa)

\* 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.

**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>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	
Trimestre III	2,7	7,6	6,0	10,2	6,5	7,6	6,2	
<b>Acumulado Tr.III</b>	<b>5,3</b>	<b>6,6</b>	<b>6,5</b>	<b>6,9</b>	<b>6,6</b>	<b>4,6</b>	<b>6,1</b>	
		<b>PARTICIPACIÓN POR MODO DE TRANSPORTE (%)</b>						
<b>Acumulado Tr.III</b>	<b>11,4</b>	<b>15,4</b>	<b>52,7</b>	<b>2,0</b>		<b>18,5</b>	<b>100,0</b>	
		<b>CONTRIBUCIÓN AL CRECIMIENTO TOTAL (%)</b>						
<b>Acumulado Tr.III</b>	<b>10,1</b>	<b>16,9</b>	<b>56,7</b>	<b>2,2</b>		<b>14,1</b>	<b>100,0</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 tercer trimestre, el transporte automotor presentó una tasa de crecimiento interanual apenas superior a la del transporte público general (6,5% contra 6,2%), a diferencia de lo que había ocurrido en el primer trimestre, pero en sintonía con el segundo. El incremento en el subte se ubicó, en el tercer trimestre, por debajo de la tasa general (2,7%), contrastando con la fuerte suba en el resto de los medios de

transporte, similar comportamiento al ocurrido durante el período anterior. Finalmente, los guarismos correspondientes a los trenes, a diferencia de lo ocurrido en los dos trimestres precedentes, se registraron por primera vez en el año por encima del promedio general (7,6%).

En el tercer trimestre, dentro del *transporte automotor*, la contribución al crecimiento más

substantial la 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 6%. Se trata de la categoría más significativa, ya que contuvo al 52,6% 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 7,6%, 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 grandes con una tasa de 10,2%, convirtiéndose en el grupo de mayor crecimiento - pero menor aporte relativo- durante el período citado.

Para el acumulado de los primeros tres trimestres de 2006, se registró una tasa de aumento de pasajeros de 6,6% para el total del autotransporte público automotor, principalmente producto de que las líneas del grupo 1 acumularan un crecimiento de 6,5%, con una contribución al crecimiento total de 56,7%. Mientras tanto, las del distrito federal observaron un alza de 6,6% y una contribución de 16,9%; por último, el grupo 2 tuvo un ascenso de 6,9% y un aporte de 2,2%.

A pesar de las fuertes oscilaciones producidas durante los dos primeros trimestres del año, en el acumulado enero-septiembre los pasajeros transportados en subterráneos mostraron una tasa de incremento interanual de 5,3%, acercándose esta vez al promedio general del transporte público de la Ciudad (6,1%), gracias al comportamiento observado en el primer trimestre de 2006.

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), tasas negativas en el segundo trimestre y variaciones cercanas al promedio de la red en el tercero (excluyendo a la línea D y al premetro que decrecieron). A su vez,

las tasas acumuladas de todas las líneas durante los primeros nueve meses del año se ubicaron alrededor de la tasa general de subterráneos (5,3%), con excepción de la línea E, que ostentó un crecimiento de 8,3%, 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 optan 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 movilizables en colectivos, pese a la extensión de la red de subterráneos que implicó la inauguración de dos estaciones en la línea B en agosto de 2003<sup>6</sup>.

Durante el primer trimestre de 2006 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 a un conflicto gremial) que se intensificaron en febrero 2005. También en el segundo trimestre de este año las tasas se observaron negativas a raíz del mismo fenómeno de huelgas ocurrido el año pasado. Finalmente, en el tercer trimestre el crecimiento se registró por debajo de la media del transporte público, pero esta evolución, agregada a las del primer y segundo trimestre, colocaron la tasa acumulada alrededor del promedio general.

<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 tasas negativas en el segundo y el tercer trimestre (-8,3% y -3,4% respectivamente). De todas maneras, su baja participación en el total de

pasajeros transportados por la red de subterráneos (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

