



Integración Funcional y Física: Planeamiento del Transporte como si el pasajero importara

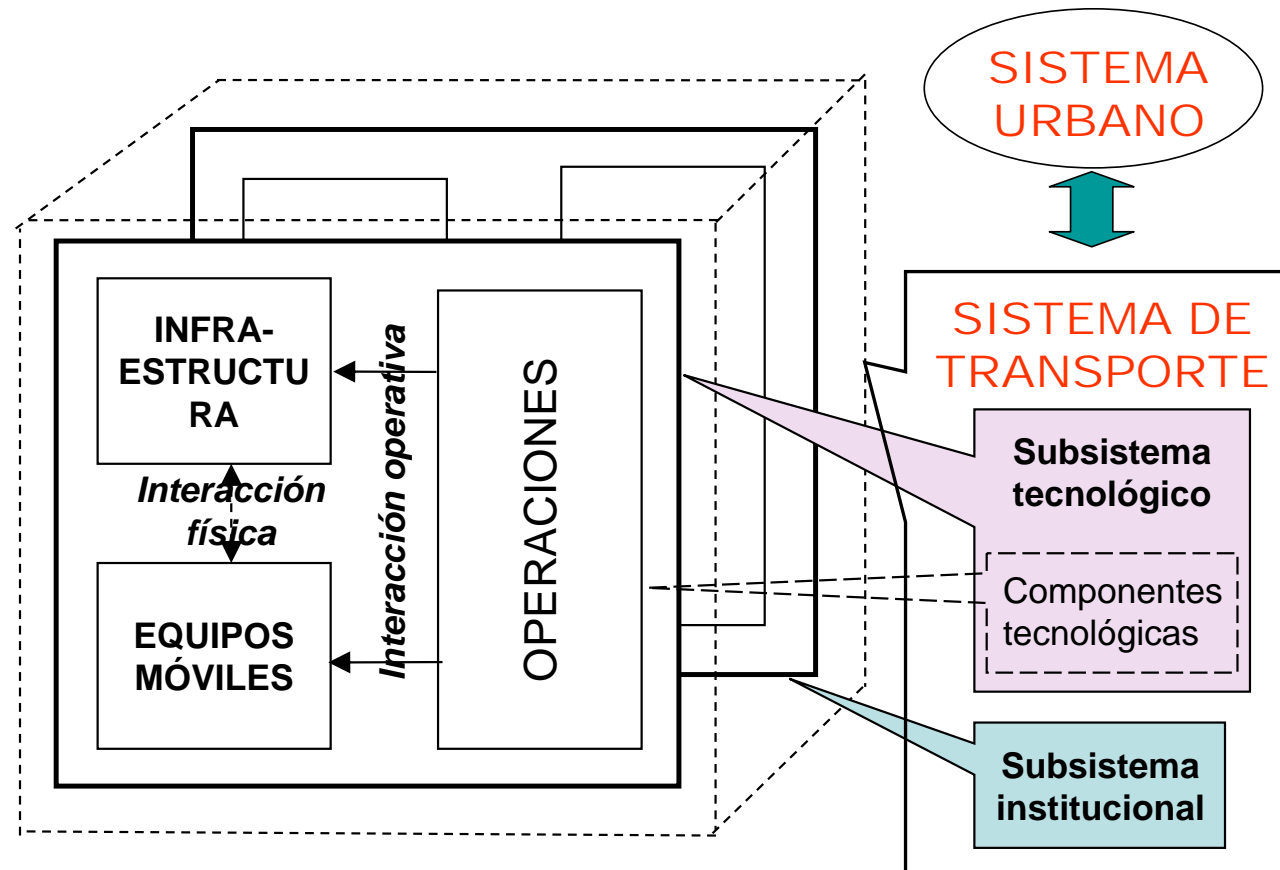
Roberto D. Agosta

Agosto de 2006

CONTENIDO

- **Integraci3n e integraciones.**
- **Integraci3n Funcional y F3sica.**
- **Algunos ejemplos, ideas y reflexiones.**

EL SISTEMA DE TRANSPORTE



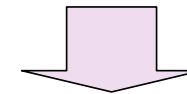
Roberto
Agosta

PRINCIPIOS DEL PLANEAMIENTO DEL TRANSPORTE

- INTEGRALIDAD
 - **TERRITORIAL** (de los mercados)
 - **SISTÉMICA** (entre modos)
- SEGMENTACIÓN (del mercado) y JERARQUIZACIÓN (de los modos)
- SUSTENTABILIDAD
 - **ECONÓMICA**
 - **FINANCIERA**
 - **AMBIENTAL**
 - **SOCIAL**

REQUIERE
Intervenir sobre el
sistema en conjunto
en los diferentes
planos:

- Tecnol3gico
- Institucional
y coordinadamente
con el
Sistema Urbano
(demandas)



COORDINACI3N

LOS PROBLEMAS DE LA FALTA DE COORDINACI3N

Inadecuada internalizaci3n de los costos \Rightarrow toma de decisiones sin considerar sus efectos sobre los **diferentes actores**.

