



El día que desaparecieron los colectivos

Una mañana en Buenos Aires, la gente agolpada en las paradas empezó a mirarse mutuamente con sorpresa porque no pasaba ningún colectivo. Las aplicaciones que mostraban su ubicación no prendían ningún punto en el mapa. En las redes sociales se comentaba que este fenómeno estaba pasando en toda la metrópolis, desde Zárate a La Plata. De a poco, las radios y los portales de noticias fueron informando que todos los colectivos habían desaparecido. Se desconocían los motivos, pero lo cierto es que, como en un relato kafkiano, de un día para el otro no hubo más colectivos en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Esta situación sorprendió a Martina y su hijo en la parada del colectivo que los llevaba, a él a la escuela, y a ella al trabajo. Al enterarse por los medios de la novedad, volvieron a la casa. Martina decidió usar su moto ese día. Normalmente la usaba sólo para salidas de fin de semana con amigas,

pero no para ir al trabajo porque estaba preocupada por la cantidad de siniestros con motos que había visto. Además, le gustaba el viaje en colectivo con su hijo; era una rutina donde podían ir charlando y no tenía que preocuparse por estacionar en la escuela, que siempre era complicado. El hijo de Martina se enteró, al llegar a la casa, que Guadalupe, la mujer que cuidaba a su hermana menor, no iba a poder llegar ese día. Entonces se quedó para ayudar a cuidar a su hermanita con Diego, su papá. Diego normalmente usaba el auto para ir al trabajo, pero al no llegar Guadalupe no pudo irse. Como trabajaba en la parte financiera de una empresa petroquímica, podía seguir trabajando desde la casa, así que se quedó. Pensó en contratar un servicio de combis privadas para llevar los operarios a la planta. Sin embargo, Diego hizo las cuentas y vio que los costos de mover tanta gente eran muy grandes. Esto podría llegar a impactar mucho en los costos de la empresa.

Guadalupe normalmente tomaba el tren Roca desde Glew para ir a Capital a cuidar a la hija menor de Martina y Diego, pero para llegar a la estación se tomaba el 501. Es por eso que ese día no pudo ir. Su marido, Miguel, tenía una camioneta, pero no la podía llevar porque ese día había salido más temprano a una obra a hacer los trabajos de plomería. Guadalupe pensó en pedirle a su prima que la cubra, pero como ella vivía en Virrey del Pino, y allí no había tren, directamente no podía hacer el viaje. Había un servicio de combis informales en el barrio, pero era más caro que el colectivo donde ella viajaba con tarifa social. Para colmo, eran vehículos muy viejos y se viajaba mal.

Miguel salió como siempre ese día, sin saber que no había colectivos, para encontrarse con las avenidas tan cargadas que tardó el doble de tiempo en llegar. No paraba de golpear el volante insultando por estar demorando tanto en el tránsito sobre la avenida. Los 70 autos que él podía ver a su alrededor ocupando los dos carriles de toda la avenida en esa cuadra trasladaban a 100 personas que normalmente entraban cómodamente en dos colectivos. Con esa manera de ocupar el espacio, la

congestión era esperable.

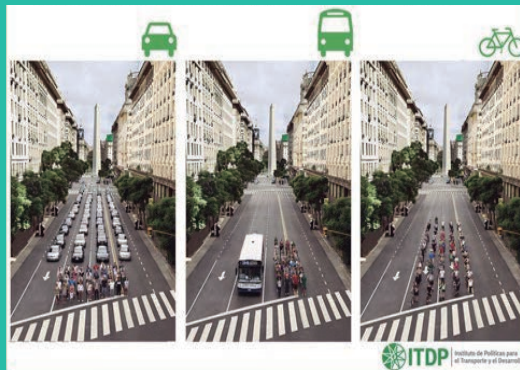
Para peor, no encontró lugar para estacionar. Él siempre usaba la camioneta y nunca había tenido tantos problemas para llegar y estacionar en la obra. El disgusto de Miguel era entendible y legítimo, pero, aunque él no lo supiera, también era esperable. Por cuadra, hay lugar para que estacionen, a lo sumo, 20 o 25 autos, y el edificio donde él estaba trabajando podría fácilmente ocupar por sí solo todos esos espacios, dado que podían construir apenas 5 o 6 cocheras.

