

# **Análisis de factibilidad de proyecto RER (Red de Expresos Regionales) Buenos Aires.**

Agustin Bertinetti y Pablo Maciá.

Cita:

Agustin Bertinetti y Pablo Maciá (2017). *Análisis de factibilidad de proyecto RER (Red de Expresos Regionales) Buenos Aires. XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/263>

2017



**RER**

## **Análisis de factibilidad de proyecto RER (Red de Expresos Regionales) Buenos Aires**

**Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Ciencias Sociales  
XII Jornadas de Sociología**

**Eje N° 3: "Estado y políticas públicas"**

**Mesa N° 52: "Transporte urbano y movilidad"**

## Índice

- Resumen
- Palabras Claves
- Introducción
- Problemáticas que contextualizan y fundamentan el proyecto RER
- Antecedentes RER en otras áreas metropolitanas del mundo
  - RER París
- RER, Red de expresos regionales Buenos Aires
- Análisis de los objetivos del proyecto RER Buenos Aires
- Análisis técnico
- Análisis de movilidad
- Análisis de transporte
- Amenazas al proyecto en operación
- Conclusiones
- Bibliografía

## **Resumen**

En nuestro trabajo emprenderemos un recorrido por el proyecto RER tratando de no acotarnos a los aspectos técnicos sino también intentando hacer un análisis del contexto, complementando nuestro estudio de la información que se dio a conocer públicamente para el proyecto con análisis técnicos y estudios de movilidad y transporte e investigando todos los aspectos a la luz del marco jurídico normativo y del contexto socio económico y socio político. Realizaremos un análisis de las condiciones técnicas, socio demográficas, socio económicas, políticas y económicas de factibilidad para llevar a cabo y permitir el funcionamiento del plan a largo plazo, intentando cuestionar, a la luz de las dimensiones de análisis, los preceptos de descentralización y calidad en la movilidad que plantea el proyecto; ya que el principal mensaje que transmite el mismo tiene que ver con la conexión de líneas ferroviarias preexistentes que no se vinculaban entre sí con la intención de mejorar exponencialmente el nivel de movilidad de todos los habitantes del área metropolitana. Habiendo llegado a las conclusiones del análisis, intentaremos corroborar si el proyecto es llevado a cabo con el fin de satisfacer una demanda específica que se genera en el centro de la Ciudad, configurando un tipo de territorio no deseado para el proyecto original.

## **Palabras Claves**

Centralización – Descentralización – Movilidad - Red de Expresos Regionales – Transporte

## **Introducción**

El principal mensaje que transmite el proyecto de RER Buenos Aires tiene que ver con la conexión de líneas ferroviarias preexistentes que no se vinculaban entre sí, y en este sentido evitar la necesidad de trasbordos para quienes tienen como destino el área central o desean viajar de periferia a periferia. Si bien ese es el fuerte discursivo del proyecto, llamado “Concepto RER”, nuestro trabajo consistirá en analizar las condiciones de factibilidad del proyecto en base a sus objetivos específicos, también con el fin de entender si el “Concepto RER” del proyecto tiene que ver más con una

### Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires

estrategia política en busca de legitimación socio jurídica; ya que si bien se cree que el proyecto beneficiará los viajes de periferia a periferia, creemos que el mismo es llevado a cabo con el fin prioritario de satisfacer una demanda específica que se genera en el centro de la Ciudad, configurando un tipo de territorio que muy probablemente siga cargando con sus problemáticas de transporte debido a la creciente centralización del área de referencia. Una de nuestras propuestas será aportar la mirada del proyecto para corroborar el fin de descentralización pero a través de medios centralizadores.

### **Problemáticas que contextualizan y fundamentan el proyecto RER**

El proyecto de Red de Expresos Regionales se fundamenta desde la mirada de resolución de problemáticas socioterritoriales, como alternativa pretender nuclear y potenciar las redes ferroviarias permitiendo también a sus pasajeros combinarlas con los diferentes modos de transporte; con el objetivo principal de fortalecer exponencialmente el transporte público por sobre el privado. Actualmente, las problemáticas que podrían ser cubiertas por el proyecto RER tienen que ver con la insuficiencia de cobertura del área central, de los corredores de alta densidad (Av. Las Heras, Av. Córdoba, Av. Callao, Sur), de la línea transversal Norte-Sur, entre otros. También, el proyecto propone una puesta a punto de los sistemas de transportes que se nuclean en la Ciudad de Buenos Aires y que, a su vez, configuran la movilidad de quince millones de personas que habitan en la Región Metropolitana. Esta actualización del sistema tiene que ver con adaptar el inadecuado diseño de estaciones y puntos de combinación de ferrocarril y subte, mejorar las líneas radiales B y D y la línea transversal C actualmente saturadas, la peatonal en la Terminal Plaza Constitución (que actualmente congrega 200.000 pasajeros por día), el nodo 9 de Julio (líneas B, C y D), que actualmente es considerado el punto de mayor tránsito peatonal de pasajeros de la red (con 300.000 pasajeros por día). Uno de los puntos más débiles del sistema actual de transporte público tiene que ver con la desactualización técnica de la infraestructura y la movilidad rodante. Algunas de estas problemáticas pueden ser la excesiva concentración de terminales en el Microcentro, el deficiente diseño de talleres y cocheras (ubicación, eficiencia e higiene y seguridad), los inadecuados y hasta en algunos casos inexistentes túneles de enlace entre líneas.

### Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires

Por otro lado, se entiende que años sumados a la falta de control y desinversión en el sistema dieron por resultado la priorización de la prolongación periférica de las líneas radiales por sobre la resolución de los problemas crónicos del sistema, por sobre la incorporación de líneas transversales y proyectadas y construidas sin mitigar sus efectos negativos, lo que a su vez contribuyó de manera mayoritaria a la actual saturación de las líneas. También, el contexto neoliberal que financió una mirada privada del transporte conllevó a la priorización de los aspectos constructivos por sobre las necesidades del pasajero, la falta de consideración de cuestiones operativas como la previsión de cocheras y talleres.

### **Antecedentes RER en otras áreas metropolitanas del mundo**

La red de expresos regionales es una propuesta por la que en diferentes ciudades metropolitanas del mundo se ha optado. Cada red, dependiendo el área central y las periferias, la capacidad del sistema y las configuraciones socioterritoriales del lugar donde se encuentra, tomará características diferentes pero expresará una misma idea; la capacidad de una ciudad para reproducirse y expandirse en sus márgenes descentralizando las capitales y permitiendo mayores niveles de calidad en la movilidad y, como consecuencia, en las regiones que estructura. El proyecto RER Buenos Aires reconoce la influencia para su diseño e implementación de las redes llevadas a cabo en París, Berlín y Madrid. A nosotros nos interesa mostrar la red de expresos regionales implementada en París debido a su cercanía procedimental con el proyecto RER Buenos Aires y también para luego poder discutir los montos de inversión y los tiempos de ejecución de obra.

### **RER París**

Ciudad Capital de Francia, constituye la única Comuna unidepartamental del país. Está situada a ambos márgenes del río Sena. Con una superficie de 105,40 km<sup>2</sup>, cuenta con una población estable de 2,25 millones de habitantes (2011), estimando una densidad promedio de 21 mil hab/km<sup>2</sup>. Durante el siglo XX, el Área Metropolitana de París se expandió más allá de los límites del municipio, y es hoy en día la segunda área metropolitana del continente europeo con una población de 12,3 millones de habitantes (2011). En un principio la red de ferrocarriles de la región metropolitana de París era prestada por la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) hasta las

### Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires

estaciones terminales ubicadas en la periferia del centro de la ciudad. Los intercambios con el metro generaban numerosos puntos de conflicto por la concentración de tráfico en ellos. La creación de la RER Este-Oeste permitió en primera instancia superar en parte este conflicto, a la vez que la RER Norte-Sudeste, vinculando la Gare de Lyon y la Gare du Nord, habilitó al sistema para estructurar las vinculaciones a través de la estación Châtelet por debajo del pleno centro de París. El proyecto estimaba un aumento de la capacidad de alrededor del 75% en los sectores de mayor demanda de la RER. Por otra parte, aspiraba a mejorar sensiblemente las condiciones de transporte en cinco líneas del metro, que hasta ese momento eran las más cargadas del sistema. El proyecto implicaba también salvar un conjunto de dificultades técnicas. En primera instancia, la conexión simple de líneas ferroviarias con una terminal común, hacía necesaria la resolución de problemas de compatibilidad entre líneas con diferente tensión eléctrica. Hubo también que compatibilizar los intervalos de frecuencia para las líneas a interconectar, el tramo central se diseñó con una frecuencia de explotación máxima de trenes cada 1/2'. Fue necesario también definir las nuevas condiciones de explotación y de instalaciones adaptadas a esta explotación (regulación, señalización, señalética, etc.). La interconexión supuso además la solución armónica de los cuadros tarifarios de dos empresas, la extensión a 225 m de los andenes de la Línea Sceaux y la modificación progresiva de la señalización para hacerla compatible con la existente en la traza de la SNCF. En la actualidad, las dos líneas originales han pasado a ser cinco (A, B, C, D y E) con sus respectivos ramales.

