

## A.VI. TRANSPORTE

### TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público en la ciudad durante el año 2006 acumuló un caudal de 2.330 millones de pasajeros y una tasa de crecimiento interanual de 5%. La cantidad total de personas transportadas durante el año pasado superó los registros más elevados de la serie, correspondientes a los años 2000, 2004 y 2005, cuando se superó también los 2 mil millones de pasajeros transportados. Los buenos resultados de 2006 están fuertemente correlacionados con la situación económica general. 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 en el interior de la Ciudad<sup>1</sup>. Con respecto a la participación en 2006, los colectivos representaron 70% del total de pasajeros que emplearon los autotransportes públicos, mientras que los trenes constituyeron 18,5% y los subtes 11,5%. Como el crecimiento de los distintos medios de transporte fue cercano al promedio, la contribución a la variación general de cada uno fue cercana a su participación en el total de pasajeros

En particular, durante el cuarto trimestre de 2006, 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 (poco más de 599 millones), arrojando una variación interanual positiva de 2%<sup>2</sup>. Este desempeño se debe a que subtes, trenes y colectivos presentaron tasas de crecimiento positivas de 6%, 4,3% y 0,7% respectivamente, mientras que las tasas para todo el año 2006 se ubicaron en 5,5% para subtes, 5% para el transporte público automotor y 4,5% para el ferrocarril.

En cuanto a la distribución de los pasajeros entre los distintos medios de transporte, cabe señalar que los colectivos retuvieron su participación con respecto al trimestre anterior, transportando 416,6 millones de pasajeros durante el cuarto trimestre de 2006, lo que constituye el 69,5% de los usuarios del transporte público. Por su parte, el subte y el ferrocarril transportaron 70 y 113 millones de pasajeros respectivamente (11,6% y 18,9% del total) (Cuadro A-VI-1).

En enero de 2007, continuó la tendencia ascendente en el uso del transporte público, que registró un caudal de 168 millones y una variación interanual de 10%. Como puede observarse, esta suba se ubicó por encima de la tasa promedio de 2006.

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

<sup>1</sup> Al respecto, véase la sección *Comercio Minorista*, en esta misma edición.

<sup>2</sup> Este número corresponde a la cantidad de boletos vendidos en subtes, colectivos y trenes y no a la cantidad de personas que se desplazan. En este análisis los *tickets* se considerarán "pasajeros", contemplando la posibilidad de que una misma persona se compute como varios pasajeros, en función de la cantidad de viajes que realice.

no hay registros en forma de matriz origen-destino, y por ende 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, se debe históricamente a que los recorridos cortos (los más frecuentes) suelen ser realizados en colectivo y a que éstos ofrecen mayor conectividad 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), TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%), PARTICIPACIÓN RELATIVA (%) Y CONTRIBUCIÓN AL CRECIMIENTO TOTAL (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002-2007**

PERÍODO	SUBTES	LÍNEAS DE TRANSPORTE DE COLECTIVOS				FERROCARRILES ****	TOTAL
		D.F.*	GRUPO 1**	GRUPO 2 ***	SUBTOTAL		
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>	<b>267.254</b>	<b>361.151</b>	<b>1.222.837</b>	<b>46.118</b>	<b>1.630.106</b>	<b>432.275</b>	<b>2.329.635</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
Trimestre IV	69.540	93.437	311.389	11.772	416.598	113.029	599.167

(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 (EN MILES), TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%), PARTICIPACIÓN RELATIVA (%) Y CONTRIBUCIÓN AL CRECIMIENTO TOTAL (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002-2007**

PERÍODO	SUBTES	LÍNEAS DE TRANSPORTE DE COLECTIVOS				FERROCARRILES ****	TOTAL	
		D.F.*	GRUPO 1**	GRUPO 2 ***	SUBTOTAL			
<b>2007</b>								
Enero	20.205	24.500	86.864	3.396	114.760	33.048	168.013	
		<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>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>	<b>4,2</b>	<b>6,1</b>	<b>4,6</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</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	
Trimestre IV	6,0	4,4	-0,5	6,3	0,7	4,3	2,0	
<b>2007</b>								
Enero	15,7	5,2	6,3	2,4	6,0	7,6	7,4	