- Indisponibilidad de **informaci3n t3cnica** acerca del sistema.
- Deficiente nivel de acceso a la **informaci3n** y a la **participaci3n** de los **usuarios** (Art.42 CN).
- Deficiente **articulaci3n institucional** (multiplicidad de jurisdicciones).



INEFECTIVIDAD
Falta de satisfacci3n de ciertas demandas de transporte.



- INEFICIENCIAS**
- En el uso de los recursos para proveer los servicios.
 - En los costos para los usuarios (transbordos,).

P3rdida de atractividad del Sistema de Transporte P3blico

INTEGRACIÓN

Incorporación de los diversos componentes y subsistemas dentro de un único esquema de planeamiento y operación del sistema de transporte urbano que permita hacer un uso eficiente de los recursos disponibles para asegurar la movilidad urbana.

INTEGRACI3N

- Operar todos los componentes como parte de un sistema 3nico.
- Eliminar duplicaciones innecesarias.
- Extender la disponibilidad de los servicios.
- Beneficiarse de las econom3as de escala en el planeamiento, las compras y los esfuerzos de difusi3n p3blica.
- Permitir la transferencia entre modos con una tarifa combinada con eficiencia y confort.
- En el l3mite, integrar el proceso de planeamiento del transporte y la regulaci3n de los usos del suelo.

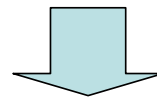
¿PORQUÉ ES UN TEMA?

BENEFICIARIOS DE LA INTEGRACIÓN

- **Usuarios:** comodidad, mayor cobertura, menores tarifas y tarifas más equitativas.
- **Contribuyentes:** menores costos de inversi3n, menores subsidios.

BENEFICIARIOS DE LA "DESINTEGRACIÓN"

- Todos los actores que no han internalizado los costos de la desintegraci3n (operadores, constructores, etc.).
- Brinda menor posibilidad de ejercer el control p3blico.
- En general, los actores la promueven solo si la protagonizan.



Política P3blica

NIVELES DE INTEGRACIÓN

- Institucional
- Tarifaria
- Funcional y Física

INTEGRACIÓN INSTITUCIONAL

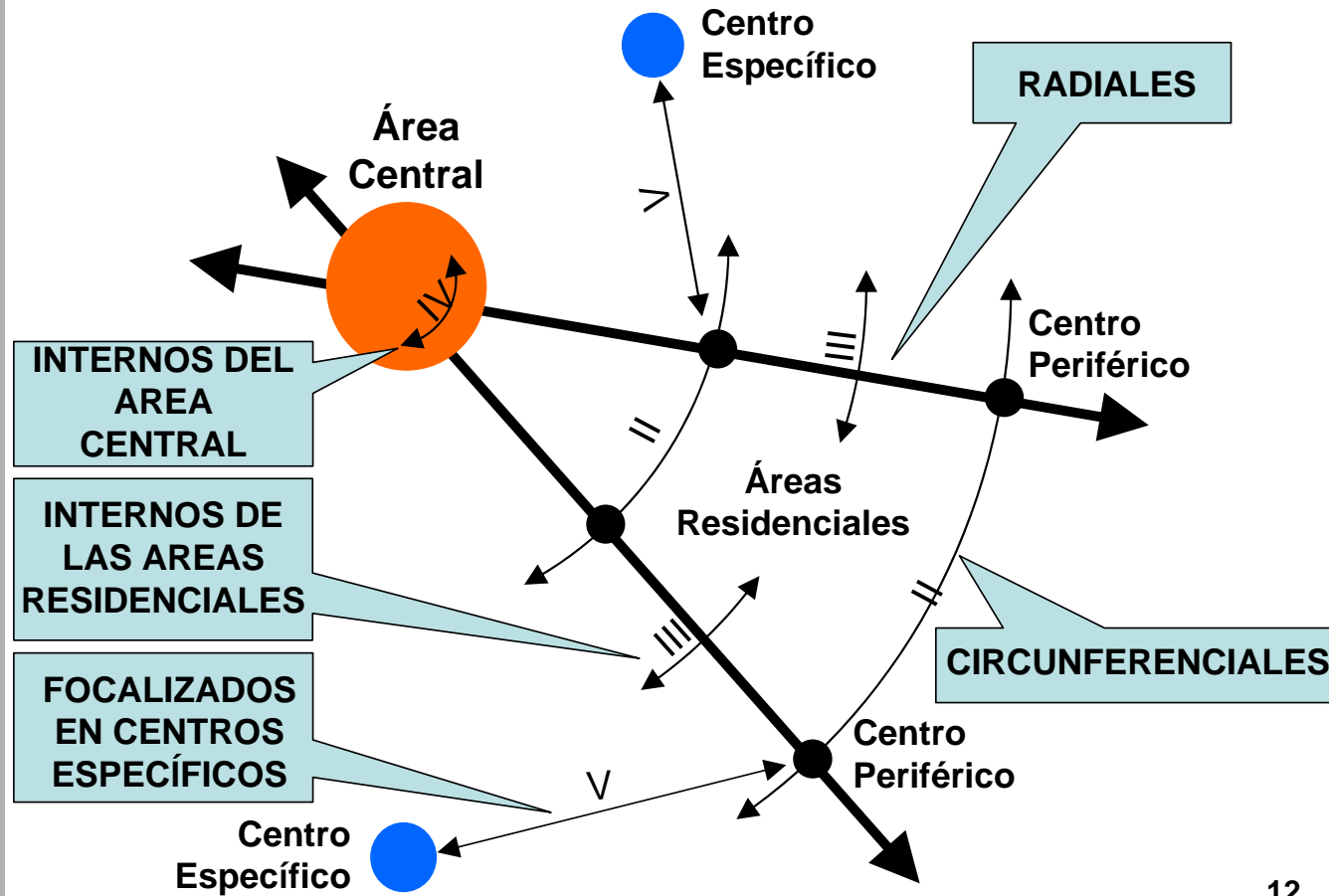
**Ente de Coordinación del
Transporte del Área
Metropolitana
(Ley 25031 - ECOTAM)**