El misterio de la desaparición de los colectivos seguía y así fue que el hijo de Martina y Diego empezó a tomar el subte para llegar a la escuela; los días en los

que no podía subirse, llegaba tarde a clases. Por suerte, en la escuela no le pasaban la media falta porque eran muchos los estudiantes en la misma situación. Incluso era peor para los alumnos que no vivían cerca del subte, y tenían que encontrar un medio alternativo que los demoraba aún más. Cuando él escuchaba que la gente reclamaba que había que hacer más subtes, pensaba si primero no sería más útil lograr que funcionen bien

¿El transporte público mejora la congestión?

Uso del espacio para movilizar 60 personas



Fuente: ITDP - GCBA

Uso del espacio de estacionamiento en calzada



Fuente: 21st Century City

¿Qué impactos tiene la ausencia de transporte público?

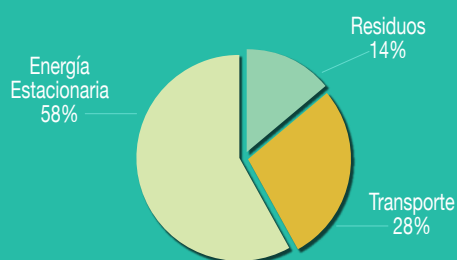
los que ya existían, en los que muchas veces no lograba subirse. A él le serviría que el subte tuviera más vagones¹ (claro que habría que ampliar las estaciones y otros cambios operativos) o mejor frecuencia, en ambos casos para que entren más pasajeros. Pero a muchos de sus amigos les serviría más que construyeran una nueva línea que llegara a zonas sin cobertura. Sus demandas se concentraban en ampliar la red del subte porque ello no implicaba derribar casas, como sí sucedería en el caso del tren. También porque permitiría un servicio cada 2 minutos, ya que no hay una barrera que se baja y corta la ciudad al medio (como pasa con los trenes si no hay viaductos o pasos a desnivel). Pero esta ventaja del subte también tenía su contracara negativa: una obra de ingeniería de esa magnitud es muy costosa y demora mucho tiempo en ser terminada².

Con el paso del tiempo esta situación no hizo más que empeorar. Los siniestros viales que Martina había visto antes, y por los cuales decidía no usar la moto en días

de semana, se multiplicaron cuando esta se volvió un modo de transporte más común³. Muchos empezaron a usar la moto para intentar esquivar la congestión, pero sobre todo para poder encontrar un lugar para estacionar, cosa que se había vuelto imposible, como ya lo había experimentado Miguel. Los espacios para estacionar y las avenidas estaban colmadas por todas las personas que usaban el auto, los taxis y las combis que ahora intentaban cubrir el vacío que habían dejado los colectivos.

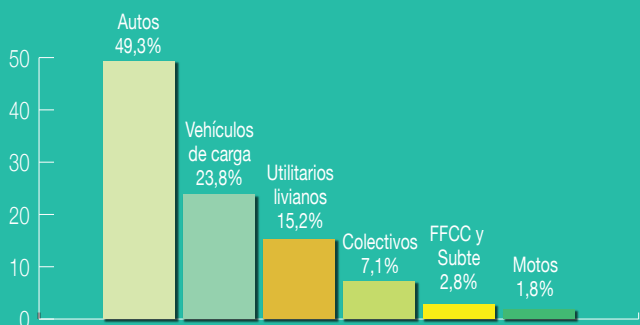
El Área Metropolitana de Buenos Aires, de a poco, se tornó en un ecosistema difícil para habitar. El aire estaba muy viciado por tantos vehículos dando vueltas. No se podía respirar bien y el ruido era todavía peor, con los motores permanentemente sonando. Finalmente, como viajar se volvió tan caro o difícil, muchas actividades, simplemente, dejaron de realizarse: trabajos que no se hicieron, turnos médicos que se perdieron, películas que no se fueron a ver; todo esto con un fuerte impacto en la economía de la ciudad y sus habitantes.

Porcentaje de emisiones de CO₂eq para los diferentes sectores de transporte en CABA (2016).



Fuente: Plan de movilidad limpia de la ciudad de Buenos Aires

Emisiones de CO₂eq del sector transporte en CABA (2016)



Fuente: Plan de movilidad limpia de la ciudad de Buenos Aires

¹ En realidad la palabra vagón se usa para trenes de carga. Propiamente dicho, en trenes de pasajeros se dice "coches".

² Se estima que construir un kilómetro de subte cuesta entre 120 y 160 millones de USD (tomando las estimaciones de la línea F <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/la-linea-f-costara-2-mil-millones-nid2268652/>) y se tarda en poco menos que 1 año y medio (considerando el primer tramo de la línea H).

