

Blanco, Jorge (octubre 2007). *Autopistas y patrón de movilidad : Los autos locos*. En: Encrucijadas, no. 42. Universidad de Buenos Aires. Disponible en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad de Buenos Aires: <<http://repositorioubi.sisbi.uba.ar>>

AUTOPISTAS Y PATRÓN DE MOVILIDAD

Los autos locos

Las noticias traen a un primer plano, recurrentemente, conflictos y problemas relacionados con la movilidad en el ámbito de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El incremento del número de vehículos que circulan por la ciudad, la enorme cantidad de accidentes de tránsito, los problemas habituales de los usuarios de trenes y subterráneos son algunos de los temas de referencia que esas noticias destacan. En el marco de esas urgencias el autor presenta algunas reflexiones de más largo plazo en relación con las autopistas y con los esquemas de movilidad basados en el uso del automóvil particular.

Jorge Blanco

Geógrafo, graduado en la Universidad de Buenos Aires, y Magíster en Políticas Ambientales y Territoriales, UBA/Facultad de Filosofía y Letras. Docente e investigador del Departamento e Instituto de Geografía de la UBA. Miembro del Programa Transporte y Territorio, especialista en temas de transporte urbano.

Las autopistas metropolitanas

Las autopistas metropolitanas reconocen como primer paso en su conformación la inauguración, en la década de 1940, de la avenida General Paz y la Autopista Ricchieri. Luego de algunas décadas, a ellas les siguieron los Accesos Norte y Oeste (fines de las '60 y principios de los '70), las controvertidas autopistas de la Ciudad de Buenos Aires construidas durante la dictadura militar y el Camino del Buen Ayre. En conjunto, fueron conformando un esquema marcadamente radial que llegaba directamente hasta el área central, desafiando lo que la mayoría de los urbanistas sugieren como función primordial de una red de autopistas. Las conexiones transversales, por su parte, eran limitadas e incompletas.

En la década de 1990 se impulsó desde el Estado un nuevo ciclo de inversiones en autopistas que incluyó la renovación y ampliación de la infraestructura existente (por ejemplo, el Acceso Norte, la General Paz y el Acceso Oeste), la terminación de proyectos largamente demorados (como el cierre del Acceso Oeste, Autopista Buenos Aires-La Plata), la construcción de nuevas autopistas (Ezeiza-Cañuelas) y la vuelta a la agenda de antiguos proyectos (Autopista Parque Presidente Perón, Ruta provincial N° 6 y la autopista Ribereña).

El carácter radial de las autopistas metropolitanas se acentuó con las obras realizadas en la década de 1990 y sólo cuando concluya la realización de los últimos proyectos se contará con una red más integrada en la que los accesos radiales sean complementados con vías anulares. En conjunto, la reestructuración de los '90 implicó una inversión de grandes sumas de dinero que contrastan frente a las modestas ambiciones (incumplidas, por otro lado) del plan de recuperación del transporte público.

Autopistas - ciudad

Las decisiones en materia de infraestructura de transporte tienen importantes consecuencias en relación con la conformación de la ciudad. El esquema tradicional de expansión suburbana de la Región Metropolitana de Buenos Aires, que se basaba en la provisión de transporte público y en la construcción paulatina de barrios por parte de sectores de ingresos medio-bajos y bajos, se hizo más complejo a partir de la década de 1990.

Así es cómo surgieron y se consolidaron distintos tipos de urbanizaciones cerradas, dispersas y de baja densidad; cobraron renovado impulso parques y sectores industriales situados directamente en contacto con las autopistas; se generaron nuevas centralidades comerciales y de servicios en las áreas de expansión urbana que tuvieron como eje las vías rápidas. No sostenemos que las autopistas causaron o dieron origen a estos procesos, sino que en torno de esa infraestructura se articularon las decisiones de actores del sector inmobiliario y empresas industriales, comerciales y de servicios.

Desde esta mirada la secuencia lineal entre inversión en infraestructura y desarrollo urbano es reemplazada por un análisis de los procesos en curso, sus tendencias y las estrategias de los actores sociales en torno al nuevo escenario de oportunidades que dicha inversión proporciona (Miralles-Guasch, C., 2002; Blanco, J, 2006).