**Agencia Metropolitana de
Transporte
(iniciativa JGM – STN)**

INTEGRACIÓN TARIFARIA

**Unificación de la estructura tarifaria
garantizando el financiamiento del sistema
por medio de esquemas más equitativos
que expliciten los subsidios y
su discriminación por grupos
socioeconómicos,
induciendo la utilización más eficiente del
sistema, por ejemplo fuera de las horas pico.**

INTEGRACI3N FUNCIONAL: LAS DEMANDAS



Roberto
Agosta

INTEGRACI3N FUNCIONAL: LOS MODOS Y SUS FUNCIONES

FERROCARRIL
SUBURBANO

Troncal para flujos masivos.

SUBTERR3NEO

**Corredores de alta densidad.
Descongestionamiento del
Micro y Macrocentro.**

AUTOTRANSPORTE
P3BLICO

- **Complementario (corredores radiales)**
- **Principal (corredores transversales)**
- **Protag3nico (alimentador del sistema troncal)**

AUTOM3VIL
PARTICULAR

**Fuera de los picos y de los
corredores masivos.**

INTEGRACI3N F3SICA

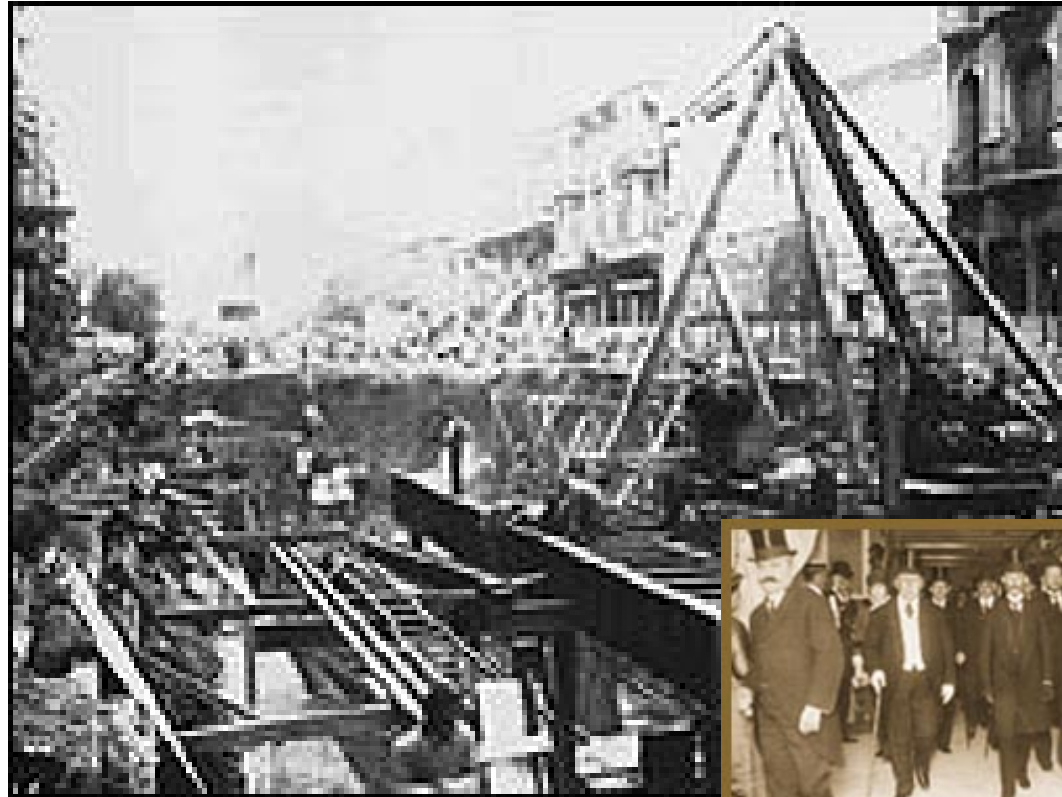
Pensar las redes en conjunto (ferrocarril, subte, colectivo) y al viaje como una unidad, enfatizando el dise1o de los puntos de transbordo.