³ En Argentina, los siniestros viales ya eran la octava causa de muerte en el país con 4911 muertes al año en 2019 -14 por día o 409 por mes. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_anuario2018_v3.pdf

Tiempo que se tarda en hacer circular 200 personas por modo

- ▶ Autos 4:08 min
- ▶ Buses 0:31 min
- ▶ Tranvías 0:32 min
- ▶ Bicicleta 1:59 min
- ▶ A pie 0:38 min

PTV GROUP
the mind of movement

5 modes of transport
with 200 people each

Which mode will be the first to cross the line?

Occupancy per mode:

- ▶ 1.5 people in 133 cars
- ▶ 20 people in 10 busses
- ▶ 40 people in 5 trams
- ▶ 200 bikes
- ▶ 200 pedestrians

El colectivo tenía como ventaja, no sólo que casi todos tenían una parada más o menos cerca de su casa, sino que desde hacía unos años era un modo de transporte muy barato. Diego recordaba que ese precio fue cambiando. Cuando iba a la escuela, muchos años atrás, su mamá le daba 50 centavos para tomarse el colectivo de vuelta, pero él los usaba para comprarse un alfajor que comía mientras caminaba de regreso a casa. Con el tiempo, el boleto se fue haciendo más barato que el alfajor, y que otras varias cosas también. No necesariamente porque lo que cuesta mover un colectivo se hubiera reducido. Las ruedas se desgastan, como otras partes, y hay que comprar nuevas, hay que llenar el tanque de combustible, hay que renovar las unidades cuando llegan al final de vida útil, hay que pagar el salario del conductor, y todo eso tiene un costo. Lo que fue pasando es que la plata para pagarlo ya no venía tanto de los boletos

¿Cuánto cuesta mover un colectivo?

que los usuarios abonaban, sino de los subsidios que el Estado pagaba para que ese boleto no fuera tan caro, y la gente que no tenía el salario de Diego pudiera usarlo sin problema.

Que Diego y Guadalupe tuvieran que pagar lo mismo, con dos ingresos distintos, cambió cuando se empezó a usar la SUBE. Guadalupe empezó a pagar menos para ir

a la casa de Diego a cuidar a su hijo porque pagaba un boleto con atributo social, una tarifa diferenciada. También porque su pasaje de tren le costaba menos por

tomarlo después de tomar un colectivo; lo que se llamaba “tarifa integrada”. La desaparición de los colectivos causó, tanto para Martina como para Guadalupe, que viajar fuera más caro. Y para Diego y Miguel, que fuera más complicado y más lento cada viaje. Lo contemos en plata o en tiempo, para todos fue más difícil viajar.

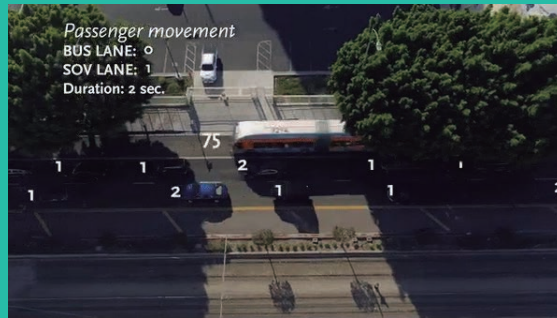
Es verdad que antes de desaparecer, viajar en colectivo tampoco era una panacea. El ritual que Martina disfrutaba con su hijo arriba de la línea 140, tenía su lado oscuro. Les molestaba mucho esperar en la parada con tanta incertidumbre, porque el colectivo podía venir inmediatamente o tardar 20 minutos. También podía ocurrir que llegaran 3 juntos de golpe. Se les hacía muy difícil planificar el viaje así. Pero lo que realmente la sacaba de quicio a Martina era tardar tanto. Que parara cada 2 cuadras haciendo maniobras

raras por los autos mal estacionados o en doble fila, que diera tantas vueltas doblando por calles muy angostas y con muchos autos. Le molestaba en particular en el viaje de ida al centro, porque a la vuelta el colectivo agarraba por la avenida Córdoba que tenía un carril exclusivo para colectivos. Incluso con todos los taxis que también podían utilizar ese carril, todo fluía con más facilidad. Esa diferencia la sentía todavía más cuando, para hacer algún trámite, tomaba alguna línea que iba por el Metrobús del Bajo o de 9 de Julio.