### **RER, Red de expresos regionales Buenos Aires**

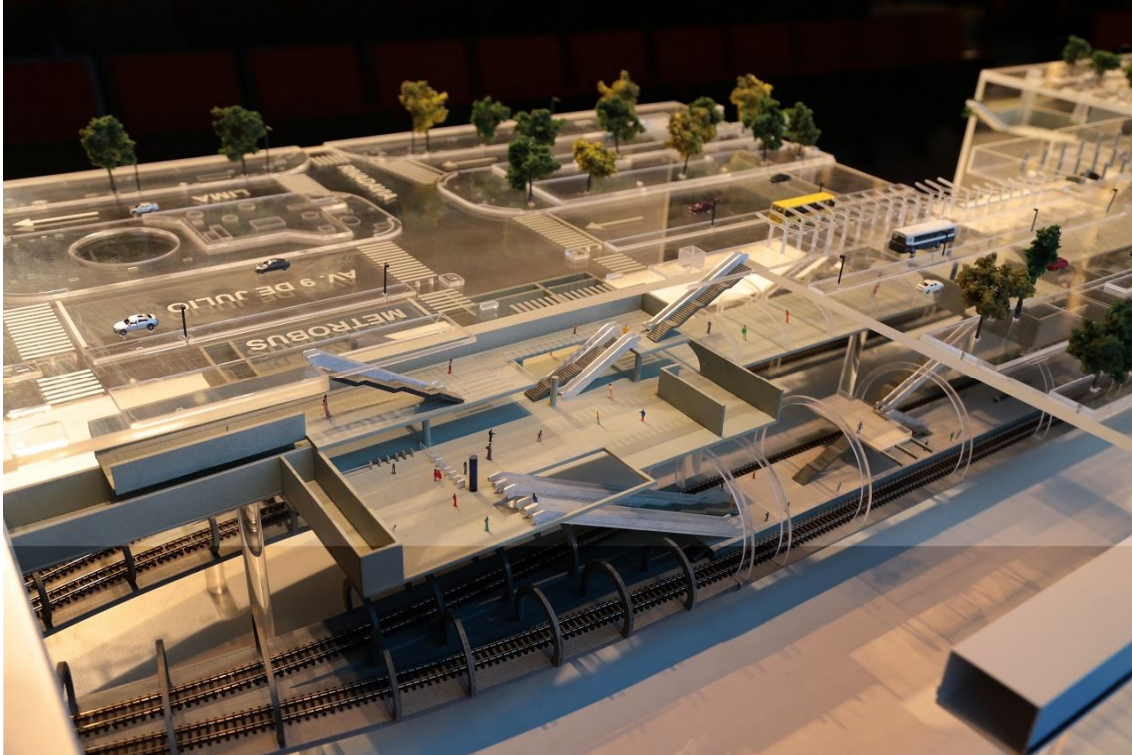
El principal mensaje que transmite el proyecto de RER Buenos Aires tiene que ver con la conexión de líneas ferroviarias preexistentes que no se vinculaban entre sí, y en este sentido evitar la necesidad de trasbordos para quienes tienen como destino el área central o desean viajar de periferia a periferia. El proyecto trata de rescatar el modo de transporte de ferrocarril, concepcionándolo como el único modo de transporte con capacidad real para absorber la creciente demanda de viajes en la Región Metropolitana de Buenos Aires, y apostando a su capacidad para cambiar los patrones de movilidad de la población en general. Buenos Aires tiene el potencial de su red ferroviaria con accesibilidad al borde del área central, materializada en las Estaciones de Retiro, Once y

Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires

Constitución. La adopción del proyecto RER en la ciudad, como estrategia para potenciar la oferta del sistema ferroviario metropolitano, permitirá, según se menciona en el proyecto, mejoras significativas en la conectividad con el centro de la ciudad, al beneficiar los movimientos radiales que se realizan por ferrocarril. Los ahorros de tiempo resultantes permitirían la derivación de viajes largos desde la periferia al área central que actualmente se realizan en auto particular. Los nuevos enlaces de vinculación entre líneas existentes y la construcción de estaciones de transferencias en el microcentro bajo la Avenida 9 de Julio, entre el Obelisco y Avenida de Mayo, permitirán conectar los servicios RER con las líneas ferroviarias en dirección Norte- Sur y Este- Oeste, y a su vez, entre éstas y el modo subterráneo y el Corredor Metrobus de la Avenida 9 de Julio. Los viajes periferia-centro tendrán mejor accesibilidad al Área Central, con una mayor posibilidad de trasbordos intermodales en las nuevas estaciones de transferencia en el microcentro de la ciudad que permitirán el arribo directo al mismo. La RER prestará una nueva oferta para la demanda de movimientos centrales que hoy se cubren con colectivo, taxi, auto particular y subte. Descongestionará el sistema subterráneo y liberará a la superficie de buena parte de los viajes en taxi y colectivo, por la eliminación de trasbordos que hoy se producen en las Estaciones Ferroviarias de Retiro, Constitución y Once, produciéndose una reasignación de flujos tendiendo a una más eficiente canalización de la demanda, tanto para los pasajeros, como para el sistema de movilidad en su conjunto.



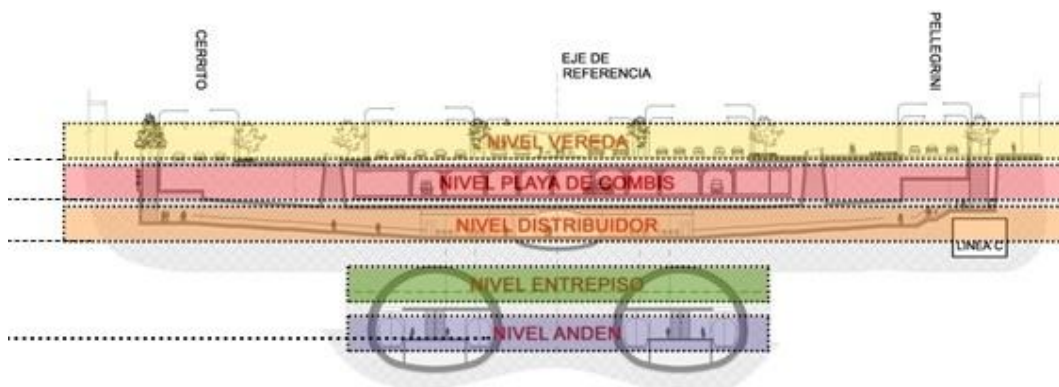
Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires



Proyecto de estación central ubicada en 9 de Julio entre Av. Corrientes y Av. de Mayo

La Estación Central tendrá 400 metros de largo y tres niveles:

- En superficie se conectará con Metrobus 9 de Julio y EcoBici;
- Primer subsuelo, Terminal de combis Obelisco;
- Segundo nivel inferior, un túnel peatonal que conducirá a las Líneas A, B, C y D del Subterráneo y, en un futuro, a la nueva estación central del ferrocarril Sarmiento (ubicada de forma adyacente a la Estación Central “obelisco”);
- Tercer nivel, andenes de la línea Roca que se conectarán con las líneas Mitre y San Martín, más dos plataformas previstas para que en una etapa posterior reciban los servicios de los ferrocarriles Belgrano sur y norte, que serán enlazados con otro túnel.



## **Análisis de los objetivos del proyecto RER Buenos Aires**

Habiendo presentado brevemente las bases del proyecto RER Buenos Aires, es interesante analizar los objetivos del mismo a la luz de algunas cuestiones que ponen en duda la factibilidad de realización en tiempo del proyecto y la aproximación con la inversión declarada. También será interesante seguir viendo los objetivos del proyecto entre críticas periodísticas y estudios técnicos, de movilidad y de transporte.

- “Mejorar la calidad de vida de los 14 millones de habitantes del Área Metropolitana de Buenos Aires.”

Es interesante tener en cuenta que en el plan del proyecto se estima que en 25 años la región metropolitana crecerá sólo hasta 15 millones de habitantes ya que, según el escrito, la región viene sufriendo un amesetamiento de crecimiento demográfico progresivo. Hay que tener en cuenta que esto es correcto para la Ciudad de Buenos Aires, la cual no crece demográficamente desde fines de los años cincuenta, pero en lo que a la Región Metropolitana respecta, el crecimiento de población es exponencial y es una de las zonas del país que más ha crecido según los registros de los últimos dos censos de población (INDEC 2001-2010). Actualmente, la región cuenta con aproximadamente 15 millones de habitantes, que, dicho sea de paso, se asimila a la proyección de población que realiza el proyecto RER a 25 años. Se estima que la región siga creciendo a través de proyecciones intercensales y constatando los datos con encuestas de población por municipios, a un ritmo del 25% cada 10 años por lo menos en los próximos veinte años. En el corto plazo, para el año 2020 se estima una población en la región de 18.500.000 habitantes. En base a esta proyección sociodemográfica sería conveniente que adaptar el plan de capacidad de la oferta ferroviaria.

- “Utilizar la capacidad instalada.”

Mostraremos más adelante que la capacidad instalada cuenta con muchas barreras para poder iniciar el proyecto, y el plan de electrificación y renovación

### Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires

de rodados que se está llevando a cabo no ampara el 100% de las obras que se necesitarán para el RER. Creemos que la puesta a punto de la infraestructura y la renovación de rodados podrían atrasar el comienzo de las obras y encarecer el costo del proyecto.

- “Generar un cambio en los patrones de movilidad de la población en general, mejorando la calidad del servicio de transporte público.”

Es importante tener en cuenta que un proyecto aislado, indiferentemente de su magnitud, no podrá modificar patrones de movilidad si no se conecta con el sistema y el contexto en el que está inmerso. Es importante entender que por un lado existe la concreción del proyecto, que obviamente dependerá de factores técnicos, sociales y políticos, pero por otro lado ese proyecto también está enmarcado en un universo de relaciones, de organismos, de intereses, de normativas con las que necesita confluir. Es elemental desde este aspecto rescatar la importancia que tendrán en la operación del nuevo sistema los acuerdos multijurisdiccionales permanentes.

- “Mejorar la conectividad en toda la Región Metropolitana (viajes hacia la Ciudad, dentro de la Ciudad y entre distintos municipios del Conurbano bonaerense).”