(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 (EN MILES), TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%), PARTICIPACIÓN RELATIVA (%) Y CONTRIBUCIÓN AL CRECIMIENTO TOTAL (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002-2007**

PERÍODO	SUBTES	LÍNEAS DE TRANSPORTE DE COLECTIVOS			SUBTOTAL	FERROCARRILES ****	TOTAL
		D.F.*	GRUPO 1**	GRUPO 2***			
<b>PARTICIPACIÓN POR MODO DE TRANSPORTE (%)</b>							
2006	11,5	15,5	52,5	2,0		18,5	100,0
<b>CONTRIBUCIÓN AL CRECIMIENTO TOTAL (%)</b>							
2006	12,6	18,7	49,3	2,6		16,8	100,0

\* 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.

En el cuarto trimestre de 2006, el transporte automotor presentó una tasa de crecimiento interanual baja y menor a la del transporte público general (0,7% contra 2%), cosa que no ocurría desde el año 2001 (había tenido subas recientes de 8,5%, 5,1% y 6,5% en el primer, segundo y tercer trimestre respectivamente). El subte, por su parte, continuó su recuperación con un alza del 6%, tras la fuerte suba del primer trimestre (17,9%), el descenso en el segundo (-1,2%) y el repunte del tercero (2,7%). Finalmente, los guarismos correspondientes a los trenes se mantuvieron por encima del promedio a partir de la segunda mitad del año (7,6% en el tercer trimestre y 4,3% en el cuarto).

Durante el año 2006, dentro del transporte, dentro del transporte automotor, la contribución al crecimiento más substancial la registró el grupo de colectivos que tienen una parte de su recorrido en la Ciudad y otra en el Conurbano (grupo 1), con una variación interanual positiva de 4,2%. Se trata de la categoría más significativa, ya que

trasladó al 52,5% de los pasajeros del autotransporte público. Por su parte, el grupo de colectivos con recorrido íntegramente dentro de la Ciudad (Distrito Federal D.F.) también mostró un incremento que alcanzó 5,5%, 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) arrojaron los aumentos más grandes (aunque con el menor aporte relativo), con una tasa promedio de 6,1% durante el año 2006.

En el cuarto trimestre, el crecimiento más importante lo registró el grupo 2 de colectivos, con una variación interanual positiva de 6,3%. Por su parte, el grupo de colectivos del Distrito Federal mostró un incremento de 4,4%, siguiendo la tendencia positiva de los tres trimestres precedentes. Por último, las líneas del grupo 1 son las únicas que tuvieron reducción, con una tasa negativa de 0,5%.

En lo que respecta a los pasajeros transportados en subterráneos durante 2006, éstos fueron los que mostraron la mayor tasa de crecimiento interanual dentro del transporte público de la Ciudad, de 5,5%.

Las cinco líneas que integran la red de subterráneos presentaron el mismo patrón de crecimiento del agregado: tasas muy positivas en el primer trimestre, negativas en el segundo y una leve aceleración durante la segunda parte del año. A su vez, las tasas acumuladas durante el año 2006 se ubicaron alrededor de la tasa general del subterráneo, con excepción de las líneas E y C, que ostentaron crecimientos superiores, de 8,2% y 7,4% respectivamente. La línea E se encuentra en constante crecimiento desde el segundo trimestre de 2005. A este incremento contribuye la sustitución que realizan los pasajeros de la línea A, que por su proceso de expansión presenta un servicio con continuas demoras desde mediados del año pasado.

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>3</sup>.

Durante el primer trimestre todas las líneas (excepto el premetro) habían registrado fuertes incrementos, fenómeno que se explica por la

suspensión del servicio durante el mes de febrero de 2005 (período utilizado como base para la comparación). Por su parte, todas las líneas (con excepción de la E) habían obtenido números negativos en el segundo trimestre. En el tercer trimestre las líneas A, B y C fueron las que observaron mayores alzas, mientras que en el cuarto las líneas que motorizaron el crecimiento fueron las B, D y C (fundamentalmente por su alto caudal de pasajeros).

