



# La dotación de infraestructura de transporte de Buenos Aires

Roberto Agosta



XXVII Asamblea General de Alamys - Buenos Aires - Noviembre 2013



# Contenido

---

- **Las etapas del desarrollo de la infraestructura de transporte en Buenos Aires.**
- **La inversiones en infraestructura física.**
- **La infraestructura institucional.**
- **Algunas conclusiones.**

# 1583 – Juan de Garay

Buffalo - que ha fumado y visitado de San Pedro Zamora  
Tucumán y que resultaría a uno en una noche.

2<sup>nd</sup> Annual Meeting  
Caywood 1938

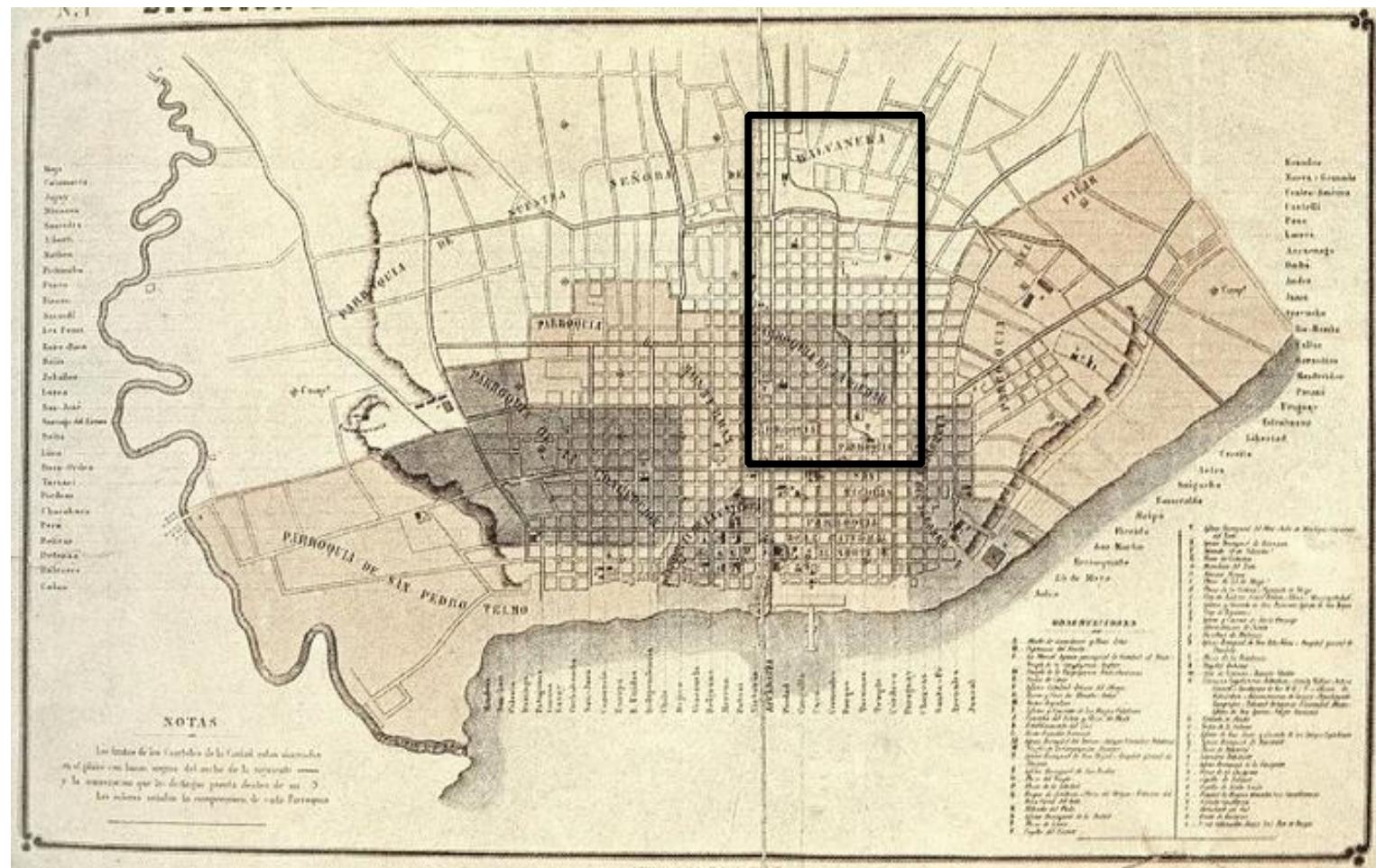
Lo copia spata de un original existente en  
Graziano José de Santillana. Leg. 125. f. 47 v.

