

## A.V. TRANSPORTE

### TRANSPORTE PÚBLICO

En el segundo trimestre de 2007 el número de pasajeros que utilizó los distintos medios de transporte público se ubicó en torno a los 594,2 millones<sup>1</sup>, nivel levemente inferior al registrado para el mismo período del año anterior (-0,3%). Este desempeño es resultado del crecimiento interanual negativo por parte de ferrocarriles y subtes (-3,5% y -2,7%, respectivamente), en tanto el transporte público automotor creció solo 0,9%. El comportamiento general contrasta con lo ocurrido en el trimestre anterior cuando todos los medios de transporte público mostraron un crecimiento interanual positivo, que en conjunto representó un alza de 4%, implicando un total de casi 539 millones de viajes.

Durante el segundo trimestre de 2007, los colectivos transportaron un total de 425 millones de pasajeros, lo que constituye el 71,5% de los usuarios de transporte público. Por su parte, el subte y el ferrocarril transportaron 65,3 y 104 millones de pasajeros respectivamente (11% y 17,5% del total). De ésta forma, para los tres medios de transporte público considerados se verificó la misma participación relativa que para los trimestres anteriores (Cuadro A-V-1).

El transporte público durante el primer semestre de 2007 acumuló un caudal de 1.133 millones de

pasajeros y una tasa de crecimiento interanual de 1,7%. La cantidad total de personas transportadas durante los primeros seis meses de este año superó los registros correspondientes a años anteriores, implicando una cifra récord, lo que se enmarca en una mejor situación económica general. En éste 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 en la tasa de actividad<sup>2</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>3</sup>.

Con respecto a la participación durante los primeros seis meses de 2007, los colectivos concentraron un 70,6% del total de pasajeros que emplearon los transportes públicos, mientras que los trenes constituyeron un 18,2% y los subtes un 11,2%.

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, y por ende no es posible saber si la

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

<sup>3</sup> Al respecto, véase la sección *Comercio Minorista* en esta misma edición.

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-V-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-V-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>2007</b>								
Trimestre I	61.071	79.228	285.476	10.698	375.402	102.272	538.745	
Trimestre II	65.275	93.611	319.596	11.811	425.018	103.953	594.246	
Acumulado	126.346	172.839	605.072	22.509	800.420	206.225	1.132.991	
<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	

(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-V-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>2007</b>								
Trimestre I	4,3	0,3	5,2	-1,6	3,9	4,0	4,0	
Trimestre II	-2,7	0,0	1,0	3,1	0,9	-3,5	-0,3	
<b>Acumulado</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>3,0</b>	<b>0,8</b>	<b>2,3</b>	<b>0,1</b>	<b>1,7</b>	
<b>PARTICIPACIÓN POR MODO DE TRANSPORTE (%)</b>								
<b>Acumulado</b>	<b>11,2</b>	<b>15,3</b>	<b>53,4</b>	<b>2,0</b>		<b>18,2</b>	<b>100,0</b>	
<b>CONTRIBUCIÓN AL CRECIMIENTO TOTAL (%)</b>								
<b>Acumulado</b>	<b>3,6</b>	<b>1,2</b>	<b>93,2</b>	<b>0,9</b>		<b>1,1</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 segundo trimestre, el transporte automotor presentó una tasa de crecimiento interanual de 0,9%, que contrastó con la reducción general del transporte público. En el primer trimestre, en cambio, el transporte automotor había tenido un crecimiento semejante al promedio (3,9% contra 4%).

Por su parte, el subte retrajo su caudal de pasajeros con más intensidad que la tasa general (-2,7%) en el segundo trimestre, en tanto que en los primeros tres meses del año había obtenido el aumento más elevado (4,3%). Las 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 trenes observaron en el segundo trimestre una variación interanual negativa (-3,5%), también por debajo del nivel general. Dicho medio de transporte, en el primer trimestre, había tenido el mismo incremento que el nivel general (4%).