Por su parte, el premetro presentó una tasa interanual positiva en el cuarto trimestre de 2006 (1,9%) tras registrar reducciones en los dos períodos anteriores. 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).

En enero de 2007, volvió a verificarse una alta tasa de aumento interanual (15,7%) en el número de pasajeros transportados en subte, como había ocurrido en el primer trimestre de 2006. En este período, el mayor crecimiento ocurrió en la línea D (22%).

<sup>3</sup> No obstante, fueron sólo las líneas B, D y E las que registraron valores superiores a los de 2001.

**CUADRO A-VI-2**

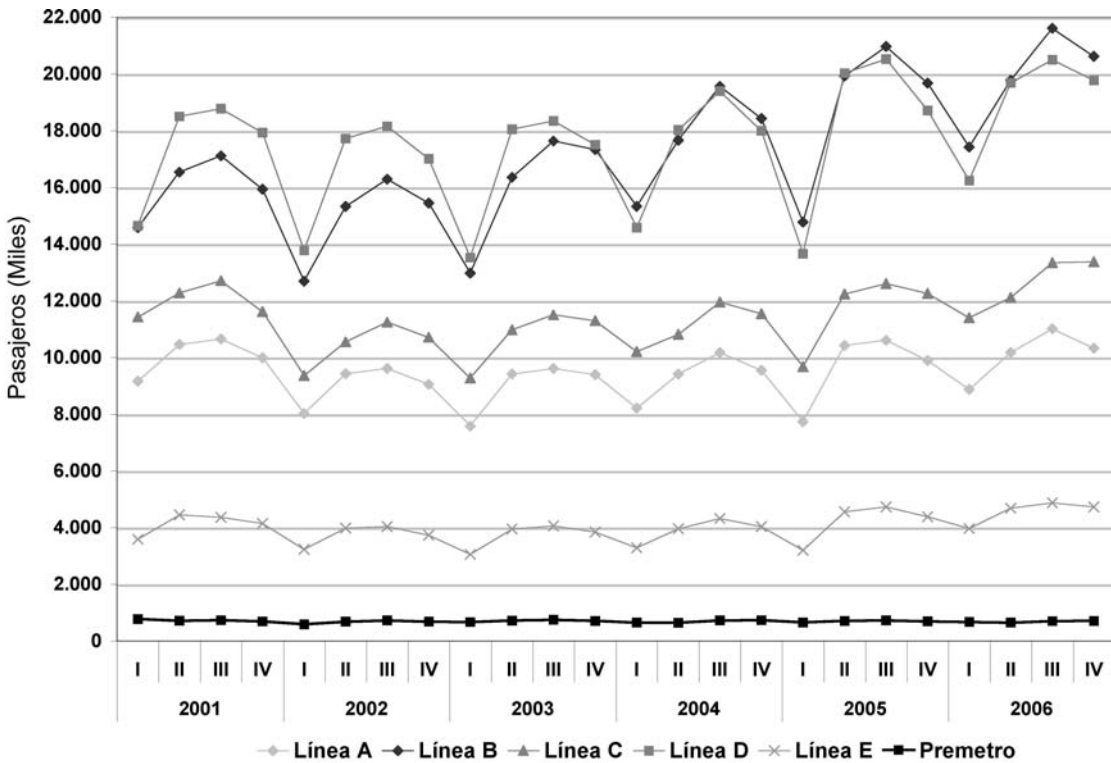
**TRANSPORTE. PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS. TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%) Y PARTICIPACIÓN POR LÍNEA (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002-2007**