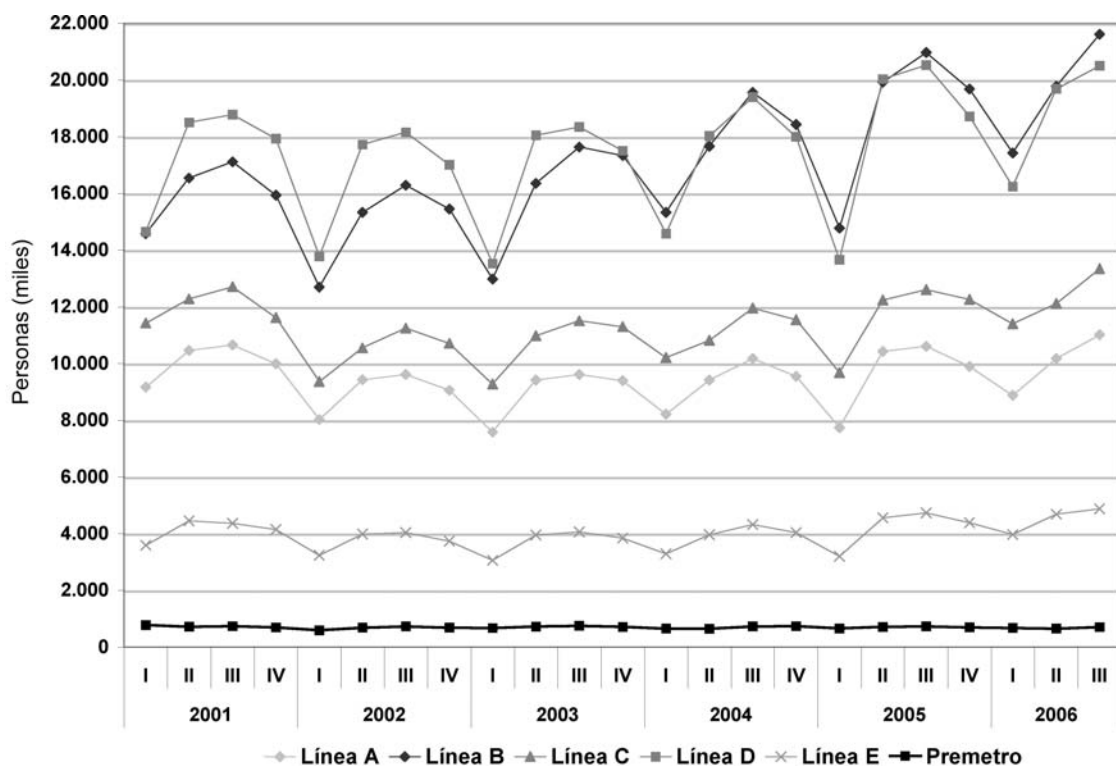
TRANSPORTE. PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS. TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%) Y PARTICIPACIÓN POR LÍNEA (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002-2006

PERÍODO	LÍNEA A	LÍNEA B	LÍNEA C	LÍNEA D	LÍNEA E	PREMETRO	TOTAL SUBTE	PASAJES (EN MILES)
	<b>VARIACIÓN INTERANUAL (%)</b>							
<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>	<b>222.067</b>
Trimestre I	-12,5	-13,0	-18,1	-5,9	-9,8	-23,4	-12,0	47.676
Trimestre II	-9,9	-7,3	-14,0	-4,2	-10,3	-3,6	-8,3	57.695
Trimestre III	-9,8	-4,8	-11,5	-3,3	-7,5	-1,3	-6,7	60.059
Trimestre IV	-9,4	-3,0	-7,8	-5,1	-10,0	-0,2	-6,1	56.636
<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>	<b>228.502</b>
Trimestre I	-5,5	2,3	-0,9	-1,9	-5,5	12,2	-1,3	47.080
Trimestre II	-0,1	6,7	4,0	1,9	-1,0	4,5	3,0	59.454
Trimestre III	0,0	8,2	2,3	1,1	0,4	3,6	3,1	61.896
Trimestre IV	3,8	12,2	5,5	2,9	3,1	3,2	6,1	60.073
<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>	<b>241.189</b>
Trimestre I	8,3	18,1	10,0	7,8	7,5	-2,7	11,0	52.257
Trimestre II	0,0	8,0	-1,5	-0,1	0,4	-10,2	1,8	60.523
Trimestre III	5,8	10,9	3,9	5,7	6,5	-3,2	6,8	66.127
Trimestre IV	1,6	6,4	2,1	2,8	5,0	3,8	3,7	62.282
<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>	<b>253.351</b>
Trimestre I	-5,8	-3,6	-5,2	-6,3	-2,6	1,1	-4,9	49.703
Trimestre II	10,7	12,8	13,2	11,1	15,0	10,2	12,2	67.880
Trimestre III	4,2	7,2	5,5	5,8	9,4	0,1	6,1	70.151
Trimestre IV	3,6	6,8	6,2	4,0	8,6	-5,4	5,4	65.617
<b>2006</b>								
Trimestre I	14,7	17,9	17,9	18,9	23,9	2,6	17,9	58.578
Trimestre II	-2,4	-0,7	-0,9	-1,7	2,7	-8,3	-1,2	67.092
Trimestre III	3,9	3,1	5,9	-0,1	3,0	-3,4	2,7	72.044
<b>Acumulado Tr. III</b>	<b>4,5</b>	<b>5,6</b>	<b>6,8</b>	<b>4,1</b>	<b>8,3</b>	<b>-3,2</b>	<b>5,3</b>	<b>197.714</b>
	<b>PARTICIPACIÓN POR LÍNEA (%)</b>							
<b>Acumulado Tr. III</b>	<b>15,2</b>	<b>29,7</b>	<b>18,7</b>	<b>28,5</b>	<b>6,9</b>	<b>1,0</b>	<b>100,0</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**