- Incrementar y hacer m1s confortables los espacios de circulaci3n y espera (veredas y andenes).
- Minimizar, multiplicar y mejorar los puntos de transbordo.
- Poner especial atenci3n en el dise1o y la construcci3n de las paradas y refugios.
- Prever los espacios urbanos para disponer las instalaciones de servicio (centros de transbordo, v3as adicionales, terminales, 1reas de estacionamiento para autom3viles y bicicletas, 1reas de espera para taxis, etc.) y las complementarias (talleres, cocheras y dem1s espacios auxiliares).
- Facilitar el desarrollo del viaje mejorando la informaci3n del pasajero (identificadores de ruta, informaci3n de horario, coordinaci3n entre servicios, etc.).

Para novedades,.... los clásicos:

Roberto
Agosta

PLAZA ONCE / MISERERE (1913)



Roberto
Agosta

PLAZA ONCE / MISERERE



Roberto
Agosta

ESTACIÓN CONSTITUCIÓN (1900)



Roberto
Agosta

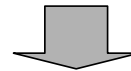
ÁREA CONSTITUCIÓN (1937)



Roberto
Agosta

OBSTÁCULOS PARA LA INTEGRACIÓN FÍSICA

- Los profesionales, los gerentes y los funcionarios públicos minimizan su importancia.
- Los costos de la desintegración casi nunca han sido internalizados por los actores.
- Las áreas otorgadas a las concesiones ferroviarias se restringieron a lo estrictamente operativo.
- Existe un ente inmobiliario del Estado para el cual el problema del transporte resulta un subproducto de decisiones de desarrollo inmobiliario.



En el caso del ferrocarril:

- Riesgo de perder un patrimonio público de gran valor para el sistema de transporte público.
- Sacrificio de zonas necesarias para incorporar nuevas vías, desarrollar viaductos y facilitar el servicio.
- Sacrificio de áreas en cuadros de estaci3n necesarias para desarrollar centros de transbordo.

LA OPORTUNIDAD ACTUAL

- La estructura del ferrocarril suburbano y la de la red de subtes es la de hace 100 años.
- La ciudad y sus demandas son muy distintas.

Sin embargo ...

- Hoy existen importantes espacios ferroviarios disponibles debido a la retracción del ferrocarril interurbano que deben emplearse de acuerdo a una jerarquía:
 - sistema ferroviario en sí,
 - circulación urbana (especialmente para el autotransporte),
 - usos del suelo comunitarios atractores de viajes (minimizando los viajes de concentración),
 - desarrollo del sector inmobiliario, especialmente para usos comerciales.
- Por primera vez en mucho tiempo hay un proyecto oficial para expandir el subte.

ALGUNOS EJEMPLOS DE DESINTEGRACI3N

- **La Red de Subtes de la Ley 670: la Estaci3n Retiro de la L3nea E y su extensi3n.**
- **Los pasajes bajo la Av. 9 de Julio y el Centro de Transbordo Virreyes.**

La Red de Subtes de la Ley 670: la Estación Retiro de la Línea E y su extensión.