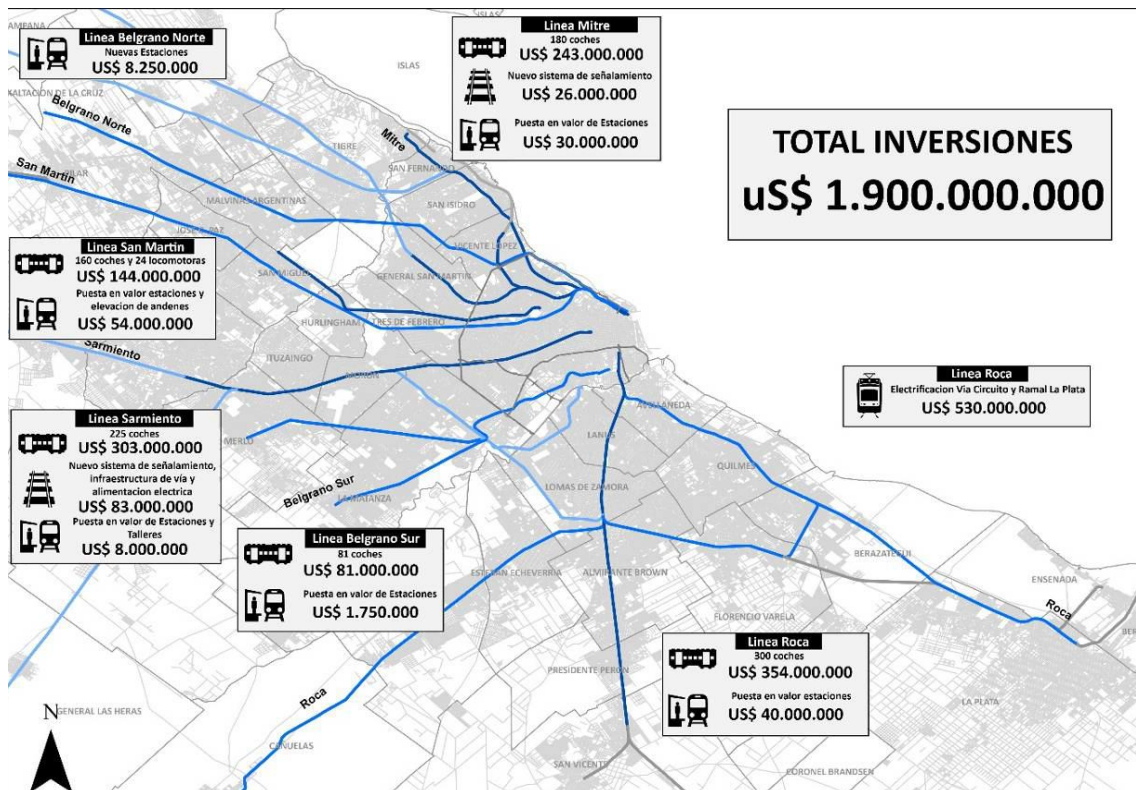
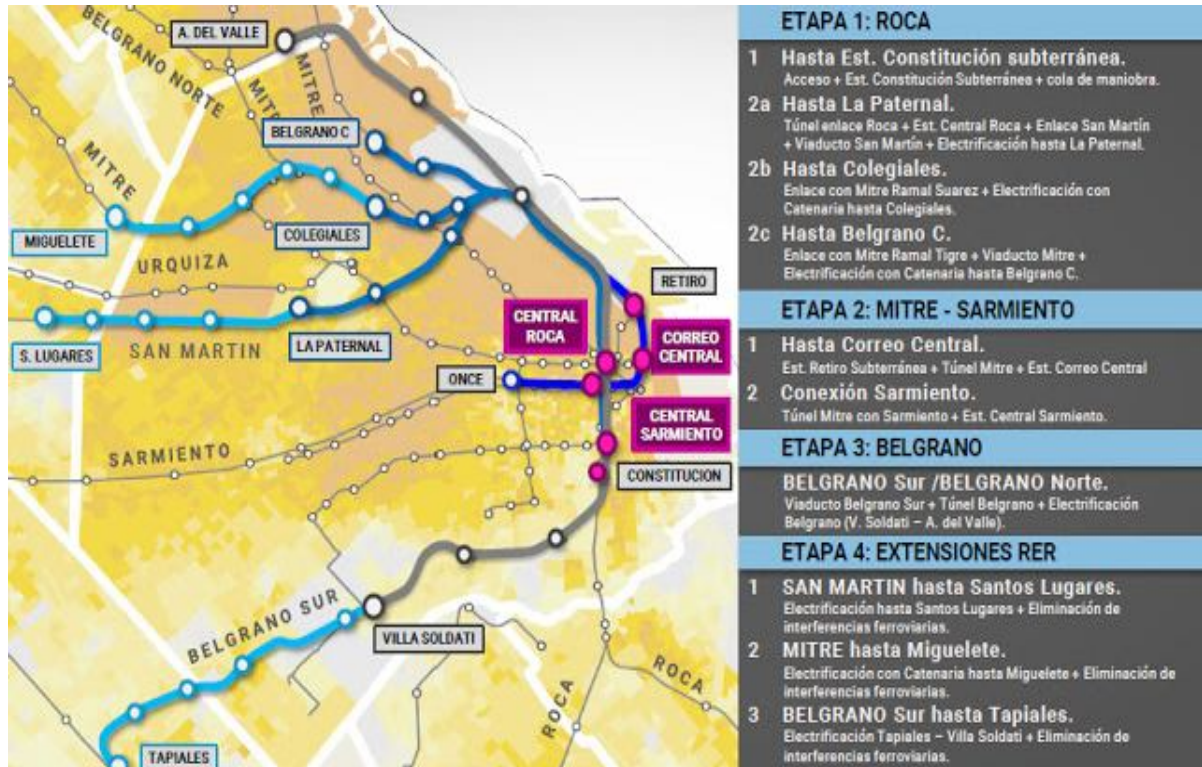
Nos interesa poner en discusión si la magnitud de la inversión y del proyecto está destinado a la incipiente demanda de viajes entre zonas alejadas del Conurbano Bonaerense.

- “Mejorar la conectividad del ferrocarril con los demás modos de transporte, potenciando la red de Subtes y de Metrobus.”

En este sentido, también es importante destacar cuál es nivel de demanda hacia la necesidad intermodal y si una inversión y proyecto de tal magnitud es proporcional a la misma o la excede considerablemente.