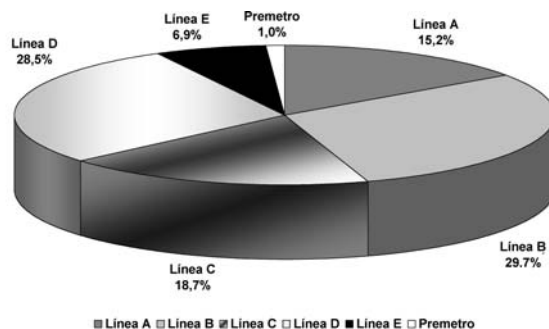


Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

Con relación al caudal de pasajeros transportados en cada línea, hasta fines de 2003, la línea D concentraba el mayor número. 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 el acumulado a septiembre de 2006 con el 58,2% de los pasajeros transportados en esta modalidad, las líneas A y C alcanzaron 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 TRIMESTRE III 2006**



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

En cuanto al *transporte ferroviario*, durante el tercer trimestre, el crecimiento interanual se ubicó en 7,6%, acelerándose la tendencia con respecto al trimestre precedente. El considerable incremento obtenido entre julio y septiembre se debió, en gran parte, al ascenso de los ferrocarriles Sarmiento, San Martín y Mitre (7,9%, 20,6% y 9,8% respectivamente), que en conjunto aportan casi el 55% del total transportado. Por su parte, el ramal Roca apenas creció 2,7% (aunque tiene la mayor participación relativa con el 27% del total del flujo transportado). Finalmente, el resto de los ramales tuvieron ascensos muy leves en sus tasas interanuales<sup>7</sup>.

Durante los primeros nueve meses de este año, el transporte por ferrocarriles presentó una dinámica ligeramente inferior a la media del transporte público, acumulando un crecimiento de 4,6%. 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%; entre tanto que para el tercer trimestre la tasa se ubicó por primera vez por encima de la media, 7,6% contra 6,2% (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 período enero-septiembre del año 2006 el caudal de pasajeros del mismo período de 2001, mientras

que el ferrocarril Belgrano Sur tiene 20,7% menos usuarios que entonces, el Roca 18,6% menos, el San Martín 12,7% menos, y el Mitre 2,2% menos. De todas formas, la brecha se está achicando debido al constante crecimiento del flujo de pasajeros. 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 los primeros tres trimestres de este año 86,9 millones de pasajeros y el Sarmiento 84,9 millones, el ramal Mitre transportó 55,5 millones, el Belgrano Norte 32,5 millones, el San Martín 30,2 millones, el Urquiza 20,5 millones y el Belgrano Sur sólo 8,8 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. Por último, en el tercer trimestre los ramales San Martín y Belgrano Norte ostentaron los mayores incrementos; mientras que los ramales Mitre y Sarmiento acompañaron este crecimiento.

#### 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 (%) Y PARTICIPACIÓN POR RAMAL (%). AÑOS 2002-2006**

PERÍODO	ROCA	SARMIENTO	MITRE	BELGRANO NORTE	SAN MARTÍN	URQUIZA	BELGRANO SUR	TOTAL
	VARIACIÓN INTERANUAL (%)							
<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

(continúa)