Roberto
Agosta

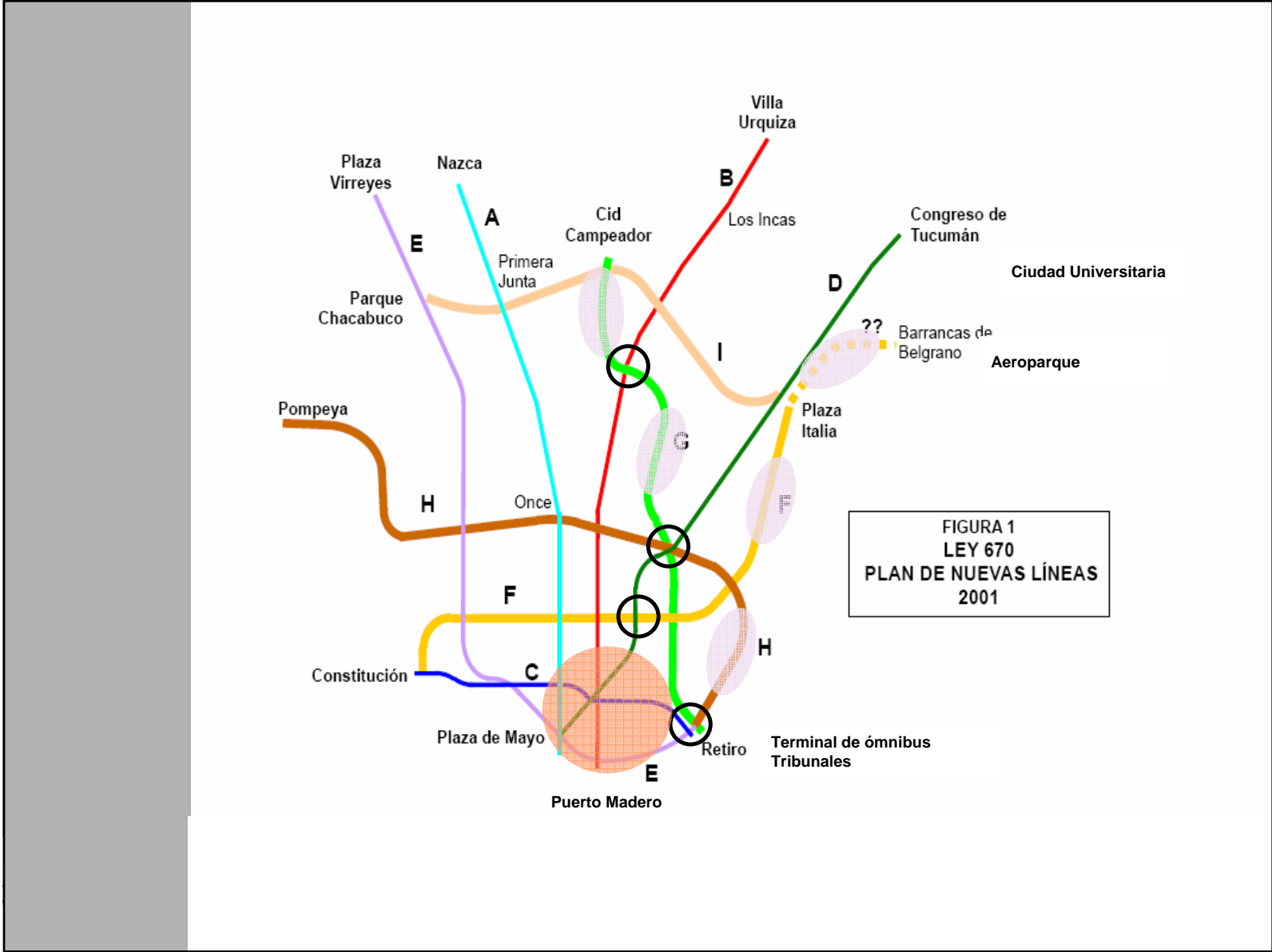


FIGURA 1
LEY 670
PLAN DE NUEVAS LÍNEAS
2001

LEY 670: EJEMPLO DE DESINTEGRACIÓN

- **No se integran P.Madero, los nuevos Tribunales, el Aeroparque y la Ciudad Universitaria.**
- **No se integran los corredores de alta densidad (Av.Las Heras, Av.Luis M. Campos, Av. Córdoba) que requieren uno o dos transbordos para alcanzar el Microcentro.**
- **Plantea cuatro terminales en Retiro.**