En el segundo trimestre, 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 1%. Se trata de la categoría más significativa, ya que trasladó al 75,6% de los pasajeros del autotransporte público. Por su parte, el grupo de colectivos con recorrido íntegramente dentro de la Ciudad (Distrito Federal D.F.) no mostró variación respecto a la dinámica registrada para el mismo trimestre del año anterior. 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 3,1% durante el segundo trimestre.

Para el acumulado del primer semestre de 2007, el aumento de pasajeros en el total del autotransporte público automotor fue de 2,3%, constituyéndose de esta forma en el grupo que mayor crecimiento mostró en el período. A su vez,

el grupo 1 fue el que mayor alza evidenció en los primeros seis meses del año (3%), en tanto que el grupo 2 tuvo un crecimiento magro, del orden de 0,8% y las líneas del distrito federal prácticamente no mostraron cambio (0,1%).

A pesar que en el segundo trimestre de 2007 los pasajeros transportados en las líneas de subterráneos mostraron una caída de 2,7%, la dinámica en el acumulado enero-junio resultó levemente positiva (0,5%) gracias a la tracción producida por el crecimiento que éste medio de transporte tuvo en los primeros tres meses del año (4,3%).

Las cinco líneas que integran la red de subterráneos presentaron el mismo patrón de crecimiento del agregado: tasas positivas en el primer trimestre y negativas en el segundo (a excepción de las líneas C y E que ostentan crecimientos de 4,5% y 2,4%, respectivamente).

El premetro fue la línea que más cayó durante el segundo trimestre, mostrando una baja interanual de 8,7%; de todas maneras, su baja participación en el total de pasajeros transportados por la red de subterráneos (1,0%) determina que su comportamiento sea poco significativo para la evolución general. La línea A, por su parte, tuvo en el período una variación negativa de 8%, lo cual puede estar explicando el comportamiento positivo que mostró la línea E, ya que muchos pasajeros pudieron haber optado por realizar sus viajes a través de la red que recorre el eje de la Avenida San Juan. Finalmente, las líneas B y D redujeron el caudal de pasajeros en 4,2% y 4%, respectivamente.

Durante el primer semestre del año, todas las líneas transportaron menor cantidad de pasajeros que en el mismo período del año anterior a excepción, nuevamente, de la C y la E (5,6% y 3,7%, respectivamente). Al igual que en el segundo trimestre, en el período enero-junio las líneas que más cayeron fueron el premetro (-3,4%) y la línea A (-3,2%) (Cuadro A-V-2 y Gráfico A-V-1).

**CUADRO A-V-2**

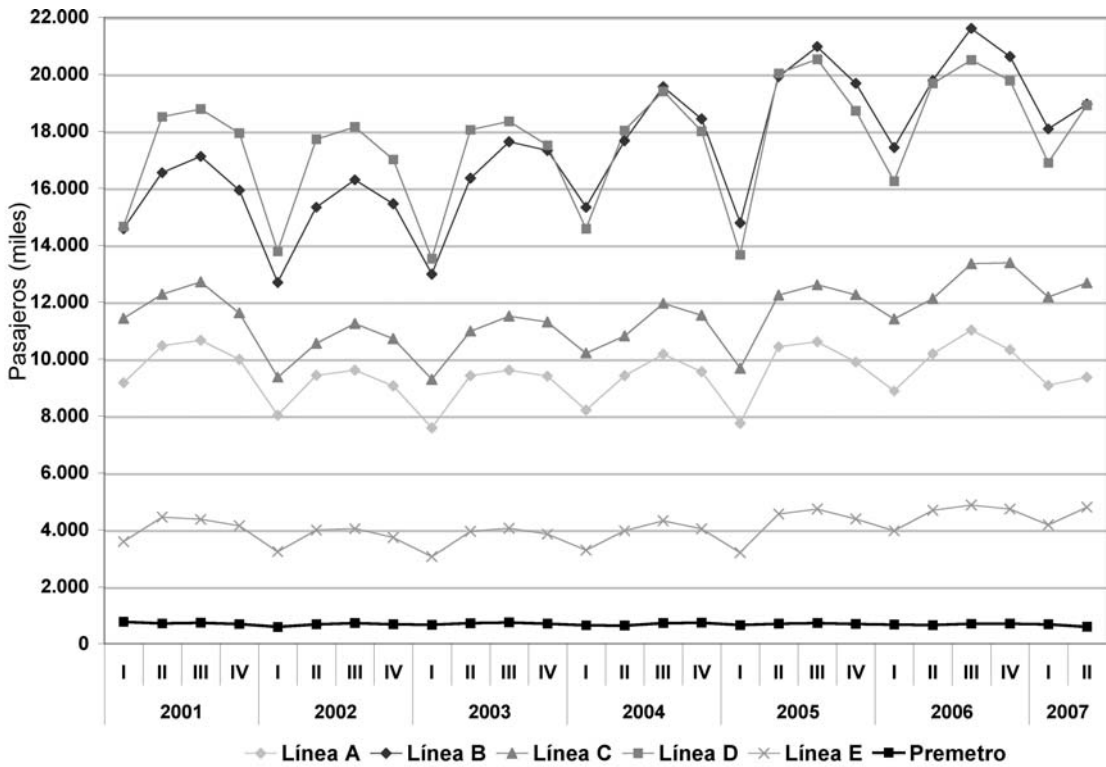
**TRANSPORTE. PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS. TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL (%) Y PARTICIPACIÓN POR LÍNEA (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002-2007**