Algunas de estas cosas alimentaban la mala fama que, para algunos, tenían los colectivos. Como suele ocurrir, la reputación del colectivo no sólo se nutría de la experiencia de los usuarios, sino de los prejuicios de los no-usuarios. En todo caso, es difícil saber si no los usan porque tienen esa opinión o tienen esa opinión porque no viajan en colectivo. Pero los colectivos, en el imaginario popular, parecerían no ser el modo más elegante de viajar. Algunos dicen que prefieren el subte o el tren porque es más

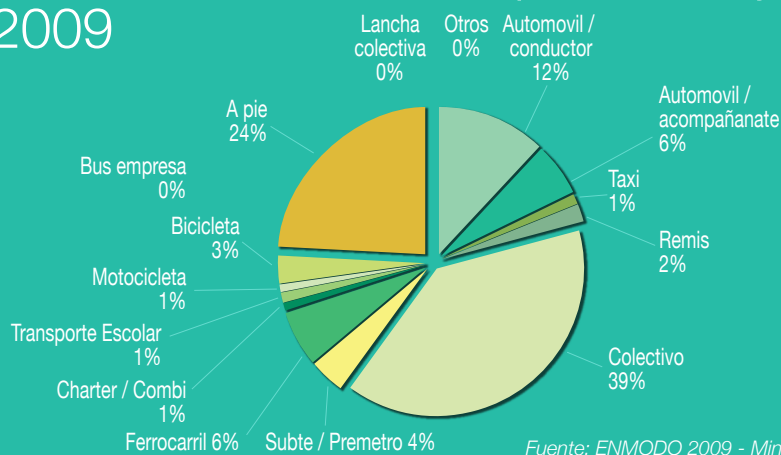
confiable en la frecuencia o porque viajan más rápido. No falta el que le gustaría que Buenos Aires tuviera la impronta europea de los tranvías. Pero más allá de la imagen o la fama que los colectivos tengan, la realidad es que las personas que no usan el colectivo son una minoría. En el Área Metropolitana de Buenos Aires el colectivo es el modo más utilizado por las personas, más que el auto particular, la moto, el tren o subte.

Personas en circulación por tipo de carril



Fuente: Agencia de Transporte Metropolitano de Los Angeles, EEUU

Distribución modal de las etapas de viajes - AMBA 2009



Fuente: ENMODO 2009 - Ministerio de Transporte de la Nación

Es por eso, que su desaparición produjo un colapso total del sistema y mostró que el colectivo en Buenos Aires no era fácilmente reemplazable por otros medios. Pero, además, muchas personas, como Guadalupe, pueden utilizar un tren o un subte porque hay un colectivo que las acerca a la estación.

Este relato ficcional, esta ucronía, sirve como disparador y resumen de muchos temas sobre el mundo de los colectivos que iremos publicando en próximas notas. Es una excusa para recorrer algunos de los elementos más importantes que deben formar parte de una discusión pública muy necesaria sobre el sistema de colectivos. Por un lado, es necesaria porque hoy se emplean muchos recursos para sostenerla. Esos recursos pueden provenir del dinero de los contribuyentes y las arcas públicas vía subsidios, o ese costo puede cubrirse a partir del boleto que pagan los usuarios. Quizás haya lugar para hacer algunas reformas que impliquen que el costo de mover un colectivo sea menor, más allá de cómo y quién lo cubra. En segundo lugar, y quizás con mayor importancia, la ventaja

del colectivo por sobre los modos masivos (tren, subte, tranvía, etc.) es su flexibilidad. Un colectivo puede ir casi por cualquier calle o avenida. Puede adaptarse a cualquier cambio que se produzca en la ciudad, como nuevos barrios, nuevos centros de trabajo, nuevas centralidades, y también a los cambios en cómo las personas se mueven. Sin embargo, en Buenos Aires, la red de colectivos es prácticamente la misma desde hace décadas. Mantener la red como está es desaprovechar su principal ventaja: la plasticidad.

Estas notas pretenden contribuir con información y algunas ideas que creemos relevantes para esa discusión. Discutiremos la importancia del colectivo en la Área Metropolitana de Buenos Aires, qué innovaciones ha habido en la red de colectivos y hacia dónde van esos cambios, cuánto cuesta brindar el servicio y por qué el boleto vale lo que vale y, finalmente, cuáles son los instrumentos que tenemos a disposición para llegar a donde queremos, partiendo de donde estamos.

Alejandro Sicra y Felipe González.
Instituto de Transporte. UNSAM
(Universidad Nacional de San Martín)