### **Análisis técnico**

Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires



Teniendo en cuenta que el proyecto se hará por etapas, todavía, aunque está muy avanzada la campaña del mismo, no se especificó montos de inversión y duración de

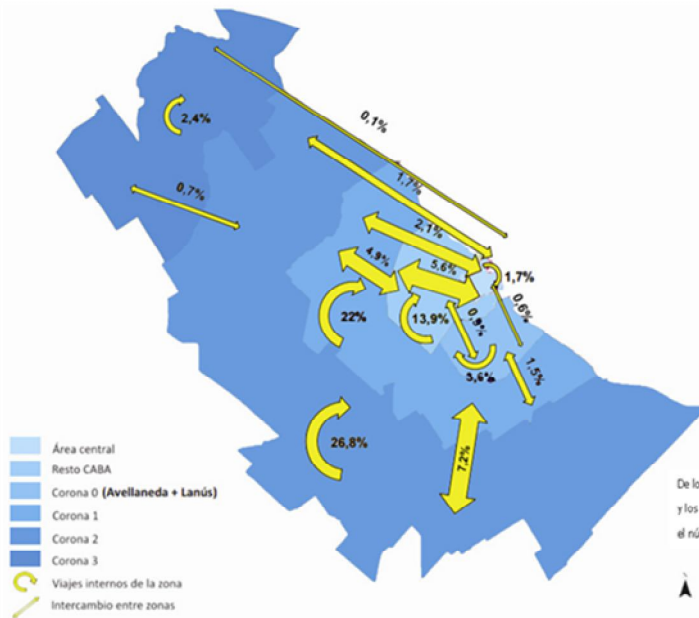
Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires

obra para cada etapa y duración. Si bien se cree que las obras para poner a punto la primer etapa que une la línea Roca conformaría la menor inversión para mejorar la infraestructura y para la renovación de rodados, también es importante considerar la cantidad de obras y renovación de rodados que hacen falta concretar para las sucesivas etapas, que sumarían entre todas \$1.900.000.000. Teniendo en cuenta que estas obras y plan de renovación de coches es un plan nacional, habría que estudiar de qué forma se conectarán las proyecciones de inversión con las inversiones de obra del proyecto RER, de forma que no se generen retrasos y/o desinversión.

**Análisis de movilidad**

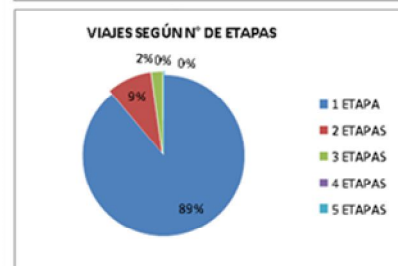
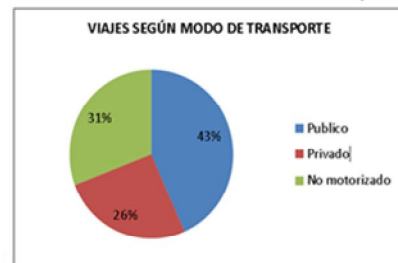
Si pensamos en un proyecto de descentralización del área central en pos de mejorar la conectividad y movilidad en toda la Región Metropolitana, también debemos analizar las problemáticas de movilidad de forma regional y no, como muchos análisis académicos de transporte y movilidad terminan realizando, inducir las problemáticas de movilidad de la región sólo analizando datos del área central. Desde esta perspectiva, tomando fuentes de información a nivel regional que realizaron operativos de movilidad

“No hay evidencias de que los viajes de conurbano a conurbano sean de magnitud”



Fuente: Elaboración Roberto Agosta en base a información preliminar de ENH10D03 expandido al total de la RMA.

Gráfico N° 2.1



De los 19.767.983 viajes totales que se realizan en la RMA, el 89% se realiza en una sola etapa y los viajes de dos etapas o más representan sólo el 11% del total. Esta situación evidencia que el número de transbordos realizados en la región es bajo.

Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires

y análisis de oferta y demanda de transporte, podemos llegar a la conclusión que actualmente en la región el 89% de los viajes que se realizan<sup>1</sup> en una sólo etapa, es decir sin necesidad de transbordo y que la incidencia de transporte privado (26% sobre total de los viajes), aún siendo considerable, es mucho menor a nivel regional a lo que se plantea el proyecto. Por otro lado, también podemos ver en el mapa que los movimientos entre zonas de la región de un extremo al otro son casi nulos. Esto nos da la pauta para repensar la propuesta del RER, para reflexionar sobre la verdadera función y objetivo del mismo, sobre hasta qué punto es realizable considerar la estación central en el centro mismo de la ciudad.