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>	<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>								
Trimestre I	2,2	3,8	6,8	4,0	5,3	1,8	4,3	61.071
Trimestre II	-8,0	-4,2	4,5	-4,0	2,4	-8,7	-2,7	65.275
<b>Acumulado</b>	<b>-3,2</b>	<b>-0,5</b>	<b>5,6</b>	<b>-0,4</b>	<b>3,7</b>	<b>-3,4</b>	<b>0,5</b>	<b>126.346</b>
	<b>PARTICIPACIÓN POR LÍNEA (%)</b>							
<b>Acumulado</b>	<b>14,6</b>	<b>29,3</b>	<b>19,7</b>	<b>28,3</b>	<b>7,1</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-V-1**

**TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS (EN MILES). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001-2007**

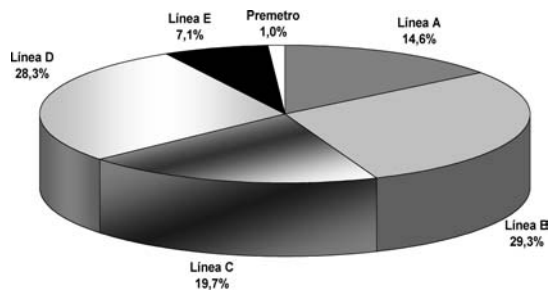


Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

Con relación a la importancia del 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, como resultado de que en agosto de 2003 se inaugurasen 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 el primer semestre de 2007 con el 57,6% de los pasajeros transportados en esta modalidad, las líneas A y C alcanzaron 34,3%, y la línea E y el premetro representaron poco más de 8% (Gráfico A-V-2).

**GRÁFICO A-V-2**

**TRANSPORTE. PARTICIPACIÓN DE LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS EN EL TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LA RED (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. SEMESTRE I 2007**



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

En cuanto al transporte ferroviario, durante el segundo trimestre la variación interanual resultó del orden de -3,5%, siendo el medio de transporte que más caída tuvo en el período, por primera vez desde el segundo trimestre de 2003. Esta baja se explica por el comportamiento retractivo en la mayoría de los ramales, especialmente el Roca y el Belgrano Sur<sup>4</sup> (-15,6% y -15,7%, respectivamente). Es necesario destacar que la línea Roca aporta más de un cuarto del total de pasajeros transportados.

Los ramales Urquiza y Sarmiento también mostraron un comportamiento interanual negativo del orden de 5,2% y 0,7% respectivamente; ambas líneas en conjunto, superan el 30% de los pasajeros transportados. Por su parte, la línea San Martín fue la que mostró la mayor suba interanual, con un crecimiento de 13,2%, en tanto que los ramales Mitre y Belgrano Norte mostraron un comportamiento positivo magro, con una suba respectiva de 1,4% y 2% (Cuadro A-V-3).