<b>PERÍODO</b>	<b>LÍNEA A</b>	<b>LÍNEA B</b>	<b>LÍNEA C</b>	<b>LÍNEA D</b>	<b>LÍNEA E</b>	<b>PREMETRO</b>	<b>TOTAL SUBTE</b>	<b>PASAJES (EN MILES)</b>
	<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>	<b>4,5</b>	<b>5,4</b>	<b>7,4</b>	<b>4,5</b>	<b>8,2</b>	<b>-1,9</b>	<b>5,5</b>	<b>267.254</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
Trimestre IV	4,4	4,8	9,1	5,7	8,0	1,9	6,0	69.540
<b>2007</b>								
Enero	16,3	13,5	12,2	21,9	12,3	9,0	15,7	20.205
	<b>PARTICIPACIÓN POR LÍNEA (%)</b>							
<b>2006</b>	<b>15,1</b>	<b>29,8</b>	<b>18,8</b>	<b>28,5</b>	<b>6,8</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**

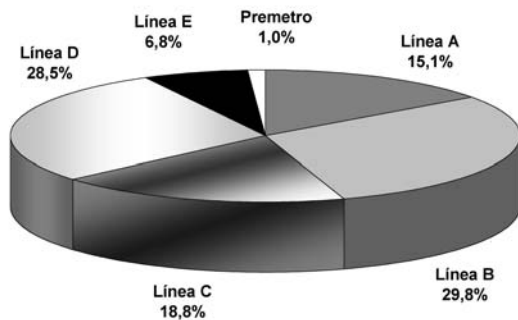


Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

Con relación al caudal de pasajeros transportados en cada línea, hasta fines de 2003, la línea D concentraba la mayor cantidad. Sin embargo, desde el tercer trimestre de 2003, ese volumen es 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 durante los años 2005 y 2006, en detrimento del resto de las líneas (con excepción de la línea E) y del premetro. Es así como las líneas D y B, contribuyeron en 2006 con el 58,3% de los pasajeros transportados en esta modalidad, las líneas A y C alcanzaron 33,9%, y la línea E y el premetro representaron menos de 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. AÑO 2006**



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

En cuanto al transporte ferroviario, éste presentó durante 2006 una dinámica apenas inferior a la media del transporte público, acumulando un crecimiento de 4,5%. Durante los dos primeros trimestres del año, las tasas se habían ubicado por debajo del promedio (4,8% en el primero y 1,3% en el segundo), pero en los períodos siguientes, se colocaron por encima de éste (7,6% en el tercer trimestre y 4,3% en el cuarto) (Cuadro A-VI-3). Cabe destacar que el volumen total de pasajeros transportados en trenes de acceso a la Ciudad logró alcanzar en 2006 los valores de 2001. Los ramales Mitre, Sarmiento, Urquiza y Belgrano Norte superaron en el año 2006 el caudal de pasajeros de 2001, mientras que el ferrocarril Belgrano Sur todavía tiene 16,6% menos usuarios que entonces, el Roca 15,5% menos y el San Martín 8,8% menos<sup>4</sup>. También debe tenerse en cuenta que hay marcadas diferencias en el caudal de usuarios de cada línea por lo que las tasas de crecimiento tienen distinto impacto según en cual hayan ocurrido; así, mientras el ramal Roca alcanzó el año pasado 117,6 millones de pasajeros y el Sarmiento 114,5 millones, el ramal Mitre transportó 75,5 millones, el Belgrano Norte 44,1 millones, el San Martín 41,2 millones, el Urquiza 27,5 millones y el Belgrano Sur sólo 12 millones.

En particular, durante el cuarto trimestre el crecimiento interanual se ubicó en 4,3%, mostrando una desaceleración con respecto al trimestre anterior (7,6%). El incremento se debió en gran parte a las alzas observadas en los ramales San Martín (13,1%) y Mitre (7,8%). El ferrocarril Roca y el Sarmiento, pese a crecimientos más moderados (0,5% y 3,9% respectivamente) contribuyeron significativamente a la variación del conjunto por su alta participación en el total (superior al 54%); en cambio el resto de los ramales tuvo una incidencia marginal (incluso el Urquiza tuvo una contribución negativa).