### **Análisis de transporte**

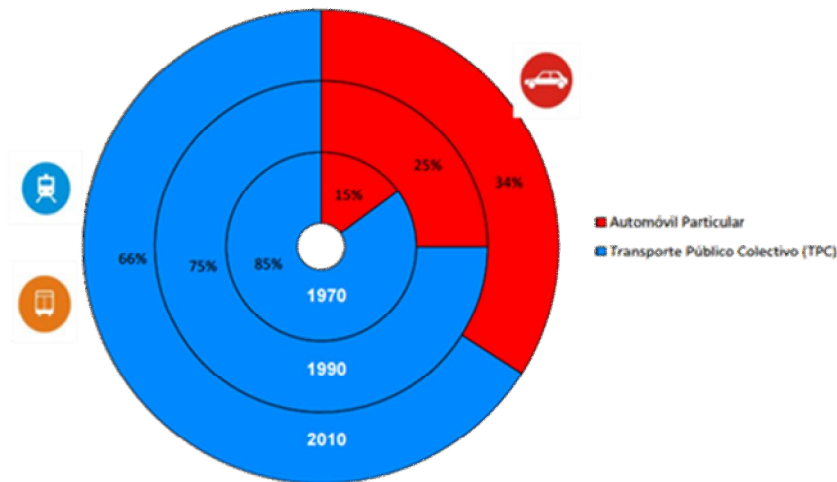
Entendemos que una de las propuestas más significativas y ambiciosas del RER tienen que ver con fomentar el uso del transporte público por sobre el privado. Podemos ver cómo el uso del automóvil crece en los últimos cuarenta años del 15% de los viajes

---

<sup>1</sup> Debemos aclarar que la unidad de análisis son los viajes pero tomados desde la unidad de relevamiento que son quienes efectúan aquellos viajes. Es decir, ENMODO, una encuesta llevada a cabo por el Ministerio de Transporte a nivel Regional Metropolitano toma los viajes efectuados consultándolo a más de 22.000 encuestados en todas las áreas de la región.



### AUMENTO DEL USO DEL AUTOMOVIL

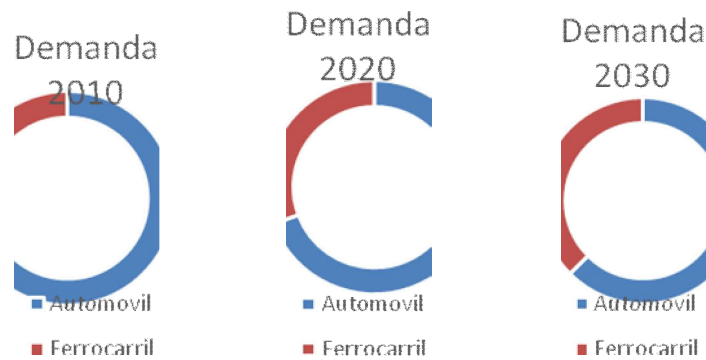


Fuente: Elaboración propia en base a estudios anteriores e información preliminar de ENMÓD03 expandida al total del AMBA.

efectuados al actual 34%. Es interesante tener en cuenta que este crecimiento también siguió en pie en los momentos de mayor inversión en el transporte público, y evidentemente creció con más fuerza en los momentos históricos de menor inversión y falta de control. Por ello es que nos planteamos que el proyecto RER debe estar enmarcado en un contexto normativo que también impulse el transporte público y genere medidas para desestimar la demanda de viajes en transporte privado.

Por otro lado, realizamos una proyección de población a futuro teniendo en cuenta el inicio del funcionamiento del proyecto en 2020 y su progresiva demanda para 2030 para analizar sus beneficios y contradicciones en cuanto a la movilidad de los habitantes de la Región Metropolitana. Nos permitimos realizar una hipótesis que proponía pensar que en 2020, en el inicio del funcionamiento de la etapa Roca del RER, el 10% de los actuales usuarios de automóvil optan por este medio de transporte, teniendo en cuenta un 25% de crecimiento de población cada diez años y para 2030 otro 10% de usuarios de automóvil optan por el proyecto ya avanzado en su segunda y/o tercera etapa. De esta

Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires



forma, estudiando anteriormente la capacidad de las cuatro líneas afectadas a las primeras etapas del proyecto RER<sup>2</sup> de transporte de pasajeros, podemos ver que para 2020 la capacidad estaría colmada en su totalidad y superada en un 1% y para 2030 la capacidad de las mismas se vería superada en un 55%. Para lo cual podemos ver que si en estos próximos años no se invierte en por lo menos renovar los coches de una de las líneas de mayor concentración de viajes en unidades de doble piso, la oferta sería completamente superada por la demanda, y de alguna forma u otra también comenzaría a dejar de impulsarse en detrimento de otros usos, quizá hasta indirectamente, el uso de esta alternativa. Es hasta aquí que vemos que las inversiones serán mucho mayores por diferentes cuestiones en cuanto a poner en marcha no sólo la infraestructura sino todo un sistema de transporte descentralizado y sustentable.

### **Amenazas al proyecto en operación**

Por un lado, la actual asociación de fuerzas políticas a nivel nacional, provincial y gobierno de la Ciudad permiten un impulso del proyecto y una reducción de conflictos para llevarlo a cabo que no necesariamente estará asegurado en el tiempo. Por eso es importante el impulso de un organismo que regule la puesta en marcha y el control del proyecto. Este organismo y la funcionalidad del mismo no está incluido en los costos del proyecto, pero creemos que la creación del mismo, al ser parte de la operación y necesario control de funcionamiento, deberá ser incluido y sería un factor más de aumento del costo y de la inversión inicial, ya que el mismo deberá auditar toda etapa

<sup>2</sup> A saber las líneas Roca, Sarmiento, Urquiza y Mitre.



Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires de obra y también intervenir en la producción de normativa específica para el correcto funcionamiento.