Durante el primer semestre de este año, el transporte por ferrocarriles presentó una dinámica inferior a la media del transporte público, acumulando un crecimiento de tan solo 0,1%. En este sentido, en el primer trimestre la tasa de variación interanual había sido igual a la mostrada

por el transporte en general (4%); mientras que en el segundo, los trenes cayeron 3,5% (por debajo de la caída promedio del transporte público que fue de 0,3%), con subas en sólo cuatro de los siete ramales.

Cabe destacar que el volumen total de pasajeros transportados en trenes durante el primer semestre de 2007, no logró alcanzar los valores correspondientes a los meses enero-junio de 2001; sólo los ramales Sarmiento, Urquiza y Belgrano Norte superaron en el primer semestre del año 2007 el caudal de pasajeros del mismo período de 2001, mientras que el ferrocarril Belgrano Sur tiene 28% menos usuarios que entonces, el Roca 26,6% menos, el San Martín 5,5% menos y el Mitre 3% menos. También debe tenerse en cuenta que hay marcadas diferencias en el caudal de usuarios de cada línea, ya que mientras que el ramal Sarmiento alcanzó durante el primer semestre de este año 55,5 millones de pasajeros y el Roca 52,4 millones, el ramal Mitre transportó 36,4 millones, el Belgrano Norte y el San Martín movilizaron cada uno 21,9 millones, el Urquiza 12,8 millones y el Belgrano Sur sólo 5,4 millones. De esta manera, las tasas de crecimiento por ferrocarril no tienen el mismo impacto en el total transportado.

### CUADRO A-V-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
	<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

(continúa)

<sup>4</sup> En mayo del corriente, pasajeros molestos con los problemas en el servicio de trenes protagonizaron violentos incidentes en la estación Constitución, los cuales fueron determinantes en la decisión del Gobierno Nacional de quitarle a Transporte Metropolitano la concesión sobre las ex líneas Roca y Belgrano Sur. Las mismas, pasaron a ser administradas por un consorcio de empresas que ya tiene a su cargo la ex línea San Martín.

**CUADRO A-V-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**

<b>PERÍODO</b>	<b>ROCA</b>	<b>SARMIENTO</b>	<b>MITRE</b>	<b>BELGRANO NORTE</b>	<b>SAN MARTÍN</b>	<b>URQUIZA</b>	<b>BELGRANO SUR</b>	<b>TOTAL</b>
<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>								
Trimestre I	2,5	4,3	2,8	5,4	12,1	-1,2	1,0	4,0
Trimestre II	-15,6	-0,7	1,4	2,0	13,2	-5,2	-15,7	-3,5
<b>Acumulado</b>	<b>-6,9</b>	<b>1,7</b>	<b>2,1</b>	<b>3,7</b>	<b>12,7</b>	<b>-3,3</b>	<b>-7,3</b>	<b>0,1</b>
	<b>PARTICIPACIÓN POR RAMAL (%)</b>							
<b>Acumulado</b>	<b>25,4</b>	<b>26,9</b>	<b>17,6</b>	<b>10,6</b>	<b>10,6</b>	<b>6,2</b>	<b>2,6</b>	<b>100,0</b>