Analizando la dinámica por trimestre, durante los dos primeros de 2006, los ramales San Martín, Belgrano Norte y Sarmiento fueron los que crecieron por encima del promedio. A partir del segundo trimestre, se sumó a este grupo el Mitre. Finalmente, en el cuarto trimestre, los tres ramales con mayor incremento interanual en el número de pasajeros transportados fueron el San Martín, el Mitre y el Belgrano Norte. Cabe destacar que prácticamente en todos los trimestres, todos los ramales verificaron aumentos interanuales en el flujo transportado, con las únicas excepciones del Roca, el Urquiza y el Belgrano Sur en el segundo período y del Urquiza nuevamente en el cuarto.

#### 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 2002-2007**

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
<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

(continúa)

<sup>4</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 2002-2007**

PERÍODO	ROCA	SARMIENTO	MITRE	BELGRANO NORTE	SAN MARTÍN	URQUIZA	BELGRANO SUR	TOTAL
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>	<b>0,4</b>	<b>4,8</b>	<b>5,7</b>	<b>8,8</b>	<b>18,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>4,5</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
Trimestre IV	0,5	3,9	7,8	6,1	13,1	-1,6	1,8	4,3
<b>2007</b>								
Enero	8,7	5,7	8,6	6,3	13,4	-1,4	6,8	7,4
	<b>PARTICIPACIÓN POR RAMAL (%)</b>							
<b>2006</b>	<b>27,2</b>	<b>26,5</b>	<b>17,5</b>	<b>10,2</b>	<b>9,5</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 año 2006, el ramal Roca apenas creció 0,4%, mostrando una fuerte desaceleración respecto al año anterior, cuando había tenido la suba interanual más alta entre todos los ramales. No obstante, su peso relativo sigue siendo el mayor (27,2%), por cuanto la contribución a la variación total sigue siendo significativa. En particular, en el cuarto trimestre, la tasa de variación interanual fue de 0,5%, desacelerando el aumento de 2,7% del período anterior.

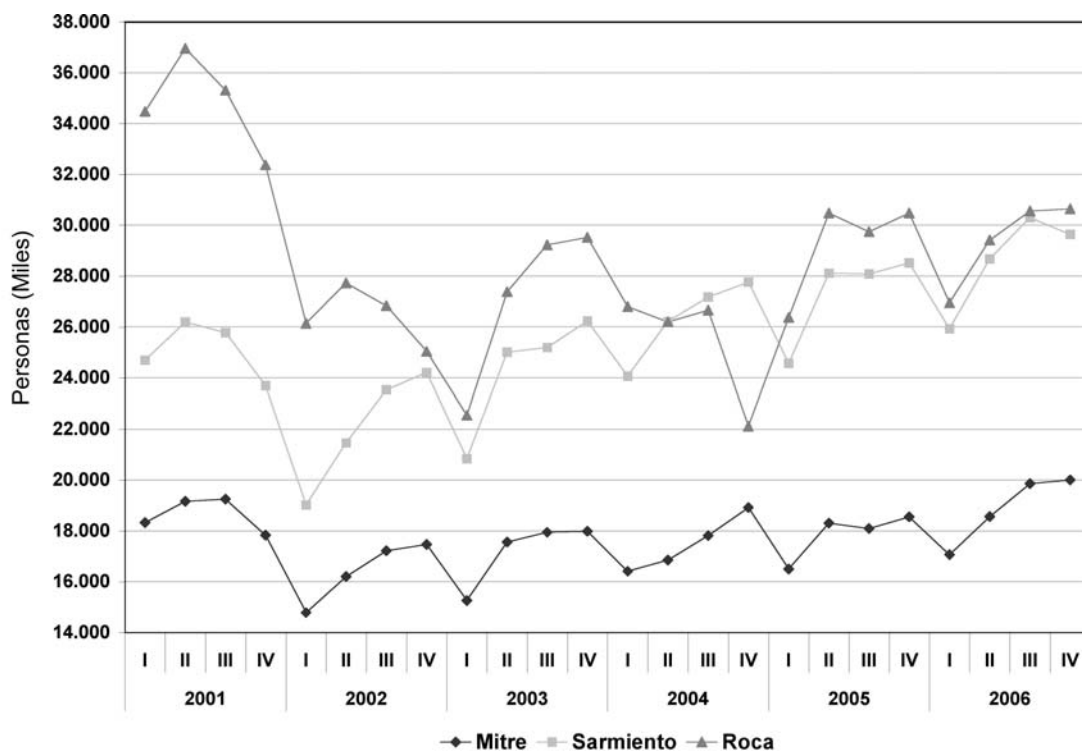
El ramal Sarmiento creció 4,8% en 2006, por encima de la tasa que había ostentando en 2005 (3,9%). Este ramal sigue siendo el segundo más