También creemos que la creación de la estación central generará un proceso de mayor centralidad, por lo menos los primeros años hasta que se efectúen la mayoría de las etapas del proyecto. Esto puede conllevar a definir el área del Obelisco como un nuevo polo central de protestas, movimientos y demandas sociales, lo que también al tener varios sindicatos confluyendo en los diferentes niveles de la estación central, aunando agrupaciones de ferroviarios y subtes, podrá ser una amenaza para el funcionamiento diario.

Entre otras cuestiones, sería interesante plantear la falta actual de una tarifa multimodal, que impulse el uso del transporte público por sobre el privado. Los elevados costos de obra y funcionamiento por sobre la inversión inicial y declarada nos hacen pensar hasta qué punto el Gobierno podrá llevar a cabo una tarifa social, teniendo en cuenta que tampoco se especifica en el proyecto cuáles serán las concesiones a empresas privadas para la gestión del funcionamiento.

## Conclusiones

Una de las cuantas situaciones analizadas a tener en cuenta para el final será el supuesto cambio de paradigma que plantea RER en cuanto a transformar una ciudad centralizada en una ciudad enmarcada en una Región Metropolitana. Para poner en cuestión esta gran propuesta que hasta ahora es discursiva del RER, presentaremos este último cuadro:



Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires

Intentamos graficar en una cronología de 1950 a 2013 las idas y vueltas, crecimientos y decrecimientos de millones de pasajeros que utilizaron el ferrocarril en diferentes momentos de la historia. Marcamos puntos clave en la escala del decrecimiento de la demanda, que son sólo los puntos cúlmines de una sociedad en los 1990 que apostaba a otros patrones de movilización, asociados fuertemente al transporte privado y acompañado con una creciente desinversión y achicamiento de la red vial ferroviaria. Una situación socio económica que conllevó a su vez a un aparente recupero de demanda debido al descenso en la escala social de millones de personas. Y por último, mostrando cómo un suceso que evidenciaba la falta de inversión y por sobre todas las cosas el escaso control a la movilidad a través del ferrocarril es una marca en la historia hacia un nuevo descenso de la demanda.

Podemos apreciar en este sencillo esquema cómo el transporte público se debilita constantemente siendo modificado por alternativas de transporte poco sustentables, en un contexto socio económico de falta de inversión hacia la vida pública en general. Entonces es aquí donde los exponentes del RER manifiestan que la ecuación es sencilla: “La caída de la demanda de transporte público, más precisamente de los viajes en ferrocarril se deben en definitiva a la falta de inversión y control”. Ecuación que creemos muy cierta en el marco de nuestra coyuntura social argentina, pero tan cierta como insuficiente para explicar las tendencias de movilidad en la Región Metropolitana y más insuficiente todavía para plantear un proyecto que entendemos tendrá sólo como efectos secundarios una posible descentralización hacia el fortalecimiento de centros satélites ferroviarios en las afueras de la Ciudad Autónoma. Y en este sentido creemos que el mismo se dedica en primera instancia a reestructurar y fortalecer una ciudad central, en la que millones de personas tendrán nuevas posibilidades todos los días para ser albergados en una Ciudad que ya hoy tiene sus problemáticas infraestructurales. Evidentemente esta afirmación tiene que ver con una necesidad innegable de todo proyecto urbano público privado; satisfacer una demanda creciente de viajes hacia la ciudad, más hacia la zona central de la misma. Las preguntas finales que nos atrevemos a formular serían: ¿No sería un retroceso como gestión pública volver a concentrarnos pura y exclusivamente en la demanda para ofrecer servicios de infraestructura? Lo que nos lleva a reflexionar y formular una segunda cuestión: Hemos podido ver a través del trabajo cómo las líneas de transporte de los diferentes modos que atraviesan la región estructuran día tras día un territorio específico, y tal visión de la realidad estudiada,

Análisis de factibilidad de proyecto RER Buenos Aires

sumándole el análisis actual del proyecto RER nos obliga a preguntar: ¿Qué tipo de ciudad estructurará el proyecto? En este sentido, nos atreveremos a plantear una última pregunta: ¿Es posible descentralizar centralizando?

Podemos, para terminar, rescatar uno de los cuestionamientos centrales de esta mesa de discusión: “Las formas y maneras en que las movilidades de las personas están interrelacionadas e imbricadas con las políticas públicas, los individuos y colectivos sociales y el rol del Estado como garante de dichas necesidades”. En este sentido, hemos intentado hacer un recorrido por el proyecto y sus posibles dificultades para poder brindar luz ante la problemática relación entre las movilidades de las personas y las políticas públicas, y en definitiva la forma que toma el Estado para intervenir como garante de ciertas necesidades brindando las condiciones de estructurar y reestructurar la ciudad y sus elementos hacia fines específicos.

### **Bibliografía**

- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional (2013): “Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires – INTRUPUBA”. Realización en 2006 con actualización de datos en 2013.
- Dirección general de planificación de la movilidad (2015): “Estudio técnico, Red de Expresos Regionales”.
- Ministerio del interior y transporte (2010): “ENMODO. Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010: Área Metropolitana de Buenos Aires”.
- Pizarro, Andrés (2015): “Marketing vs. Planificación”, Diario Página 12. <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/cash/17-8848-2015-10-12.html> (consulta 25/05/2017).