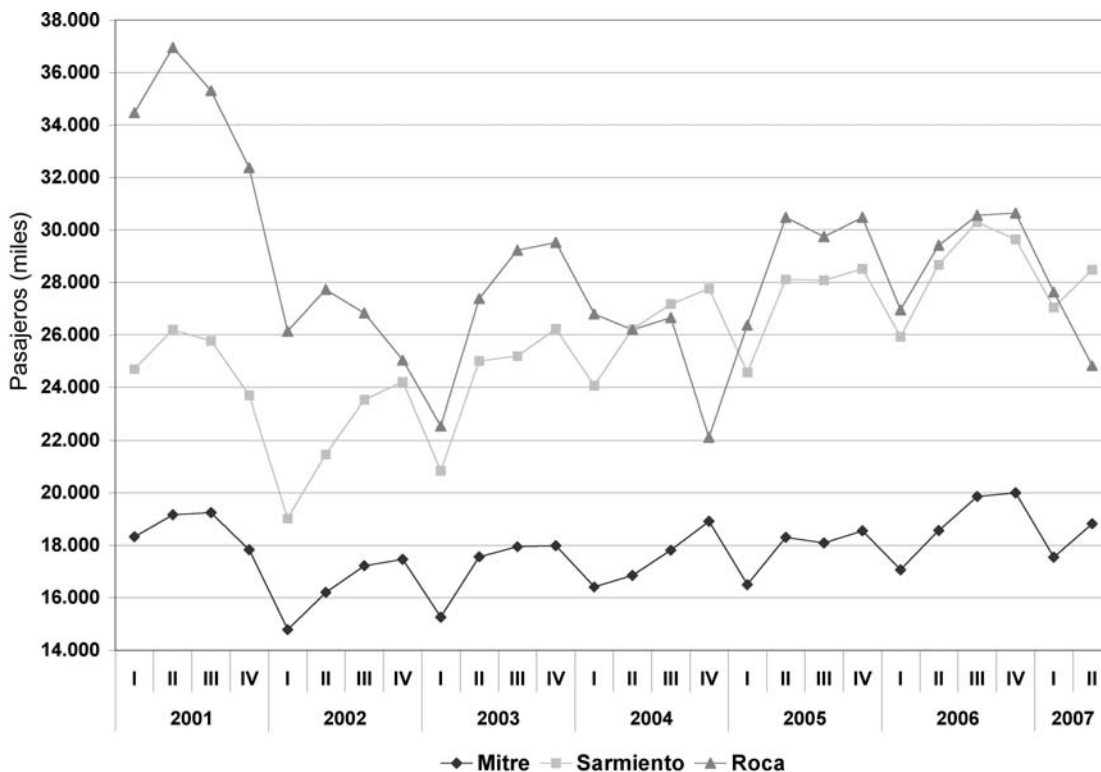
Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

En el primer semestre, el Sarmiento fue el ramal con la mayor participación dentro de la red de ferrocarriles (26,9%), mostrando un crecimiento de 1,7% en el caudal de pasajeros en relación al primer semestre del año anterior. Por su parte, el ferrocarril Roca, siguiendo en importancia por cantidad de pasajeros transportados (25,4%), tuvo una reducción de 6,9%.

El tercer ramal en importancia en el primer semestre del año fue el Mitre (17,6% del total de pasajeros transportados), el cual mostró un crecimiento de 2,1% en el primer semestre, detentando el mayor aumento al interior del grupo de los tres ramales que más caudal transportan (Gráfico A-V-3).

**GRÁFICO A-V-3**

**TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES MITRE, SARMIENTO Y ROCA (EN MILES). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001-2007**