5-4 *W. H. Johnson* *1927*  
*Child Mural at Princeton*

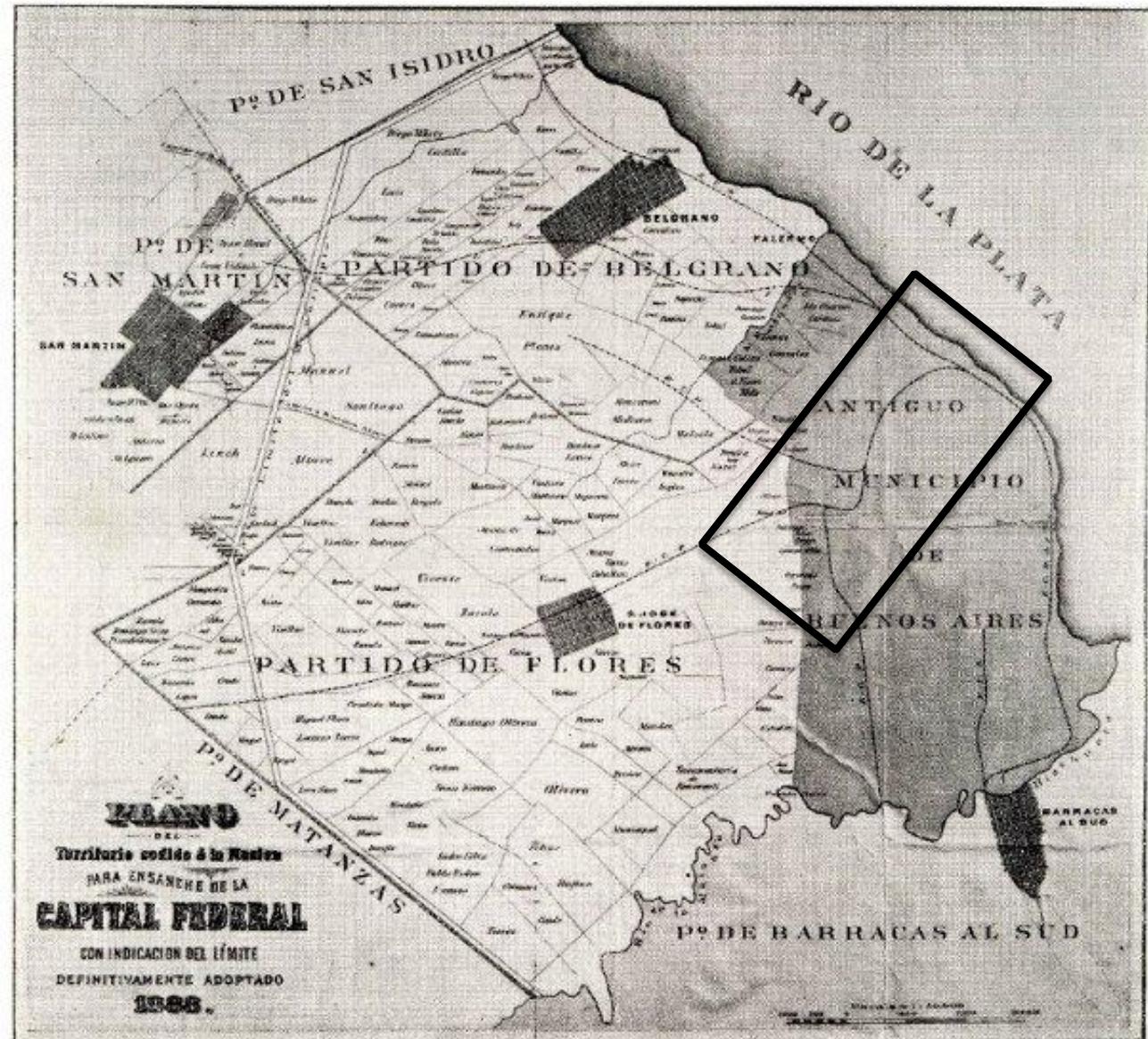
1782



1859



# 1888 - Ensanche

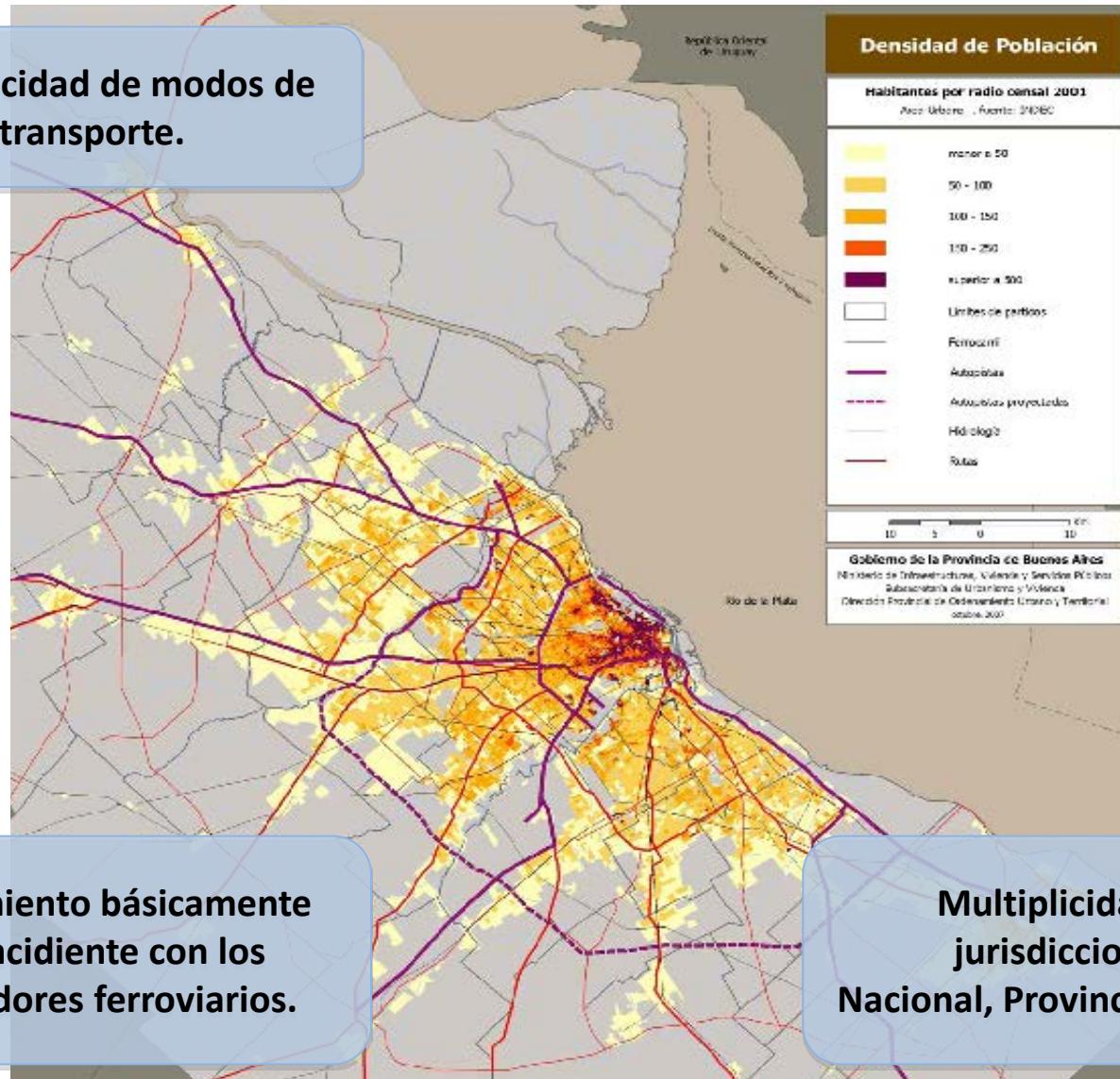


# 1890 – Área Metropolitana

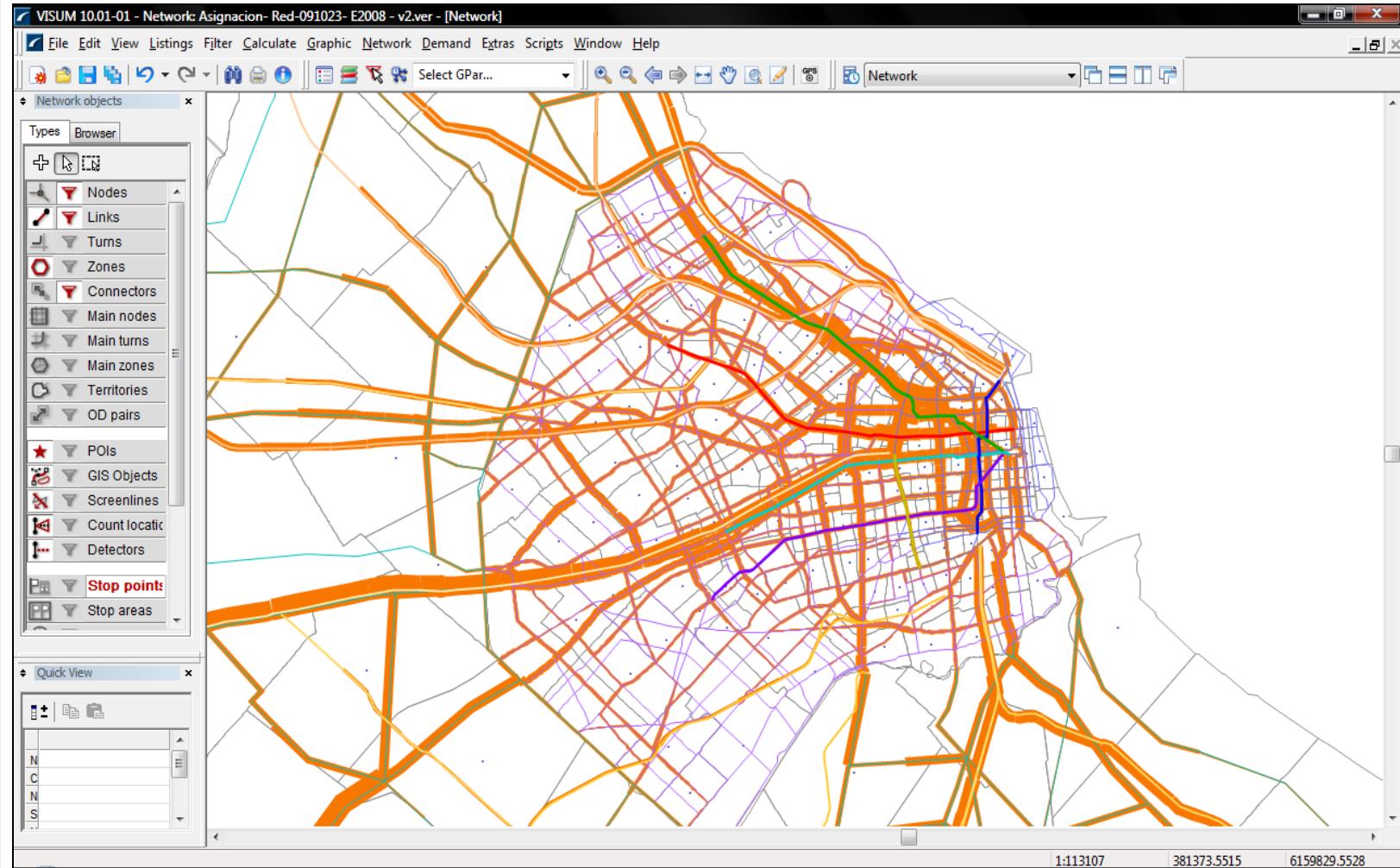


# El Área Metropolitana de Buenos Aires

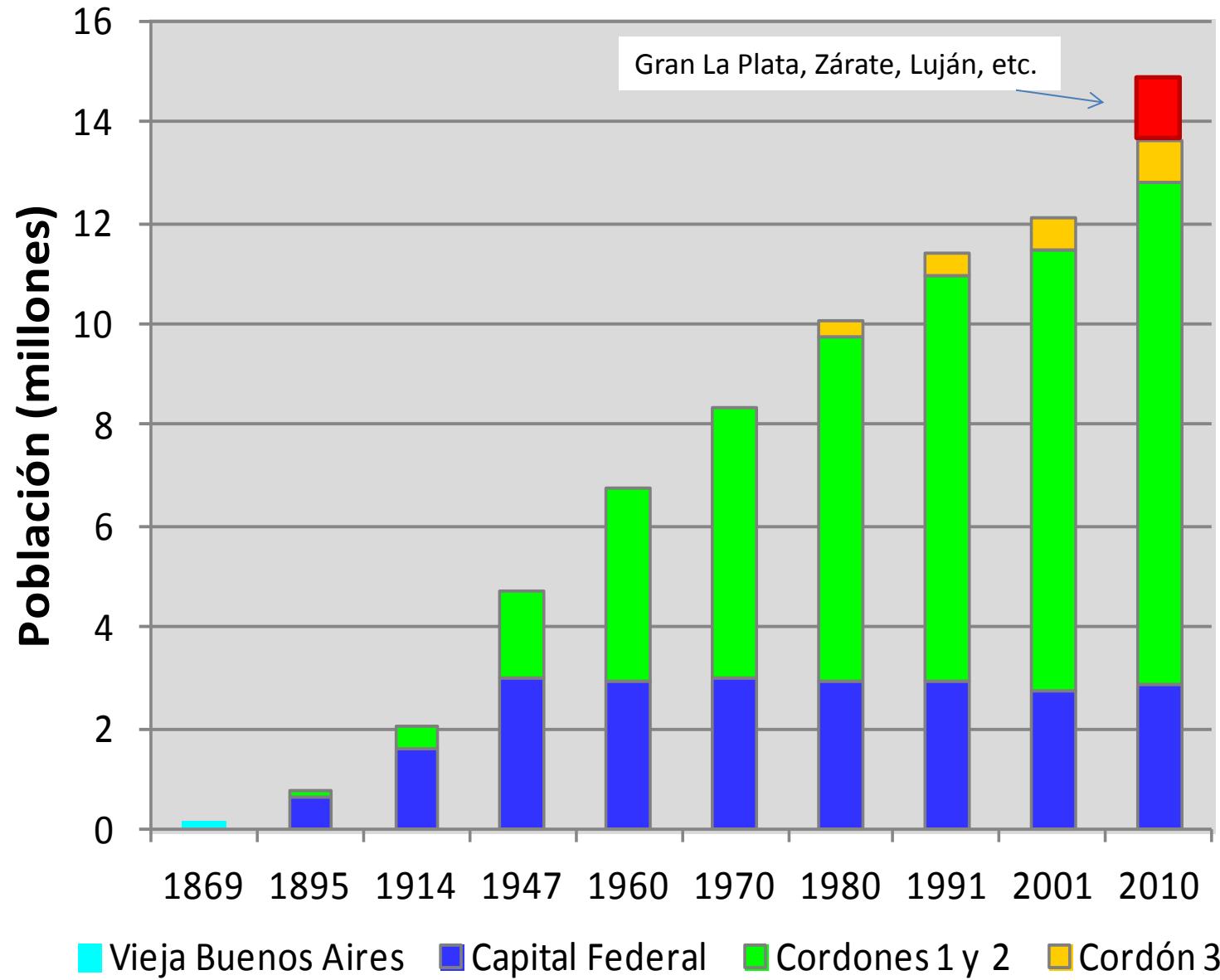
**Multiplicidad de modos de transporte.**