importante por cantidad de pasajeros transportados, con una participación de 26,5% y en 2006 superó la cantidad de pasajeros de 2001. En el cuarto trimestre, el aumento interanual fue de 3,9%, lo que también implica desaceleración respecto del período previo.

El tercer ramal en importancia en 2006 fue el Mitre (17,5% del total de pasajeros movilizados), que mostró un aumento interanual del orden del 5,7%, acelerando la suba de 2005 (2,1%) y superando el caudal de pasajeros de 2001. En el cuarto trimestre, el alza fue del 7,8% (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 2006 el 10,2% del total de pasajeros- obtuvo una tasa de crecimiento interanual de 8,8%. El incremento durante el cuarto trimestre fue desacelerado (6,1%), aunque por encima del promedio y el caudal de pasajeros en 2006 superó al de 2001 (Gráfico A-VI-4).

El ramal San Martín -9,5% del total de pasajeros transportados entre enero y diciembre de 2006-, fue el que mostró mayor aumento interanual en 2006 (18%), tal como lo había hecho en el año anterior. Incluso tuvo en cada uno de los cuatro trimestres del año, el incremento más elevado entre todos los ramales. En particular, en el cuarto trimestre de 2006, la suba interanual fue de 13,1%, desacelerando el aumento del período previo. Cabe recordar 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. De todas maneras, como se mencionó antes, el caudal de pasajeros que transporta, aún está 8,8% por debajo del que tenía en 2001.

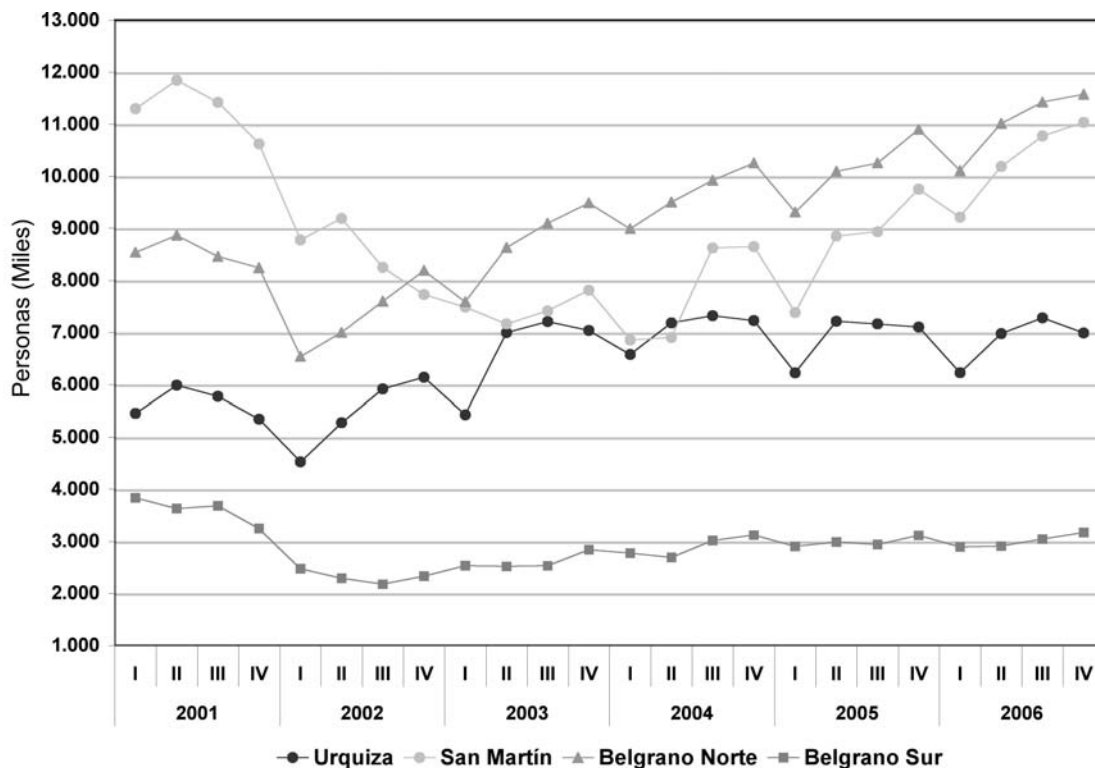
El ramal Urquiza, fue el único que mostró una leve baja interanual en el año 2006 (0,8%), pero como su peso en el total de pasajeros transportados es bajo (6,4%), el impacto de la reducción sobre el conjunto de ramales fue limitado. Ya en 2005, este ramal había tenido un caudal de pasajeros 2,1% inferior al de 2004 y había sido también, el único en mostrar una baja interanual. Sin embargo, el caudal de 2006 superó al de 2001. En el último trimestre de 2006, el ferrocarril Urquiza tuvo 1,4% menos pasajeros que en el mismo período del año anterior.