Un patrón de movilidad automóvil-intensivo

El esquema de urbanización que describimos se corresponde estrechamente con un patrón de movilidad del tipo "automóvil-intensivo". Un patrón de movilidad se refiere a la forma de articulación de las actividades cotidianas en sus distintas localizaciones y a una selección modal; o sea que involucra los motivos de desplazamiento, el modo de transporte en el que se realizan y la localización de las actividades. De allí se desprende que la oferta de modos de transporte y las modalidades de acceso a dichos modos condicionan el patrón de movilidad (Vasconcellos, 1996).

En particular, el patrón es intensivo no sólo porque para realizar cualquiera de las actividades cotidianas resulta casi imprescindible utilizar el automóvil, sino también porque un único automóvil por hogar puede ser insuficiente para brindar la movilidad necesaria a sus miembros. En este esquema es claro que la provisión de transporte público enfrenta grandes desafíos, dado el alto nivel de dispersión y la baja concentración de un umbral de demanda aceptable para su funcionamiento. Sólo como nota adicional vale la pena señalar las dificultades que esto implica para quienes trabajan en estos ámbitos de urbanización dispersa y no cuentan con posibilidades económicas de disponer y poder usar un automóvil.

Autopistas, automóviles, autopistas... ¿un ciclo sin fin?

Pero no se trata solamente de la utilización del automóvil en la periferia urbana, en un contexto de baja densidad de población. Como una parte importante de los empleos continúa relativamente concentrada en el centro metropolitano, el automóvil se volvió en la opción privilegiada para los sectores de ingresos medio altos y altos que mudaron su residencia hacia las áreas de expansión urbana. Los usuarios del automóvil suelen tener una muy baja propensión a cambiar por transporte público, menor aún si éste no ofrece un servicio de calidad. Los sectores de ingresos más bajos, en tanto, soportan diariamente las deficientes prestaciones que les ofrecen los concesionarios de los

servicios ferroviarios.

En este marco, si los problemas de congestión no se presentaron antes fue por la profunda crisis que afectó al país a principios de la década de 2000. La paulatina recuperación del nivel de actividad económica fue acompañada por una intensificación del volumen de tránsito. Quedaron así en evidencia las obras aún no realizadas (por ejemplo, la construcción de los carriles faltantes en algunas autopistas) y se plantearon nuevos proyectos de ampliación (por ejemplo, de la General Paz). Se trata de una secuencia sin fin, al menos planteada en esos términos, en la que a cada momento de congestión vehicular se responde sólo con la ampliación de la infraestructura existente.

Movilidad individual y transporte público

El creciente uso del automóvil particular es un proceso que afecta a todas las sociedades, con distintos ritmos y diferencialmente según los niveles de ingresos y las organizaciones urbano-regionales propias de cada país. Ascher (2004) sostiene que hay una tendencia a controlar individualmente de los ciudadanos a controlar su “espacio-tiempo” a través de los medios técnicos que aumentan su autonomía. La motorización se da aún en ciudades con una buena oferta de transporte público, por lo que hay que diferenciar motorización del uso del automóvil. Este último aspecto hace referencia al ¿para qué tipos de viajes utilizar el automóvil?

En este sentido, el debate sobre las autopistas ha sido considerado históricamente en el marco de la oposición transporte público versus transporte privado. En los términos actuales, ese debate parece anacrónico siendo que es imperioso brindar un excelente sistema de transporte público, adecuadas alternativas para la circulación en automóvil y posibilidades flexibles y variadas de articulación entre ambos. En todo caso, en ese debate resulta crucial la buena provisión de transporte público, porque si no lo hay no sólo se deja afuera a una gran parte de la población que no dispone de automóvil o que no puede asumir el costo de su utilización, sino que se empuja hacia una saturación aún mayor de la infraestructura vial existente. En definitiva, la provisión de transporte público eficiente también implica un compromiso democrático de igualdad ciudadana.

Bibliografía

- Ascher, François; 2004. Los nuevos principios del urbanismo. Madrid, Alianza.
- Blanco, Jorge; 2006. De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En Mundo Urbano N°28, www.mundourbano.unq.edu.ar
- Miralles-Guasch, Carme; 2002. Ciudad y transporte. El binomio imperfecto. Barcelona, Ariel.
- Vasconcellos, Eduardo, 1996. Transporte urbano, espaço e equidade. San Pablo, FAPESP.