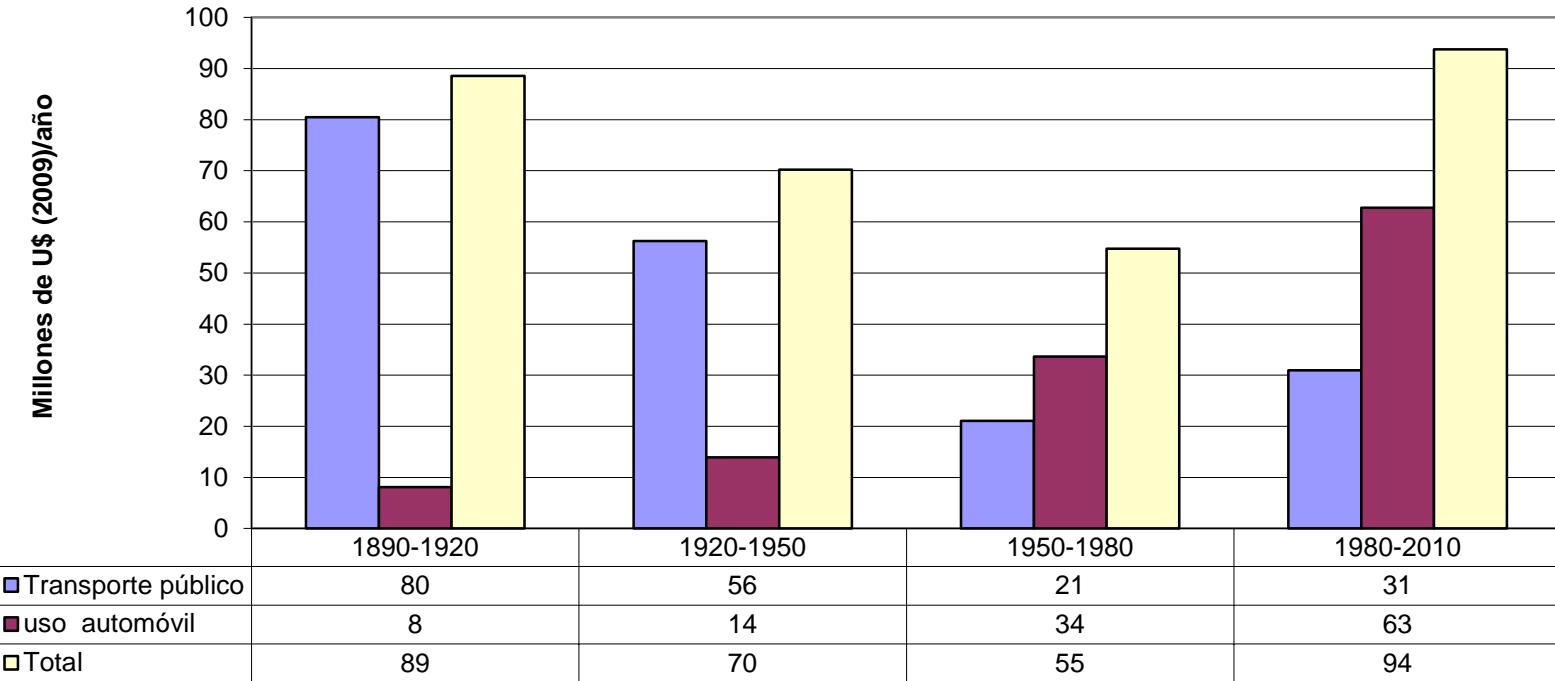
# Flujos de transporte público



# Expansión del Área Metropolitana



# Inversión anual en infraestructura



- Ferrocarriles metropolitanos
- Viaductos y trincheras.
- Primera línea de Subte.
- tranvías
- Electrificaciones ferroviarias significativas.
- Cuatro nuevas líneas de Subte.
- Infraestructura vial incipiente entre capital y partidos
- Inicio de la inversión vial masiva.
- Autopistas urbanas.
- Renovación coches ferroviarios pero no se agrega capacidad a la red
- Electrificación Roca
- Ampliación de los accesos.
- Extensiones de líneas de Subte.
- Línea H.
- Pasos a desnivel