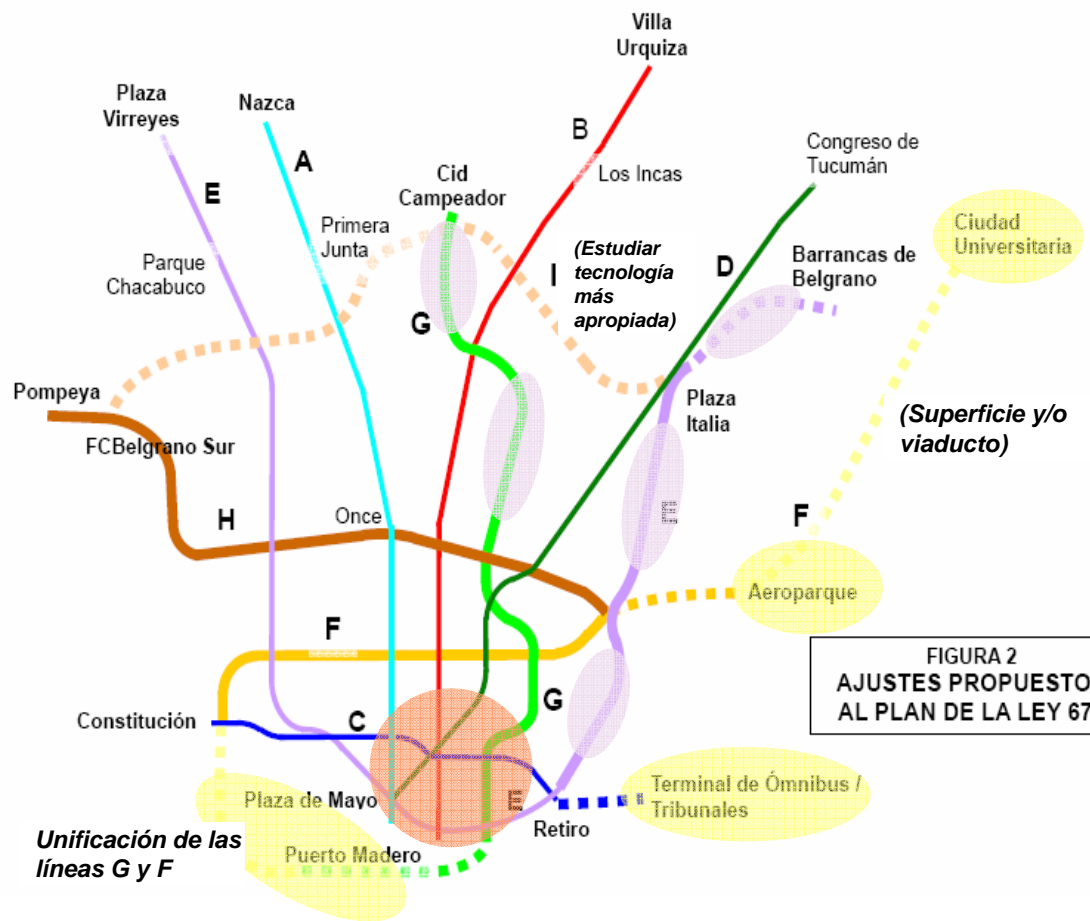


FIGURA 2
AJUSTES PROPUESTOS
AL PLAN DE LA LEY 670

LA EXTENSIÓN DE LA LÍNEA E (un problema urgente)

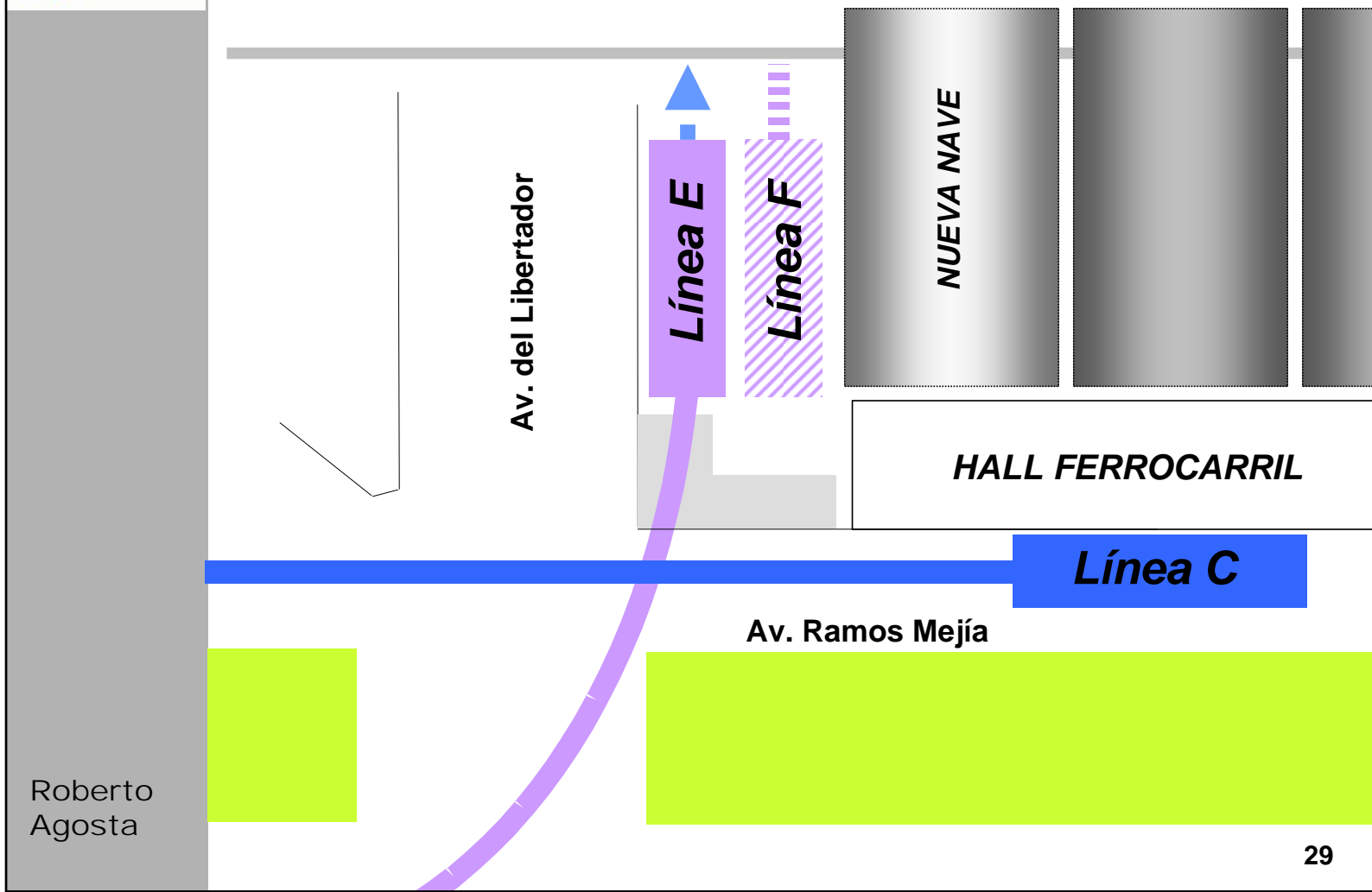
- **La Línea E debe integrarse con la Línea H sirviendo el corredor de Las Heras con grandes ventajas sobre la proyectada Línea F:**
 - **Eliminación de dos terminales en Retiro.**
 - **Acceso directo (sin transbordos) al Microcentro.**
 - **Requiere preservar terrenos ferroviarios e integrarla con el Proyecto Retiro.**