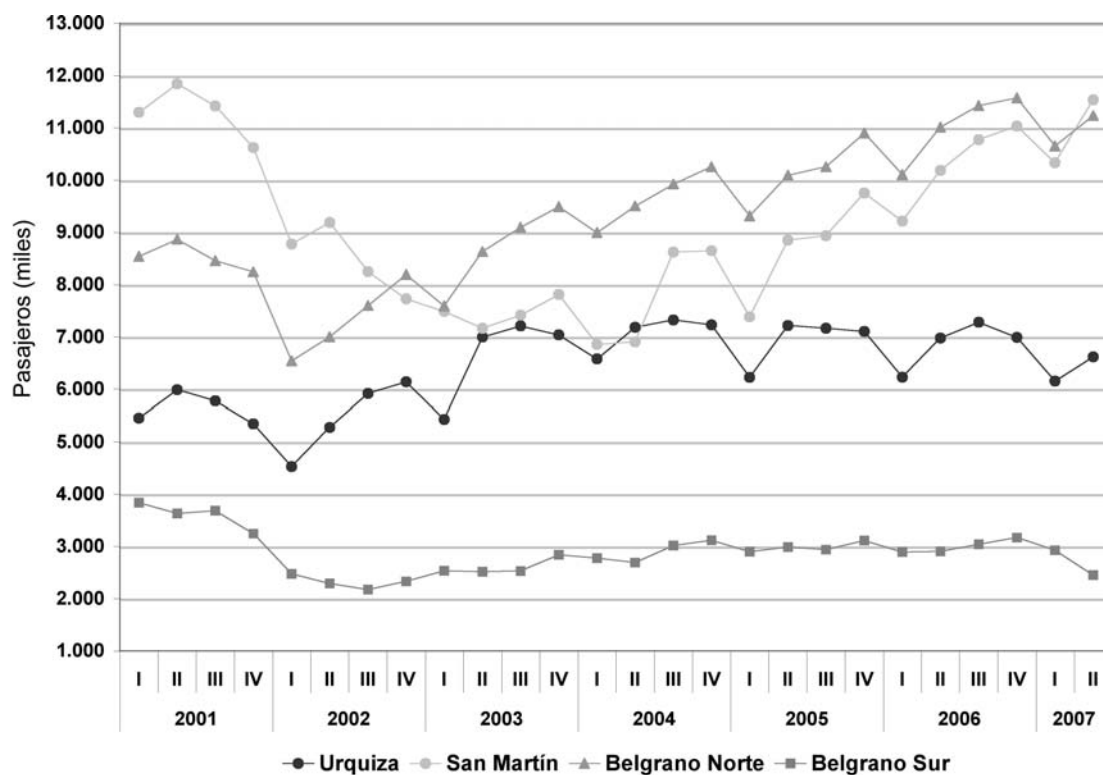
Fuente: CEDEM, Ministerio de Producción, GCBA, en base a datos del INDEC y DGEyC, GCBA.

Tanto el ramal Belgrano Norte como el San Martín, ocuparon a lo largo del primer semestre de 2007 el cuarto puesto en participación, transportando cada uno el 10,6% del total de usuarios. El primero de ellos obtuvo una tasa de crecimiento interanual acumulada del orden de 3,7%, en tanto que el segundo presentó un alza de 12,7% (la mayor de todos los ramales).

El ramal Urquiza, mostró una baja interanual de 3,3% en el primer semestre, pero como su peso en el total de pasajeros transportados es bajo (6,2%), el impacto de la reducción sobre el conjunto de ramales fue limitado. Por último, el ramal Belgrano Sur, que posee la menor importancia relativa (2,6% del total de pasajeros transportados en ferrocarril), exhibió en los primeros seis meses del año la caída interanual acumulada más marcada de todos los ramales (7,3%)(Gráfico A-V-4).

#### GRÁFICO A-V-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 2001-2007



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

## CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

Durante el segundo trimestre de 2007 la circulación vehicular registró una variación interanual de 8,5%, debido al crecimiento del movimiento de automóviles particulares (9,4%) y de colectivos y camiones livianos (6,4%) en los accesos a la Ciudad, mientras que en las autopistas al interior del distrito el incremento fue del orden de 6,7%.

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 (7,7%) y en cada uno de los trimestres componentes, con una desaceleración en el primer trimestre (6,9% de variación interanual) y una aceleración el segundo (8,5%). El crecimiento en lo que va del año fue superior al promedio del transporte público de pasajeros (7,7% contra 1,7%), como viene ocurriendo desde 2004. 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>.

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

Durante el primer semestre de 2007, las autopistas del interior de la Ciudad presentaron tasas de crecimiento mayores a las de los accesos a la Ciudad (8,4% contra 7,7%). En las vías de

acceso al distrito, los autos acumularon un incremento positivo de 7,8%, mientras que los colectivos y camiones livianos un 4,6% (Cuadro A-V-4).