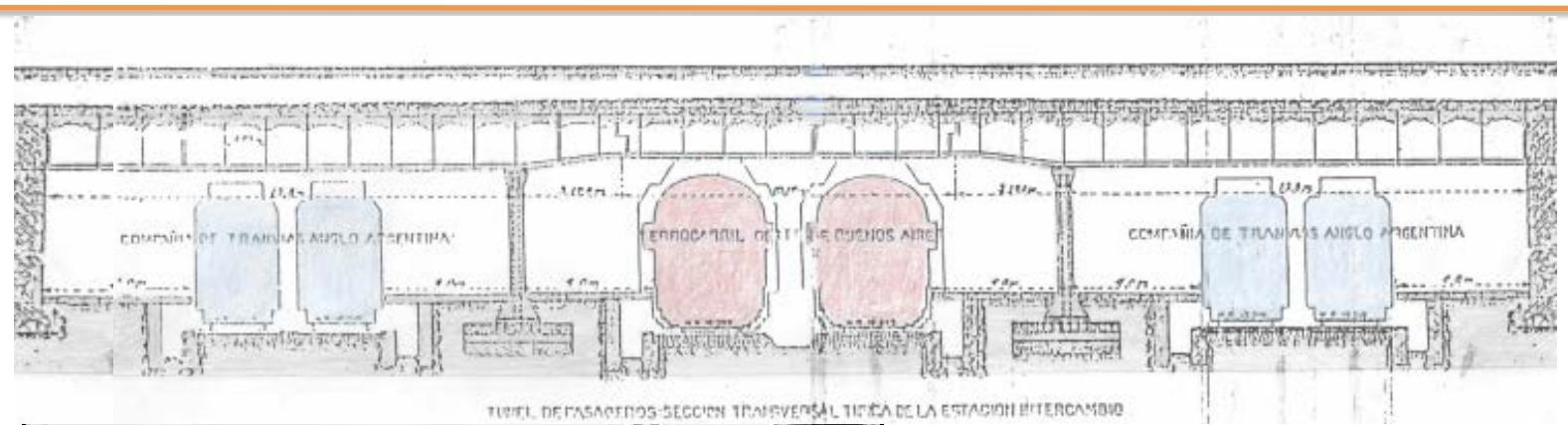
# Estación Constitución



# Cuadruplicación de vía en la trinchera del Sarmiento



# Plaza Once - Miserere



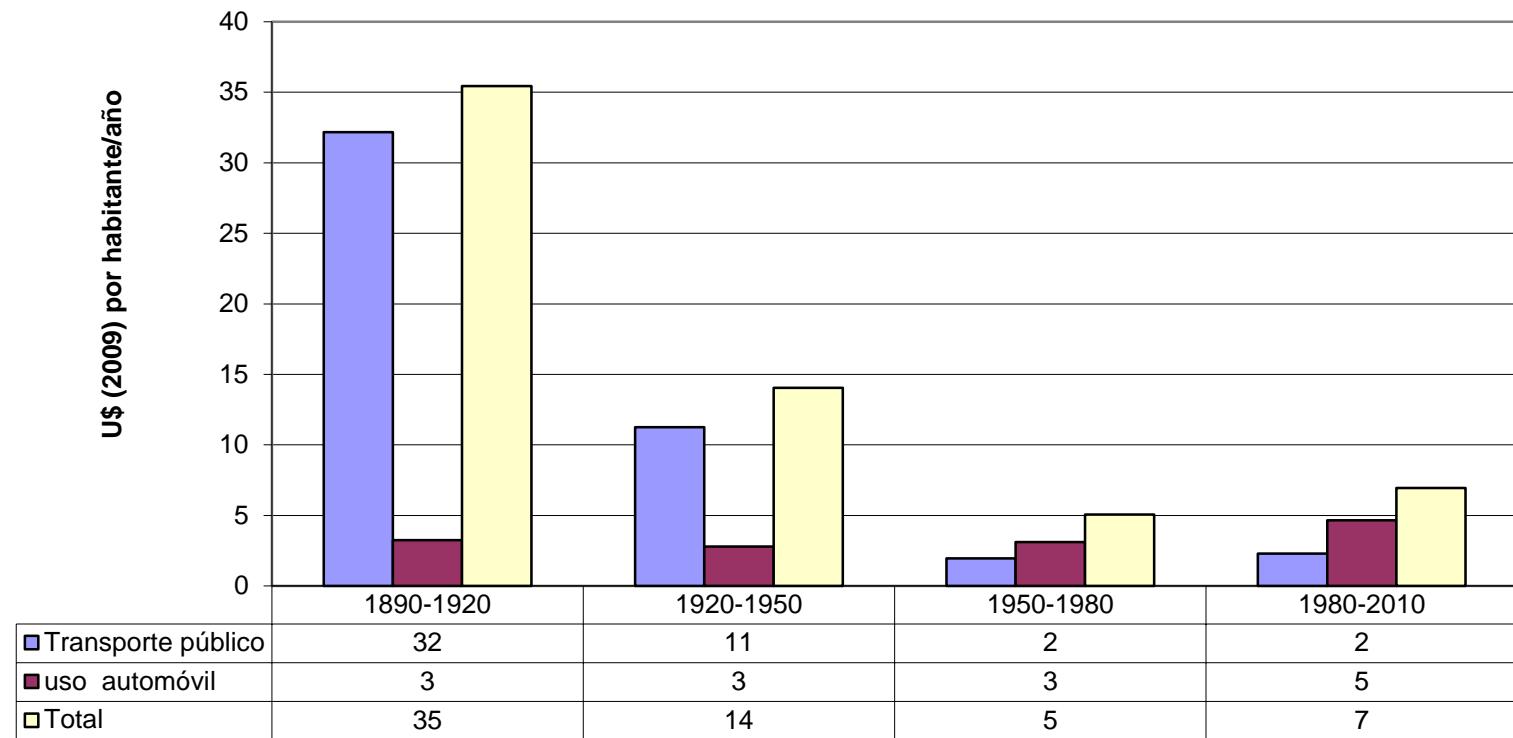
1913



2000



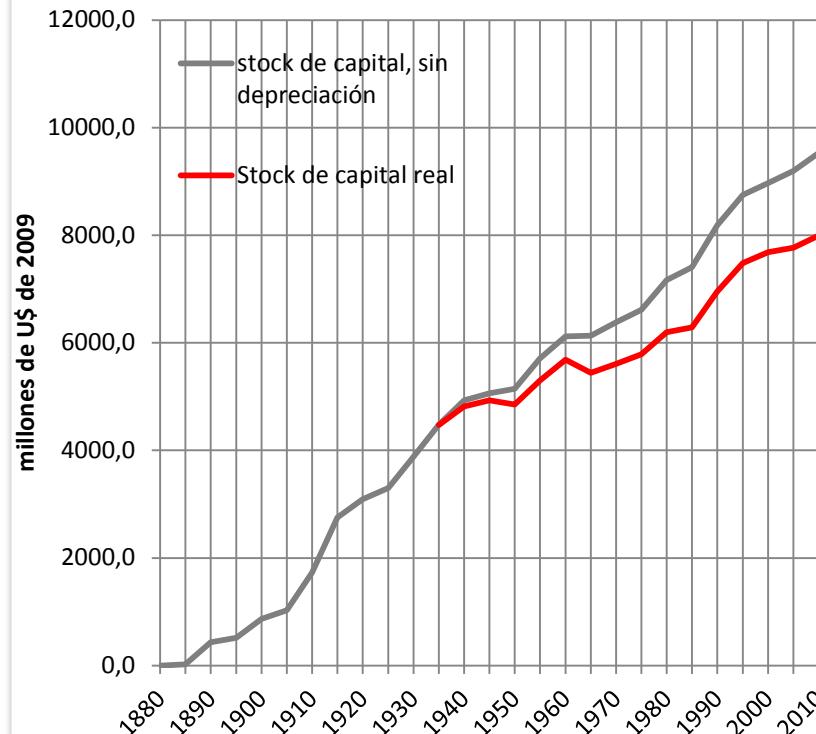
# Inversión anual per cápita



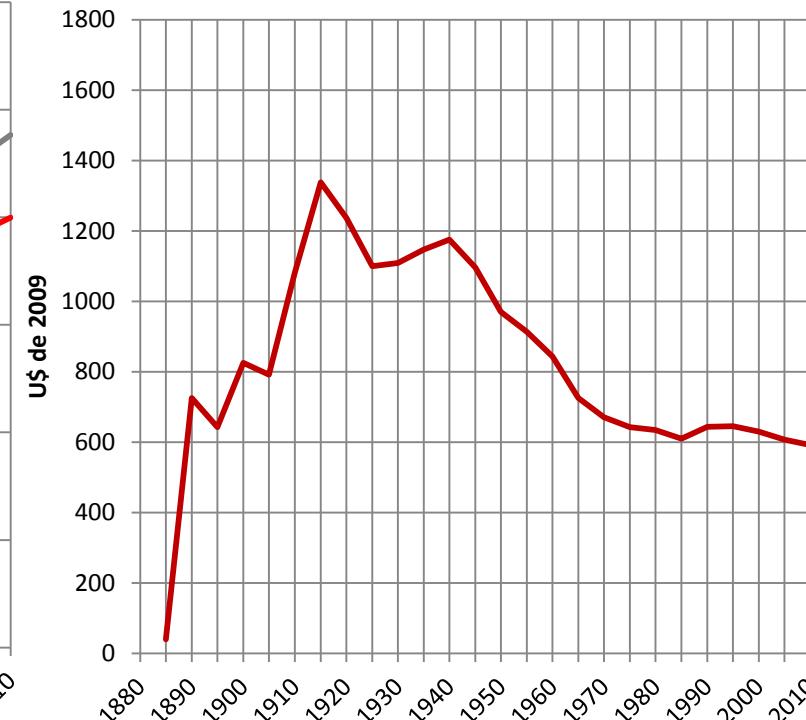
- Ferrocarriles metropolitanos
- Viaductos y trincheras.
- Primera línea de Subte.
- tranvías
- Electrificaciones ferroviarias significativas.
- Cuatro nuevas líneas de Subte.
- Infraestructura vial incipiente entre capital y partidos
- Inicio de la inversión vial masiva.
- Autopistas urbanas.
- Renovación coches ferroviarios pero no se agrega capacidad a la red
- Electrificación Roca
- Ampliación de los accesos.
- Extensiones de líneas de Subte.
- Línea H.
- Pasos a desnivel

# Stock de capital

**Evolución del stock de capital de infraestructura de transporte en el AMBA. Sin depreciación y real.**

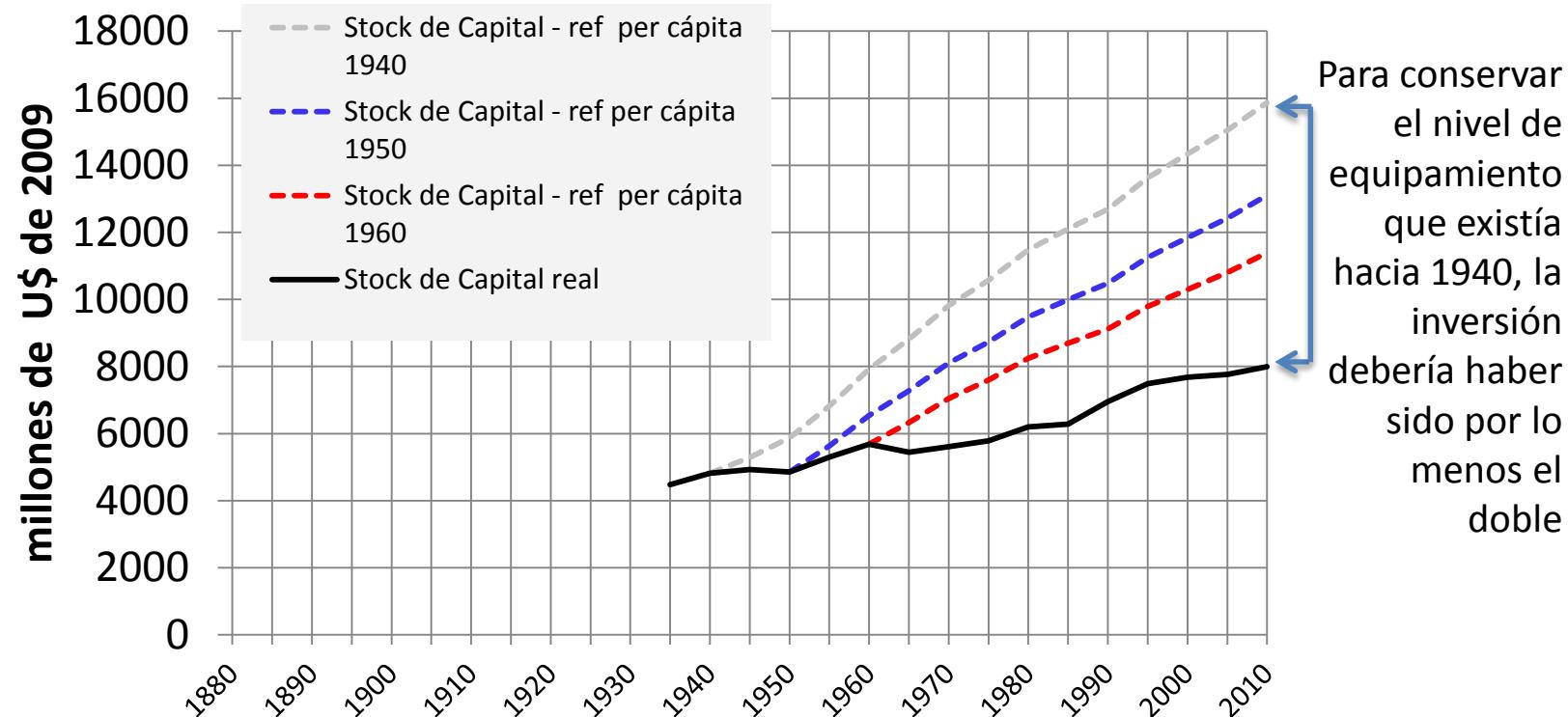


**Stock de capital real de infraestructura de transporte per cápita.**

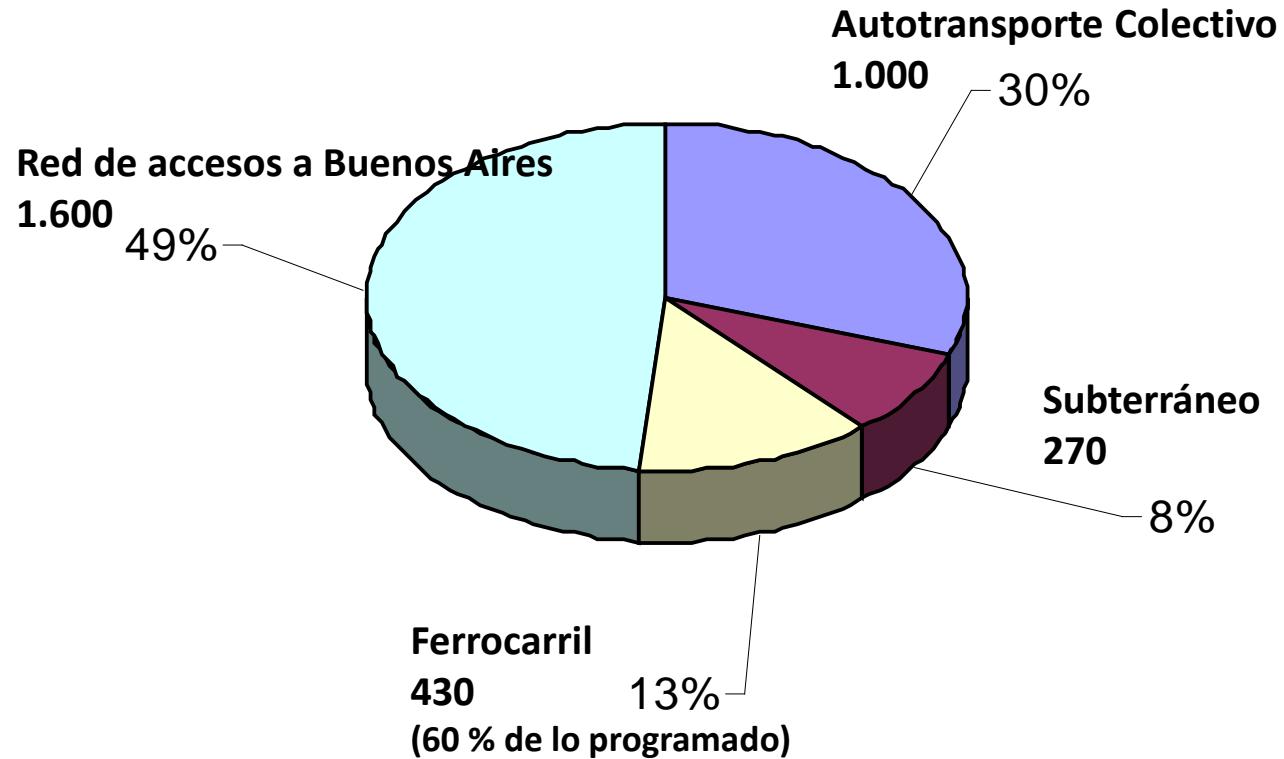


# La inversión faltante

Estimación de la evolución hipotética del stock de capital real, según distintos niveles de referencia de stock per cápita estabilizado.