ÁREA RETIRO



Roberto
Agosta

LA ESTACIÓN RETIRO DE LA LÍNEA E



Los pasajes bajo la Av. 9 de Julio y el Centro de Transbordo Virreyes

Roberto
Agosta

LOS PASAJES BAJO LA AV. 9 DE JULIO

INDEPENDENCIA

- Habilitar pasaje existente para libre paso de vecinos.

MARIANO MORENO

- Pasaje hasta vereda oeste (Ministerio).
- Conectar con pasaje Belgrano (Playa de estacionamiento).

SAN JUAN

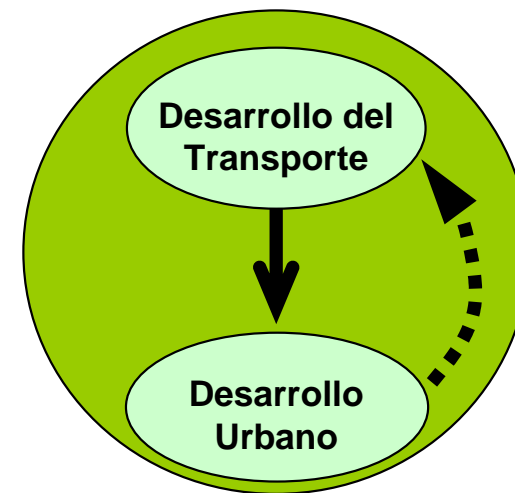
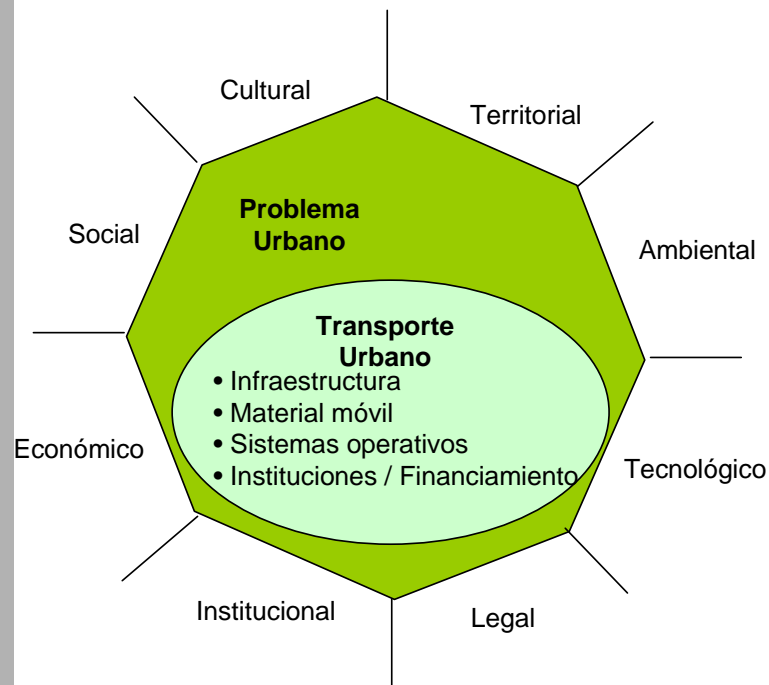
- Pasaje hasta vereda oeste (conflicto con las rampas de la AU1).

EL CENTRO DE TRANSBORDO VIRREYES

- **Los colectivos paran a 1 o 2 cuadras y la gente debe cruzar una rotonda muy peligrosa.**
- **Es posible aprovechar la autopista como área techada para detención de colectivos.**
- **En 2002 se inició un estudio con la Subsecretaría de Tránsito y Transporte del GCBA que finalmente no se implementó.**