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

PERÍODO	ROCA	SARMIENTO	MITRE	BELGRANO NORTE	SAN MARTÍN	URQUIZA	BELGRANO SUR	TOTAL
<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
Trimestre III	2,7	7,9	9,8	11,4	20,6	1,6	3,5	7,6
<b>Acumulado Tr. III</b>	<b>0,4</b>	<b>5,1</b>	<b>4,9</b>	<b>9,7</b>	<b>19,9</b>	<b>-0,6</b>	<b>0,2</b>	<b>4,6</b>
	<b>PARTICIPACIÓN POR RAMAL (%)</b>							
<b>Acumulado Tr. III</b>	<b>27,2</b>	<b>26,6</b>	<b>17,4</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 tercer trimestre el ramal Sarmiento creció 7,9%, mientras que en los primeros nueve meses de 2006 lo hizo en 5,1%, detentando el mayor incremento acumulado 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 tres trimestres del este año). En el período enero-septiembre el Sarmiento fue el segundo ramal con mayor participación dentro de la red de ferrocarriles, detrás del Roca (26,6%).

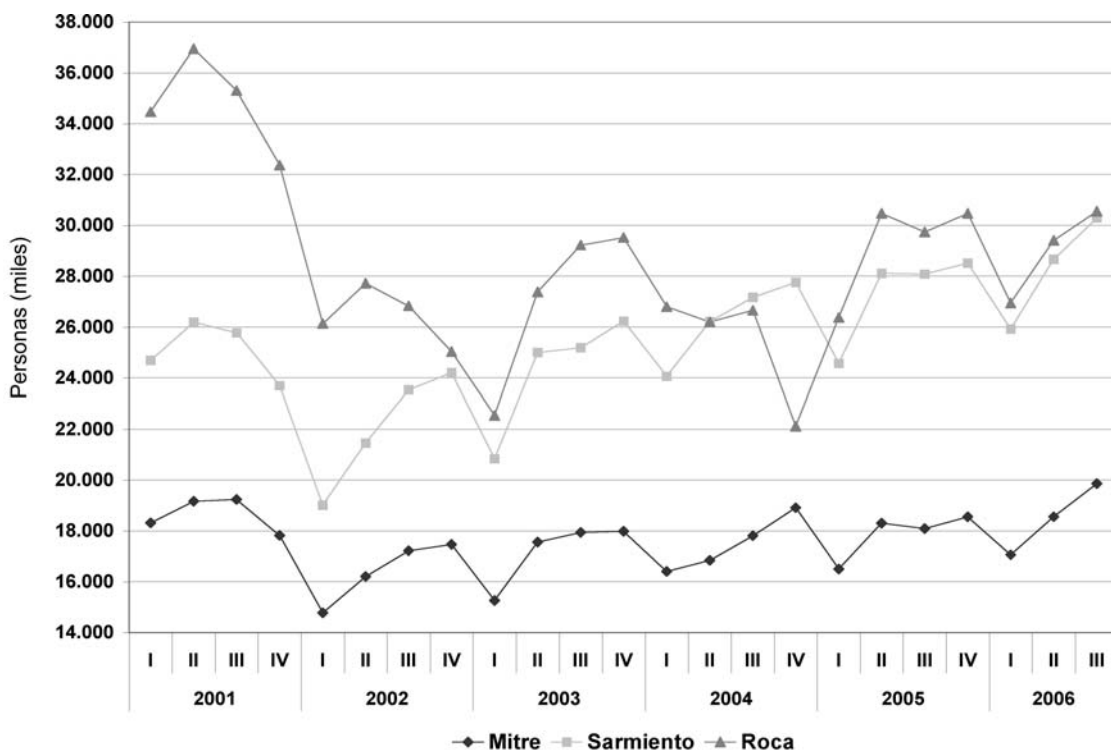
Si bien el ferrocarril Mitre es el tercer ramal en importancia (17,4% del total de personas

movilizadas), dado que mostró un aumento interanual del orden del 9,8% en el tercer trimestre y un alza del 4,9% durante el período enero-septiembre, su aporte fue substancial para el incremento general de la red.

El ferrocarril Roca registró una tasa positiva de 2,7% en el tercer trimestre, mientras que en el acumulado de 2006 obtuvo un incremento de 0,4%. No obstante, su peso relativo es determinante ya que el 27,2% del total de pasajeros transportados durante los primeros tres trimestres de este año lo hizo por este ramal (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 los primeros nueve meses de este año 10,2% del total de pasajeros) obtuvo una tasa de crecimiento interanual en el tercer trimestre del orden del 11,4%. El incremento acumulado durante este año se mantuvo muy por encima de la media (9,7% contra 4,6%), 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 septiembre de 2006), por su parte, fue el que mostró mayor aumento interanual acumulado durante este año (19,9%), con los incrementos más elevados en los tres trimestres de 2006 (24,8% en el primero, 15,1% en el segundo y 20,6% en el tercero). 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 registraba 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 nueve meses de 2006, con una tasa nula en el primer trimestre, un descenso de 3,3% en el segundo y un leve ascenso de 1,6% en el tercero, acumulando un decrecimiento de 0,6% en lo que va de año. La participación de este ramal durante los primeros tres trimestre de 2006 fue de 6,4%.