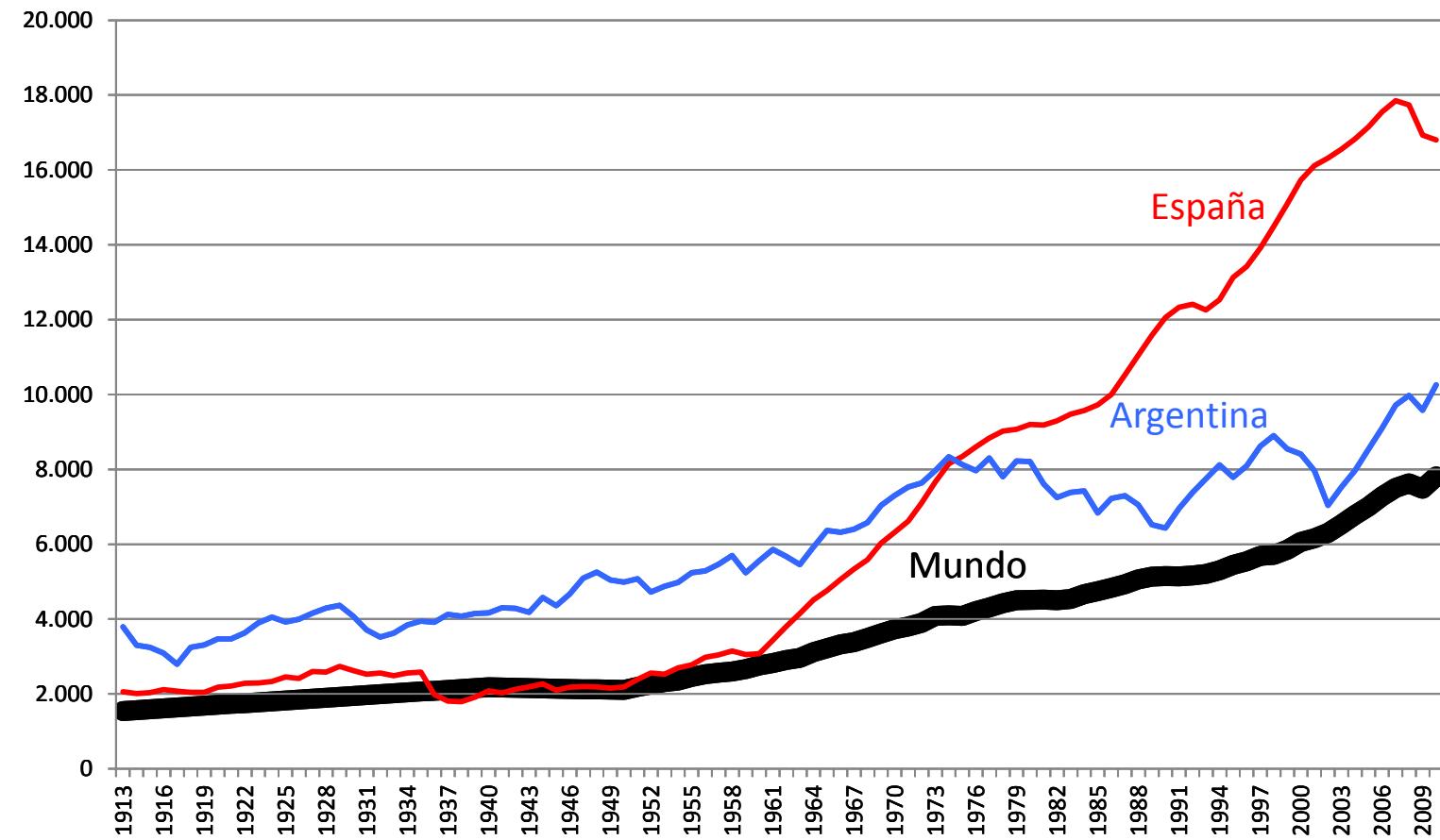
# Las inversiones en Buenos Aires en los '90 (no solo infraestructura)



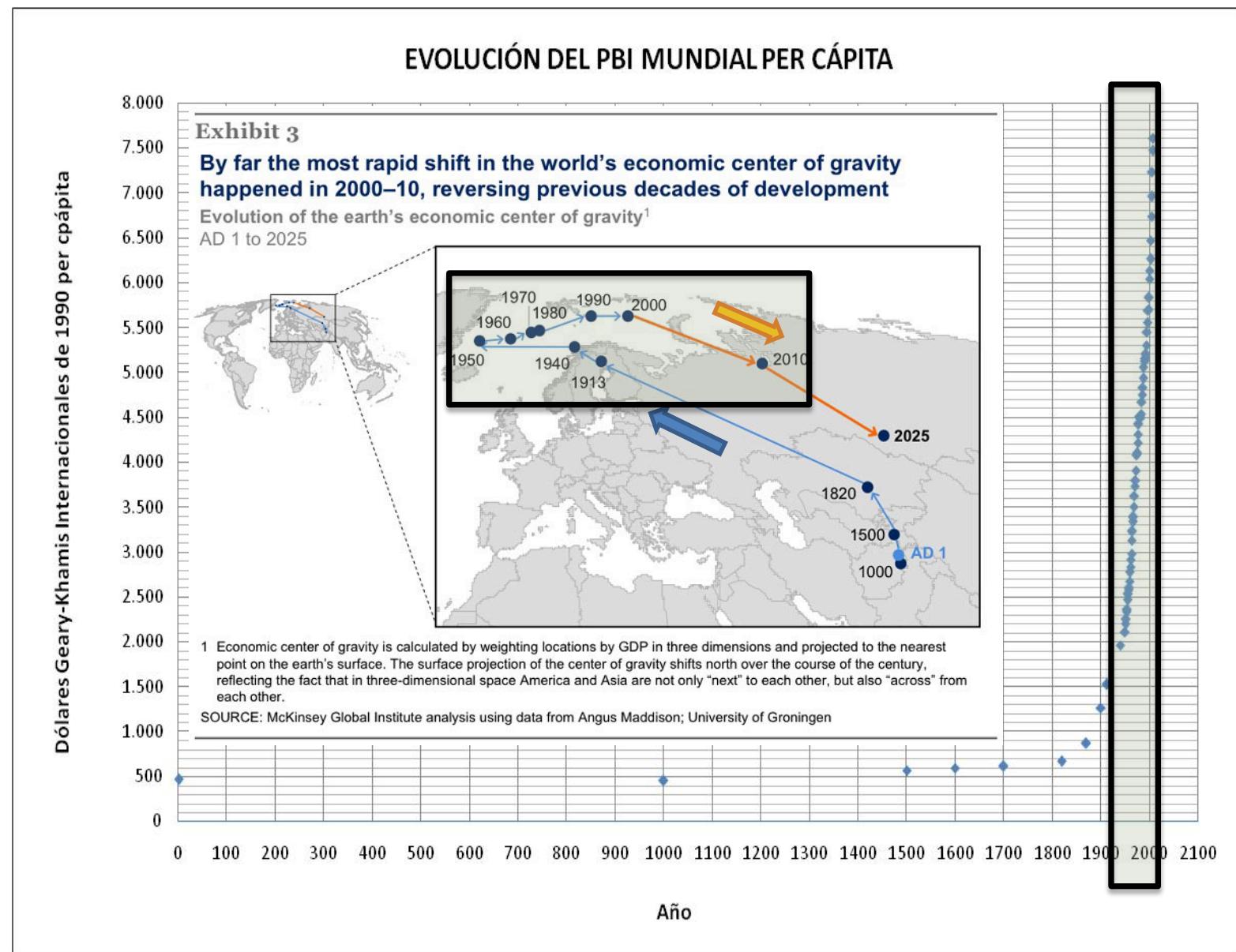
# Argentina: un siglo de crecimiento...