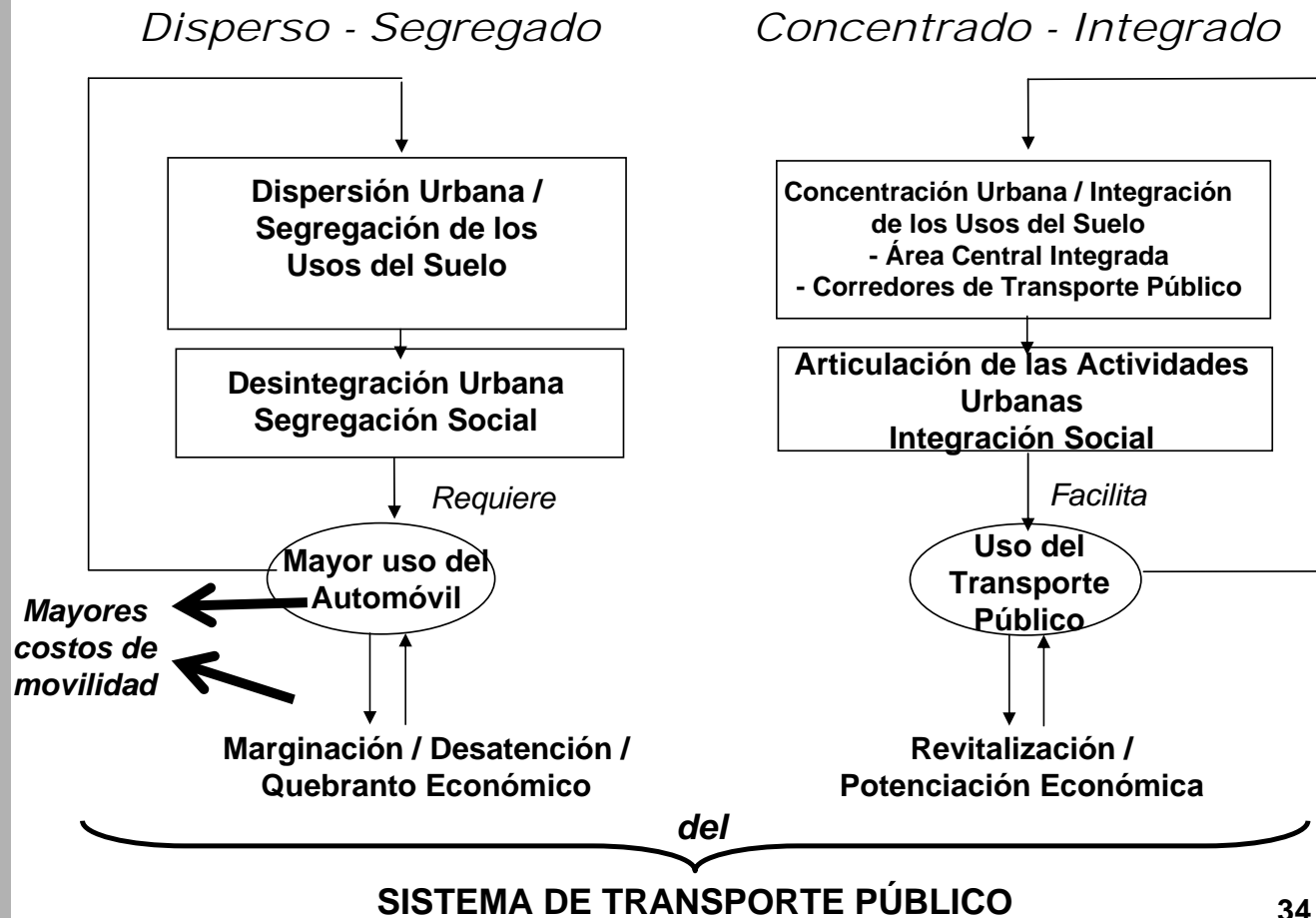
FINALMENTE...

integrar el planeamiento del
Transporte y la regulaci3n del
Uso del Suelo



Roberto
Agosta

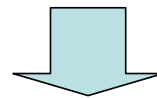
MODELOS URBANOS Y SISTEMAS DE TRANSPORTE



Roberto Agosta

UNA METR3POLI PARA EL TRANSPORTE P3BLICO

- **Reforzando la presencia del sistema: favoreciendo la alta densidad habitacional y los usos que generan empleos en torno de las estaciones (*adaptive city*).**
- **Desarrollando sistemas de transporte p3blico t3cnica y econ3micamente adecuados a los desarrollos dispersos (*adaptive transit*).**
- **Reforzando y revitalizando el 3rea Central, tambi3n a trav3s del sistema de transporte (*strong core city*).**



pensar el problema
Regionalmente

COMO CONCLUSI3N: Un sistema integrado es posible

- Pensando al sistema de transporte sobre la base del rol espec3fico de cada modo y a los viajes como una unidad.
- Creando puntos de acceso atractivos, dotados de servicios modernos y con consideraci3n prioritaria por el peat3n, con m3s accesos que “busquen” al pasajero y con pasillos y andenes m3s c3modos que faciliten la circulaci3n.
- Multiplicando los centros de transbordo con el autotransporte p3blico y privado, con d3rsenas bien dise~nadas y facilidades de estacionamiento en localizaciones perif3ricas.
- Previendo el espacio para ampliaciones y servicios del sistema de transporte p3blico que permitan la diversificaci3n de servicios (trenes expresos, trenes cargueros, BRT).
- Integrando el uso del suelo a escala municipal, privilegiando actividades atractoras de viajes (oficinas municipales, escuelas, etc.).

*Planeamiento del Transporte
"como si el pasajero importara"*

Muchas Gracias

ragosta@acya.com.ar