El ramal Belgrano Sur, que posee la menor importancia relativa (2,8% del total de pasajeros transportados en ferrocarril), exhibió un incremento interanual en 2006 inferior al promedio (0,6%) (en particular, en el último

trimestre, la suba fue de 1,8%). Cabe destacar que el número de pasajeros transportados en este ramal durante el año 2006 sigue estando muy por debajo del correspondiente a 2001.

**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.

En enero de 2007, la cantidad de pasajeros transportados en ferrocarril tuvo un aumento promedio de 7,4%. Los ramales San Martín, Roca y Mitre fueron los que registraron las tasas más elevadas (13,4%, 8,7% y 8,6% respectivamente), en tanto que el Urquiza, fue el único que volvió a mostrar una baja interanual (1,4%).

**CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS**

Durante el año 2006, la circulación vehicular registró una variación interanual de 8,3%, debido al crecimiento del movimiento de automóviles particulares (8,5%) y de colectivos y camiones livianos (9,6%) en los accesos a la Ciudad, y en las autopistas al interior del distrito (7,7%). Estos guarismos refieren a una desaceleración del

crecimiento de la circulación vehicular en su conjunto durante el último año, dado que en 2005, el aumento había sido de casi 10%. De esta manera, se registraron un total de 400 millones de pases de vehículos en autopistas de acceso a la Ciudad y al interior de ésta en el último año. En particular, durante el cuarto trimestre de 2006, la circulación vehicular se desaceleró, con un aumento de 8,5%, dado por el crecimiento en los accesos a la Ciudad de los automóviles particulares (9%) y de los colectivos y camiones livianos (10,6%), que se dio en paralelo a la suba en las autopistas al interior del distrito (6,8%) (Cuadro A-VI-4).

Por cuarto año consecutivo, la evolución de la cantidad de vehículos que circulan por las distintas redes de acceso y autopistas de la Ciudad de Buenos Aires en 2006 mostró, en todos

los casos, crecimiento en cada uno de los trimestres componentes. El crecimiento durante el año 2006 fue superior al promedio del transporte público de pasajeros (8,3% contra 5%), igual que como había acontecido en 2004 y 2005. El crecimiento de la circulación de vehículos por encima del correspondiente al transporte público en general, se correlaciona con la fuerte suba en las ventas de automóviles en los últimos años<sup>5</sup>.

En enero de 2007, continuó la tendencia creciente de la serie, con una variación interanual de 18,8%, motorizada por la circulación en autopistas de acceso a la Ciudad. Los autos y los colectivos y camiones livianos tuvieron aumentos cercanos al 21%, en tanto que la circulación en autopistas del interior de la Ciudad mostró una dinámica menor, aunque con una tasa de crecimiento importante (12,3%).