PBI per capita

(1990 Int.GK\$)

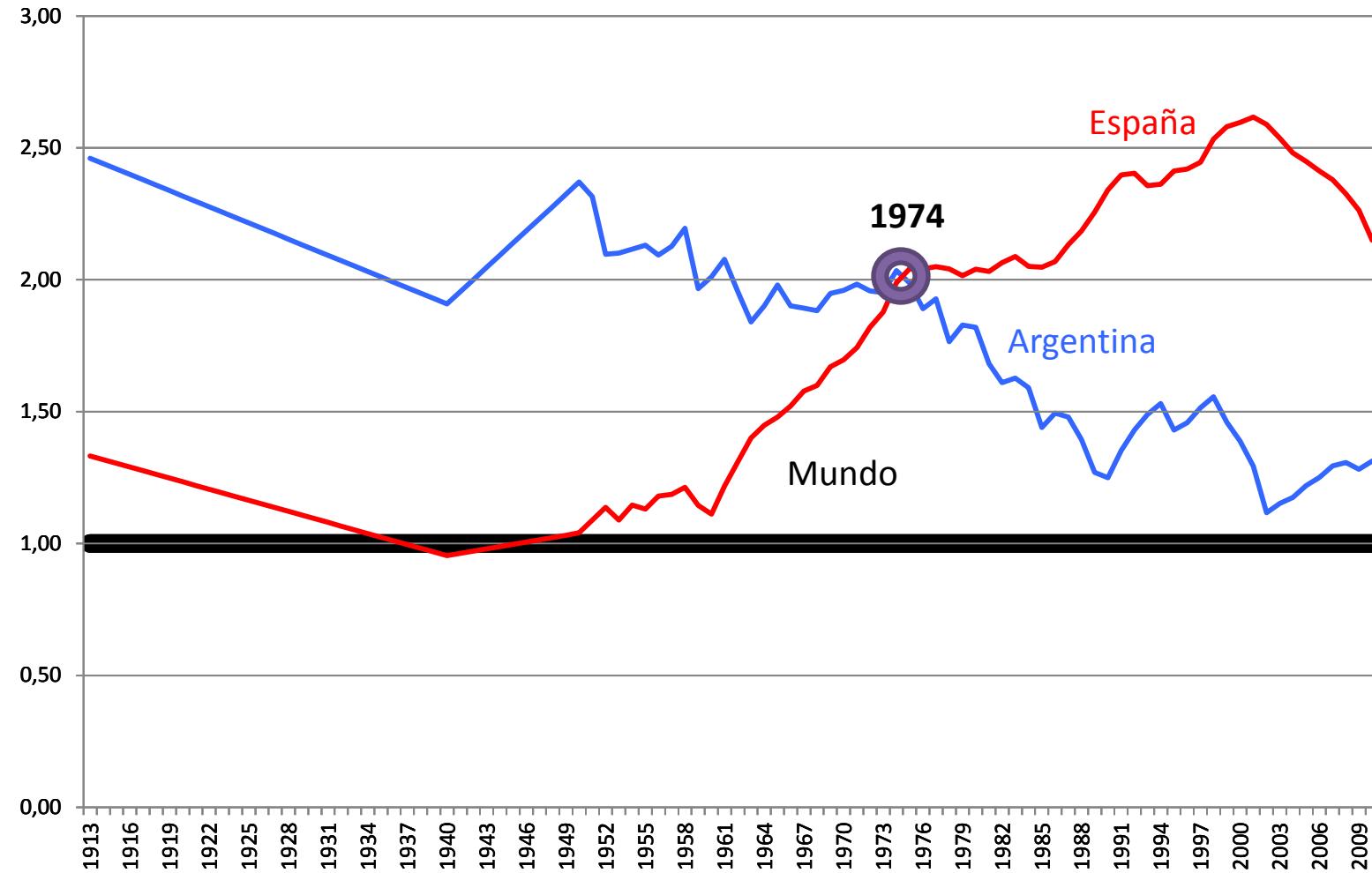


# que hay que poner en contexto...

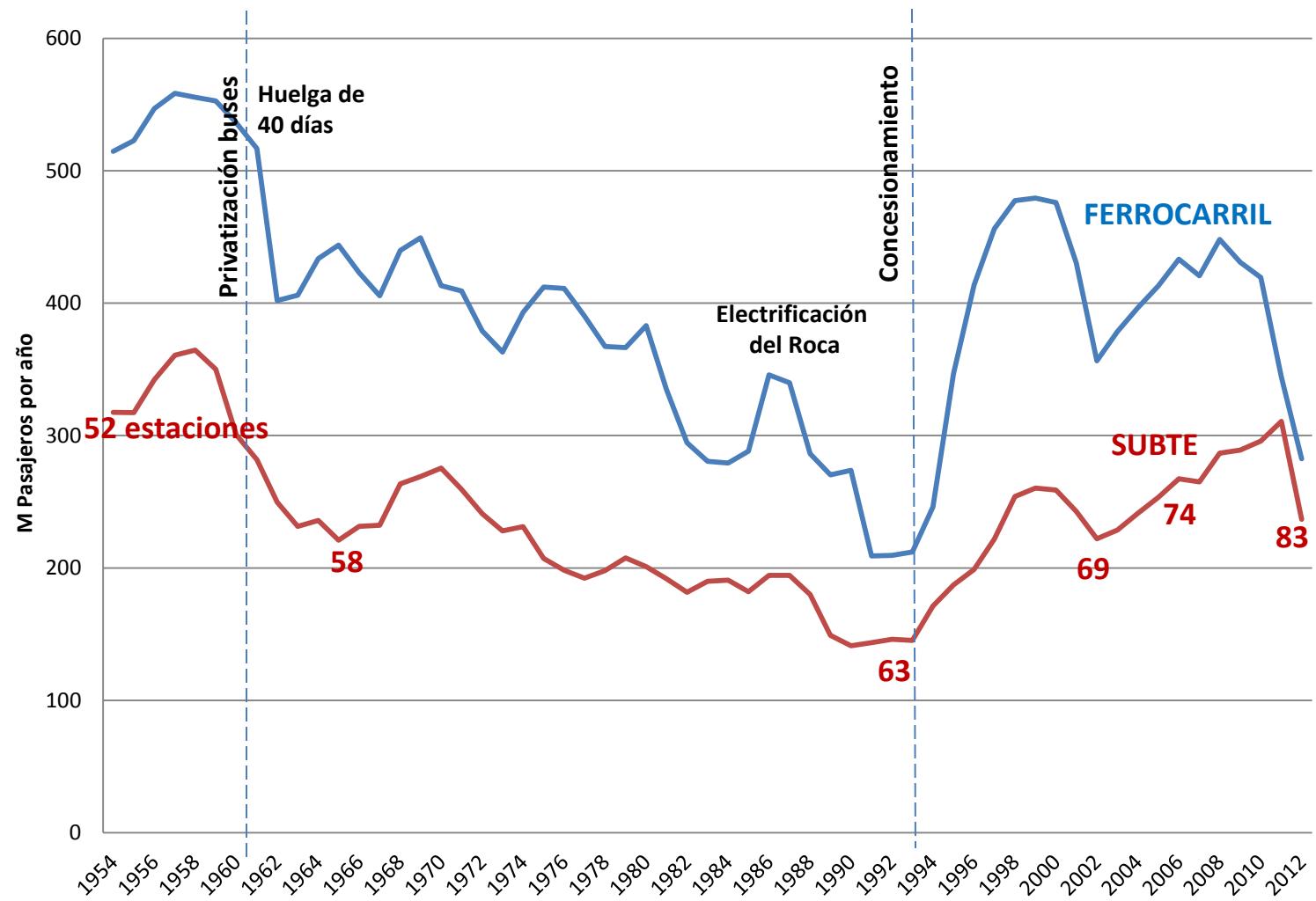


# para entender el verdadero retraso relativo.

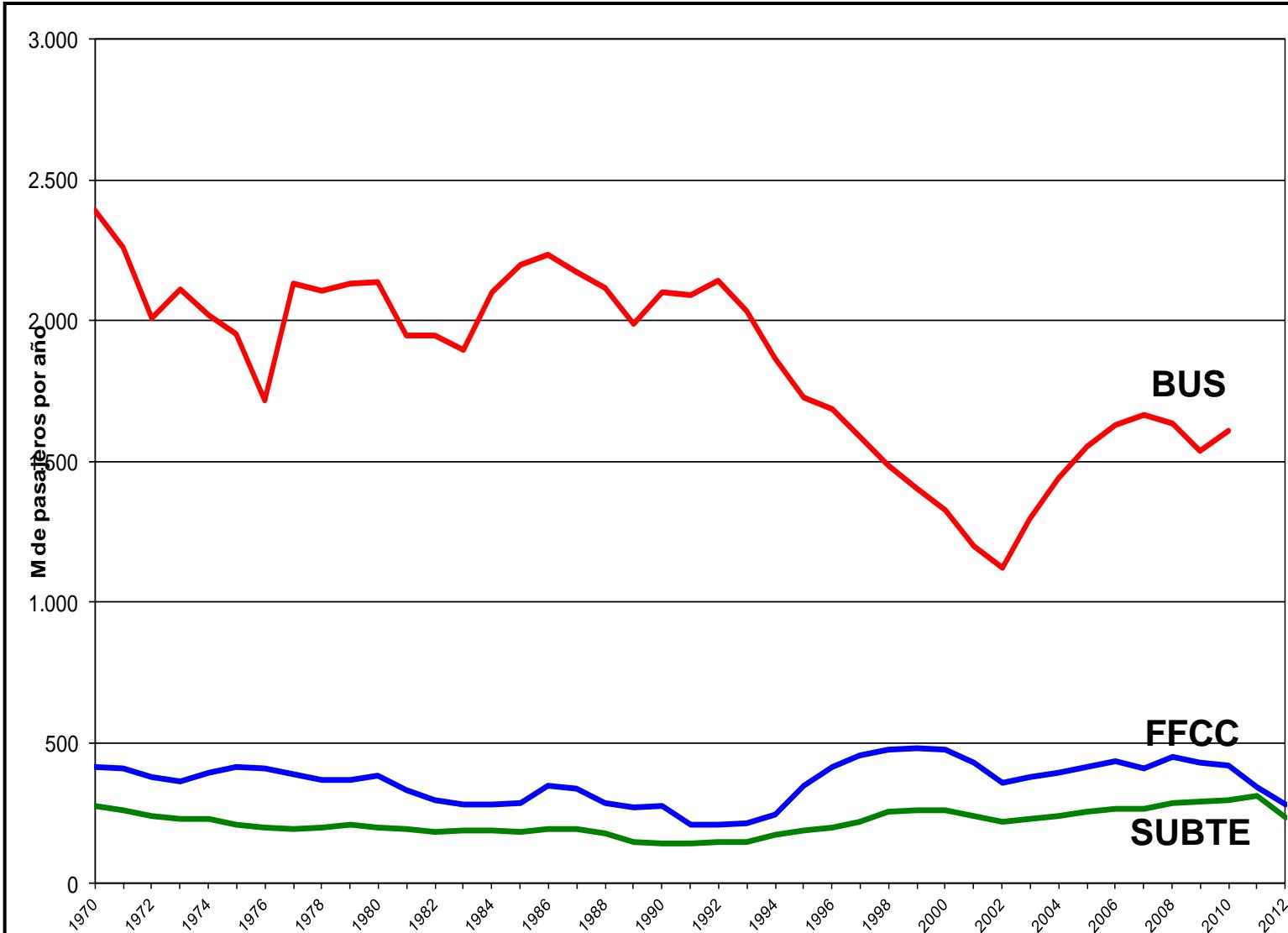
PBI pc / PBI pc Mundo



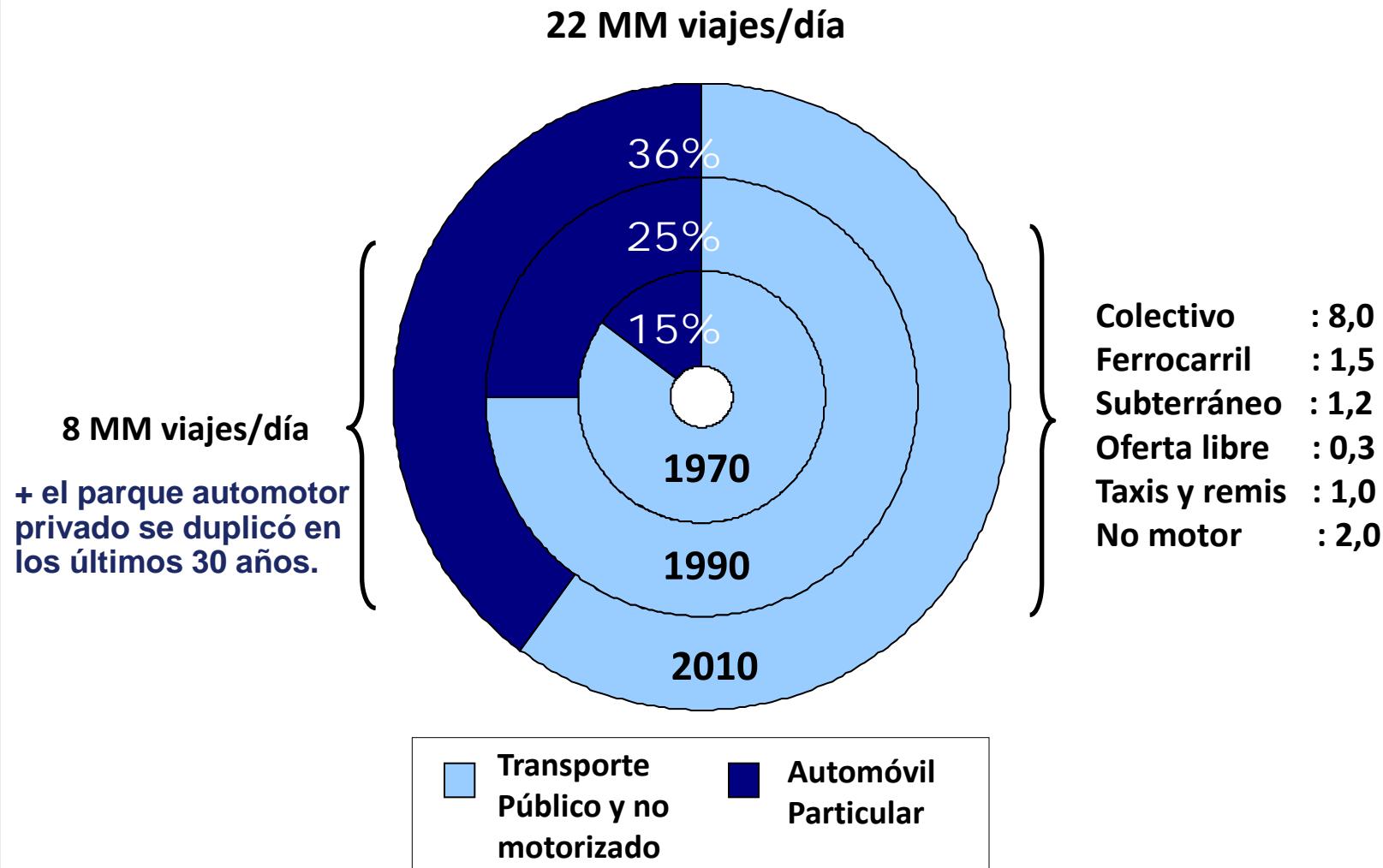
# Relacionado con la caída del tráfico,



# la migración a modos menos eficientes,



# mucho menos eficientes.



# Infraestructura física e infraestructura institucional

## 1885-1916

- Inversión casi totalmente privada durante el período de auge hasta la Primer Guerra Mundial.