<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.

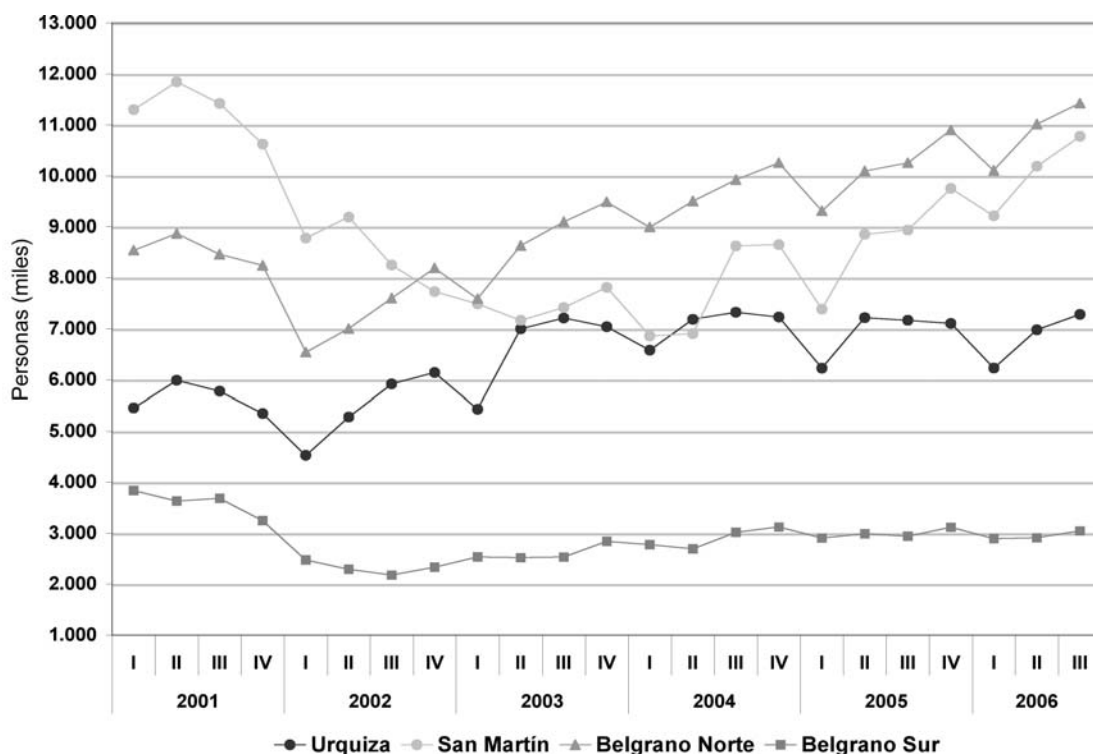
El ramal Belgrano Sur, que posee la menor importancia relativa (2,8% del total de pasajeros transportados), exhibió una tasa interanual positiva acumulada a septiembre de este año de apenas 0,2%. En el primer trimestre la variación había sido de -0,2%, en el segundo de -2,6%, mientras que en el tercero fue de 3,5%. 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 el más bajo de todos (20,7% 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 2001-2006**



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

## CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

Durante el tercer trimestre de 2006 la circulación vehicular registró una variación interanual de 9%, debido al crecimiento del movimiento de automóviles particulares (9,5%) y de colectivos y camiones livianos (10,1%) en los accesos a la Ciudad, mientras que en las autopistas al interior del distrito el incremento fue del orden del 7,5%.

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 acumulado de los primeros nueve meses del año (8,5%) y en cada uno de los trimestres componentes, con una ligera aceleración en el primero (9,3% de variación interanual), una leve desaceleración en el segundo (7,3%) y

nuevamente un incremento de la tasa en el tercero (9%), tal como se mencionó. El crecimiento en lo que va de año fue superior al promedio del transporte público de pasajeros (8,5% contra 6,1%), 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 el 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>. A su vez, se viene produciendo desde 2003 un sostenido aumento en la venta de automóviles nuevos y usados que se evidencia en el crecimiento de los

flujos en autopistas de y hacia la Ciudad<sup>10</sup>. En este punto, es importante mencionar que se está produciendo una saturación de tránsito en las zonas céntricas del distrito, por lo que se está evaluando un proyecto a través del cual se cobrarían peajes más caros a los automóviles que transportasen sólo a una persona.