#### 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 2002-2007

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>	<b>268.552</b>	<b>24.520</b>	<b>103.833</b>	<b>396.905</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
Trimestre IV	73.297	6.549	28.550	108.396
<b>2007</b>				
Enero	22.598	2.076	8.350	33.024

(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>5</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 2002-2007**

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>	<b>8,5</b>	<b>9,6</b>	<b>7,7</b>	<b>8,3</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
Trimestre IV	9,0	10,6	6,8	8,5
<b>2007</b>				
Enero	21,2	20,8	12,3	18,8

\* 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.

## SÍNTESIS

- Durante el año 2006, la variación interanual de la cantidad de pasajeros en el transporte público fue de 5%, superada por la correspondiente a la cantidad de vehículos que circularon por autopistas de acceso a la Ciudad y al interior de ésta, que fue de 8,3%. En particular, en el último trimestre de 2006, el incremento para el conjunto de medios de transporte público fue de 2%, en tanto que para los vehículos en autopistas de acceso y del interior de la Ciudad la variación fue de 8,5%. En ambos casos, se verificó cierta desaceleración respecto al trimestre anterior.
- Al interior del transporte público, los subtes fueron los que ostentaron la tasa de variación más alta en el año 2006 (5,5%), seguidos por los colectivos (5%) y los ferrocarriles (4,5%). En el cuarto trimestre, el ordenamiento según magnitud de la variación fue diferente, puesto que los ferrocarriles vieron aumentar el flujo de pasajeros transportados por encima de los colectivos, entre los que la suba fue extraordinariamente baja.
- Dentro del transporte automotor, el grupo 2 es el que más creció en el año 2006 (7,2%), secundado por los del distrito federal (6%). Por su parte, los del grupo 1, que representa 3 de 4 viajes en colectivo, tuvieron el aumento más moderado (4,7%). En el cuarto trimestre, el ordenamiento fue el mismo, pero se destaca que hubo una baja de medio punto porcentual en el flujo transportado por el grupo 1, la primera desde el cuarto trimestre de 2002.
- En lo que respecta a los subtes, las líneas que mostraron mayor dinamismo en el año 2006, fueron la E (8,2%) y la C (7,4%). Sólo el premetro tuvo un descenso respecto al nivel de pasajeros transportados respecto al año anterior, que no llegó al 2%. En el cuarto trimestre, se repitió este ordenamiento según magnitud de aumento y todas las líneas mostraron aumento interanual, incluso el premetro.
- El transporte en ferrocarriles volvió a tener en 2006 un dinamismo inferior al del transporte público en general (4,5%) pero logró recuperar el nivel global de 2001. Los ramales Mitre, Sarmiento, Urquiza y Belgrano Norte superaron el caudal de pasajeros de 2001, mientras que el ferrocarril Belgrano Sur todavía tiene 16,6% menos usuarios que entonces, el Roca 15,5% menos y el San Martín 8,8% menos.
- El ramal que registró el mayor incremento interanual durante el año 2006 fue el San Martín (18%) que transportó 9,5% de los pasajeros que viajaron en ferrocarriles. En segundo lugar se ubicó el Belgrano Norte, con un crecimiento de 8,8% y una participación cercana al 10%. En el cuarto trimestre, el ferrocarril Mitre desplazó en el segundo puesto por magnitud de suba al Belgrano Norte, con una participación de 17,5% en el total de pasajeros.
- En 2006, la circulación vehicular total arrojó una variación interanual de 8,3%, siendo el automóvil particular en los accesos a la Ciudad el de mayor aporte, ya que experimentó un incremento de 8,5% y representó 68% 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 9,6% en los accesos, mientras que en el interior de la Ciudad el crecimiento fue de 7,7%. Como se puede apreciar, las autopistas del interior de la Ciudad presentaron mayores tasas de crecimiento que los accesos a la Ciudad.