#### CUADRO A-V-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>103.834</b>	<b>396.906</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	28.551	108.397
<b>2007</b>				
Trimestre I	66.303	6.006	25.713	98.022
Trimestre II	70.519	6.261	26.800	103.580
<b>Acumulado</b>	<b>136.822</b>	<b>12.267</b>	<b>52.513</b>	<b>201.602</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

(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*.

**CUADRO A-V-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>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>				
Trimestre I	6,0	2,9	10,3	6,9
Trimestre II	9,4	6,4	6,7	8,5
<b>Acumulado</b>	<b>7,8</b>	<b>4,6</b>	<b>8,4</b>	<b>7,7</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 de 2007, la variación interanual para el transporte público de pasajeros fue de -0,3%. El transporte automotor tuvo un crecimiento magro, del orden de 0,9%, en tanto los ferrocarriles y los subtes mostraron una caída en la cantidad de pasajeros transportados (-3,5% y -2,7%, respectivamente). De esta forma, el crecimiento en el transporte público estuvo únicamente motorizado por el transporte automotor (con el grupo 1 a la cabeza, el cual representa el 75,6% de los viajes en colectivo). En el primer semestre del año, todas las categorías de transporte público mostraron variaciones interanuales levemente positivas, resultando en 1,7% el crecimiento promedio.
- Dentro del transporte automotor, el grupo 2 es el que más creció en el segundo trimestre (3,1%), secundado por el grupo 1 que creció apenas 1%; por su parte, los colectivos del distrito federal no tuvieron variación respecto al mismo período del año anterior. Para el acumulado al primer semestre de 2007, en cambio, el mayor crecimiento lo mostró el grupo 1 (3%), en tanto que el grupo 2 y las líneas del distrito federal lo hicieron en 0,8% y 0,1%, respectivamente.
- En lo que respecta a los subtes, las líneas que mostraron mayor dinamismo en el segundo trimestre fueron la C (4,5%) y la E (2,4%). Las restantes tuvieron un descenso en el nivel de pasajeros transportados respecto al año anterior, siendo las caídas más significativas las correspondientes al premetro (8,7%) y a la línea A (8%). El comportamiento de las diferentes líneas se repite al considerar los primeros seis meses del año en su conjunto, aunque el promedio general arrojó, en este caso, un leve incremento respecto al mismo período del año anterior (0,5%).
- El transporte en ferrocarriles tuvo en el segundo trimestre un dinamismo inferior al del transporte público en general (-3,5%). Los ramales Belgrano Sur, Roca, Urquiza y Sarmiento mostraron un comportamiento interanual negativo (15,7%, 15,6%, 5,2% y 0,7%, respectivamente). Por su parte, la línea San Martín fue la que mostró la mayor suba interanual (13,2%), en tanto que los ramales Mitre y Belgrano Norte tuvieron una dinámica levemente positiva.
- Durante el primer semestre del año (al igual que en el segundo trimestre), el ramal que registró el mayor incremento interanual fue el San Martín (12,7%), que transportó 10,6% de los pasajeros que viajaron en ferrocarriles. En segundo lugar se ubicó el Belgrano Norte, con un crecimiento de 3,7% y una participación también del orden de 10,6%. Las líneas Mitre y Sarmiento, que tuvieron un incremento interanual de 2,1% y 1,7% respectivamente, transportaron en conjunto cerca del 45% de los usuarios de trenes. Finalmente, las restantes líneas mostraron comportamientos decrecientes: el ramal Belgrano Sur tuvo una caída de 7,3% (aunque sólo un 2,6% de participación en el transporte de pasajeros), la línea Roca cayó 6,9% (participando sin embargo, en más del 25%) y el ramal Urquiza tuvo una caída de 3,3% (6,2% del total de viajes).
- Durante el segundo trimestre de 2007 la circulación vehicular en los accesos a la Ciudad registró una variación interanual de 8,5%, debido al crecimiento del movimiento de automóviles particulares (9,4%) y de colectivos y camiones livianos (6,4%), mientras que en las autopistas al interior del distrito el incremento fue del orden de 6,7%. 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 (7,7%).