Durante el período enero-septiembre, las autopistas del interior de la Ciudad presentaron tasas de crecimiento inferiores a las de los accesos a la Ciudad (6,8% y 9,1%), invirtiendo las diferencias que se habían propiciado en 2004, cuando las variaciones habían sido de 18,2% y 11,2% respectivamente. En particular, en las vías de acceso al distrito, los autos acumularon un incremento positivo de 9%, mientras que los colectivos y camiones livianos un 10,6% (Cuadro A-VI-4).

#### 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
Trimestre III	68.281	6.249	26.849	101.378
<b>Acumulado Tr. III</b>	<b>195.255</b>	<b>17.971</b>	<b>75.283</b>	<b>288.509</b>

(continúa)

\* 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*.

<sup>9</sup> Según datos de Silvia Puparelli 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".

<sup>10</sup> Al respecto, véase la sección *Comercio Minorista* en esta misma edición.

**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>VARIACIÓN INTERANUAL (%)</b>				
<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
<b>2006</b>				
Trimestre I	9,7	12,8	7,6	9,3
Trimestre II	7,9	8,9	5,4	7,3
Trimestre III	9,5	10,1	7,5	9,0
<b>Acumulado Tr. III</b>	<b>9,0</b>	<b>10,6</b>	<b>6,8</b>	<b>8,5</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 tercer trimestre, la variación interanual del transporte público de pasajeros fue de 6,2%. Los ferrocarriles obtuvieron un incremento de 7,6%, mientras que el transporte automotor creció 6,5%. Por su parte, los subtes mostraron un alza en la cantidad de pasajeros transportados de apenas 2,7%. A diferencia de lo ocurrido en el primer trimestre (cuando el crecimiento había sido impulsado por subterráneos y colectivos) y en el segundo trimestre (ocasión en la cual el transporte público había estado motorizado exclusivamente por el automotor), durante el tercer trimestre la aceleración en la tasa general fue causada por trenes y colectivos (con el grupo 1 a la cabeza que representa el 75% de los viajes por este medio y tiene la contribución al crecimiento más elevada de entre todos los medios de transporte).
- En los primeros nueve meses del año 2006 siguió creciendo tanto el caudal de pasajeros transportados en medios públicos (6,1% de incremento, traccionado en forma balanceada por los diferentes medios de transporte), como el de vehículos que transitaron las autopistas de acceso y del interior de la Ciudad (8,5%, con crecimientos superiores en accesos a la Ciudad). En los tres 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.
- Si bien el transporte en ferrocarriles tuvo durante el tercer trimestre un dinamismo superior al del transporte público en general (7,6%), en los primeros nueve meses de este año obtuvo la tasa más baja al interior del transporte público (4,6%) 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 tercer trimestre fue el San Martín (20,6%) que transportó al 9,4% de los pasajeros que viajaron en ferrocarriles. En segundo lugar se ubicó el Belgrano Norte con un crecimiento de 11,4% y una participación de 9,1%.
- Si bien durante el período enero-septiembre el ferrocarril San Martín fue el que obtuvo el mayor crecimiento (19,9%) y el Sarmiento se colocó tercero con 5,1%, este último fue el que tuvo el mayor aporte relativo de pasajeros. En contraste, el de menor crecimiento al interior de los que más caudal aportan fue el Roca (0,4% siendo el principal ramal en importancia). Mientras tanto, dos ramales tuvieron rendimientos aún más magros, siendo el Urquiza el de peor *performance* (-0,6%).
- En el tercer trimestre la circulación vehicular total arrojó una variación interanual de 9%, siendo el automóvil particular en los accesos a la Ciudad el de mayor aporte, ya que experimentó un incremento de 9,5% y representó un 67,7% 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 10,1% en los accesos, mientras que en el interior de la Ciudad el crecimiento fue de 7,5%.
- Durante los primeros tres trimestres 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 (8,5% contra 6,1%). En particular, los accesos a la Ciudad presentaron mayores tasas de crecimiento que las autopistas del interior del distrito, acumulando un aumento de 9,1% en lo que va de año, frente a un 6,8% de estas últimas.