- Desarrollo de los primeros modos de transporte masivo.

## 1916-1940

- Inversión mayormente privada durante el período entre guerras.
- Comienzo de las grandes inversiones viales públicas.
- Crisis del sistema privado.

## 1940-1990

- Inversión totalmente pública.
- Gestión pública del sistema de transporte masivo.

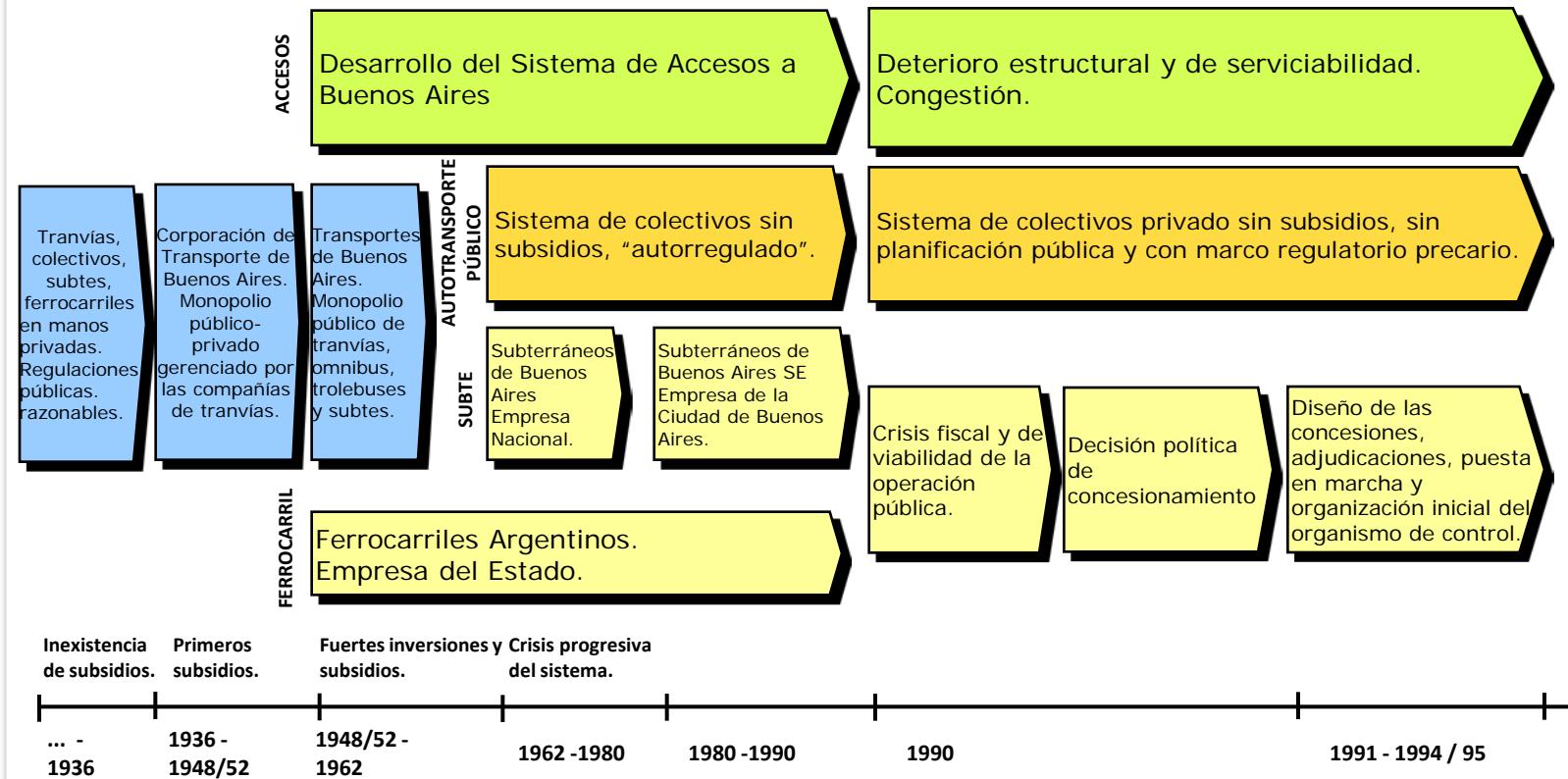
## 1990-2003

- Inversión privada y pública bajo concesión.
- Gestión privada del sistema bajo concesión.

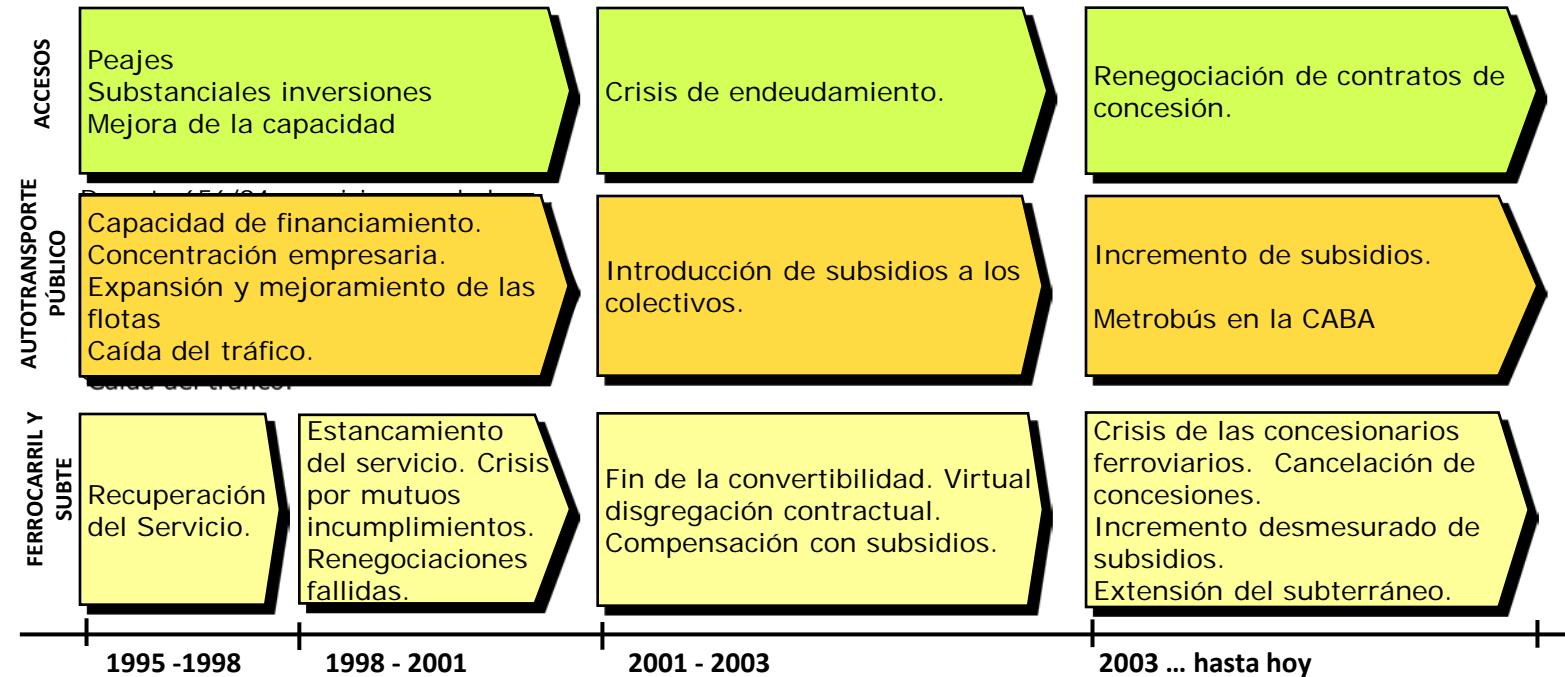
## Desde 2003

- Inversión pública.
- Gestión privada del sistema bajo concesión con perspectivas de una mayor intervención pública.

# Desarrollo institucional (I)

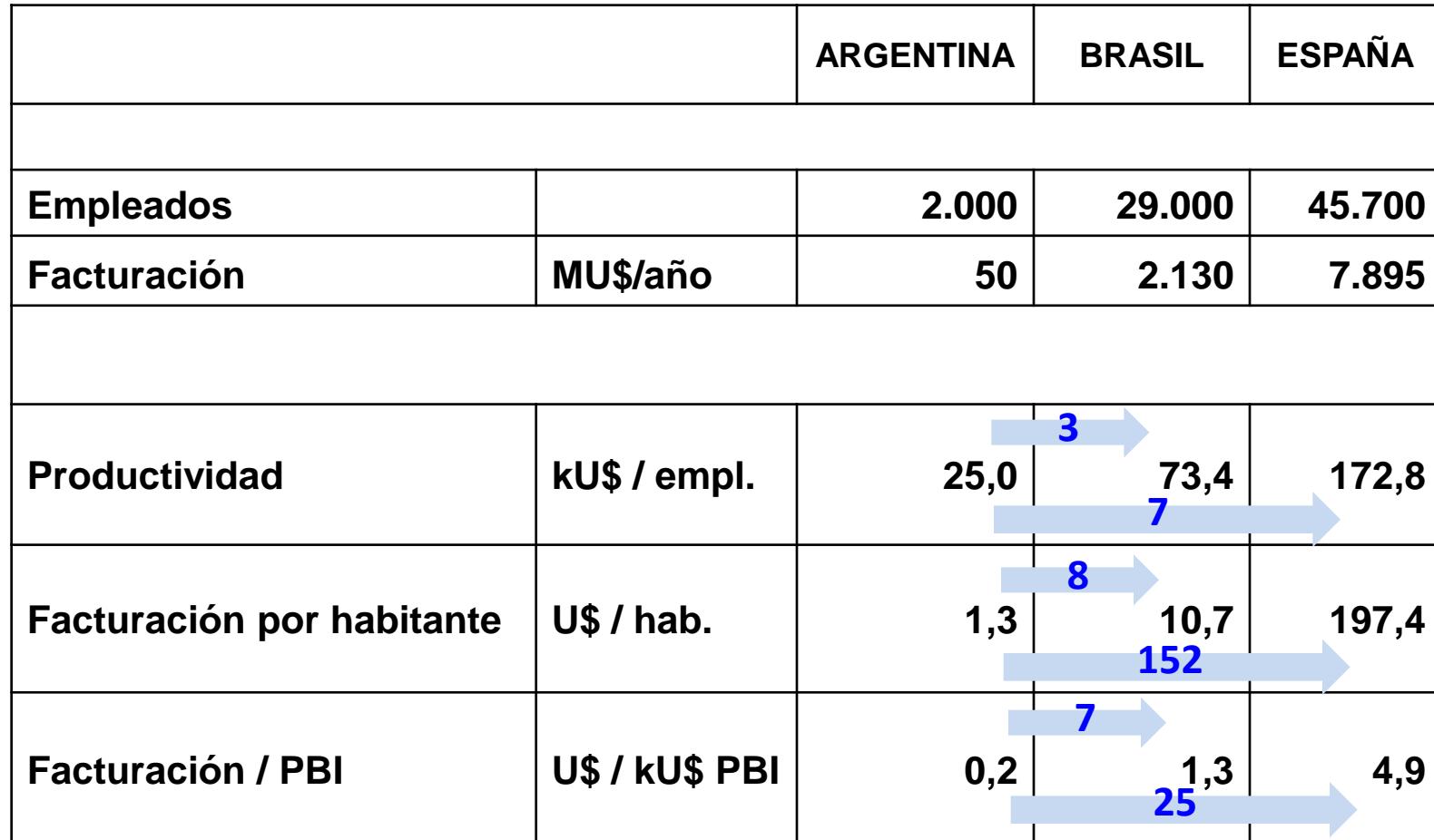


# Desarrollo institucional (II)



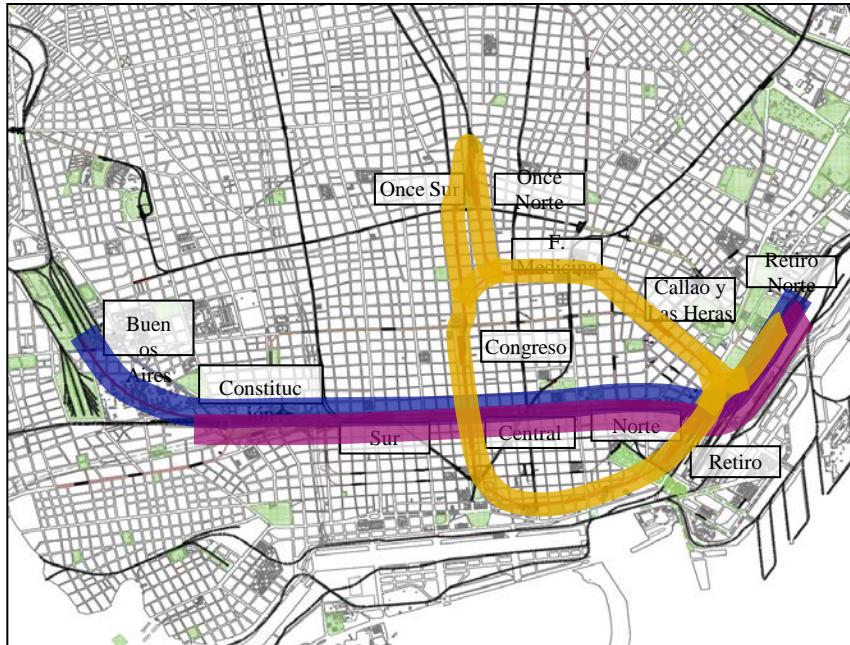
# La industria de los servicios de ingeniería: parte de la infraestructura institucional del país

|                           |                | ARGENTINA | BRASIL | ESPAÑA |
|---------------------------|----------------|-----------|--------|--------|
| Empleados                 |                | 2.000     | 29.000 | 45.700 |
| Facturación               | MU\$/año       | 50        | 2.130  | 7.895  |
| Productividad             | kU\$ / empl.   | 25,0      | 73,4   | 172,8  |
| Facturación por habitante | U\$ / hab.     | 1,3       | 10,7   | 197,4  |
| Facturación / PBI         | U\$ / kU\$ PBI | 0,2       | 1,3    | 4,9    |



# Entonces...

- La inversión en grandes infraestructuras de transporte per cápita es hoy un 10% de la que era en el primer centenario (en ferrocarriles y subtes es menos del 5%).
- Quedan pendientes proyectos estructurantes que deben ser concertados entre jurisdicciones: Red Expresso Regional, extensión del Subte a Avellaneda, etc., que requieren importantes acuerdos institucionales.



## Red Expresso Regional PETERS (2010)

- RER 1: FFCC Roca y el San Martín.
- RER 2: FFCC Mitre y Sarmiento con un bucle bajo el AC.
- RER 3: FFCC Belgrano Norte y Sur.

# Entonces...

---

- La inversión en grandes infraestructuras de transporte per cápita es hoy un 10% de la que era en el primer centenario (en ferrocarriles y subtes es menos del 5%).
- Quedan pendientes proyectos estructurantes que deben ser concertados entre jurisdicciones: Red Expreso Regional, extensión del Subte a Avellaneda, etc., que requieren importantes acuerdos institucionales.
- La infraestructura institucional (organizaciones públicas y privadas) también tiene un retraso considerable y sufrió las mismas fluctuaciones que la política económica, impidiendo su consolidación.



El gran desafío es **avanzar en ambos frentes**: el de la infraestructura física (con 60 años de retraso), y en el de la infraestructura institucional.



¡Muchas gracias!

[ragosta@uca.edu.ar](mailto:ragosta@uca.edu.ar)



XXVII Asamblea General de Alamys - Buenos Aires - Noviembre 2013

