

Ciudad de Buenos Aires: elementos para una política de transporte *



Jorge Blanco

Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía,
Argentina

Luis Domínguez Roca

Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía,
Argentina

Andrea Gutiérrez

Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía,
Argentina

Introducción

Existe un amplio consenso sobre la importancia de los problemas de transporte que afectan a la Región Metropolitana de Buenos Aires y a la ciudad de Buenos Aires, en particular. La concesión de los servicios de subterráneos y ferrocarriles urbanos, la puesta en marcha de planes de inversión en materia vial (como la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires), la aparición de proyectos de transporte generados desde distintos organismos oficiales y de propuestas provenientes de ámbitos privados son, entre otros, algunos elementos que dan cuenta de la vigencia que tienen los problemas de transporte dentro de la agenda pública de temas a discutir.

Parece apropiado, entonces, reflexionar acerca de ciertos principios generales que puedan actuar como marco para la formulación de una política de transporte para la ciudad. Este trabajo procura aportar algunos criterios y definir prioridades que sirvan como fundamento para la elaboración de políticas concretas. En la sección final, y a modo de ejemplo de la articulación entre estos dos niveles, se sugieren líneas de acción más específicas para dos componentes del sistema de transporte: los subterráneos y la vialidad urbana.

* Este trabajo fue presentado en las Jornadas sobre Problemática Urbana, organizadas por el Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, los días 18 y 19 de setiembre de 1995. Luego fue publicado como capítulo de libro en: HERZER, Hilda M. (compiladora) (1997) *Postales urbanas del final del milenio. Una construcción de muchos*. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales; Oficina de Publicaciones del Ciclo Básico Común, Universidad de Buenos Aires, pp 205-217.

El nuevo marco institucional

La primera dificultad que aparece cuando se intenta pensar una política de tránsito y transporte para la Ciudad de Buenos Aires es que muchas de las variables involucradas se encuentran fuera de la órbita municipal¹.

El diseño de nuevas políticas de transporte para la Ciudad de Buenos Aires debe tener en cuenta el nuevo marco jurídico establecido a partir de la reforma constitucional de 1994, que le otorga autonomía, con legislatura y jurisdicción propias, si bien los alcances de esta autonomía no se han definido con precisión hasta el momento.

En lo que respecta a las políticas de transporte, estos cambios implicarían nuevas atribuciones para el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. En el caso particular del transporte público automotor de pasajeros (colectivos), la regulación y control de las llamadas líneas del Distrito Federal, es decir, las que desarrollan la totalidad de su recorrido dentro de la capital, puede pasar de la jurisdicción nacional a la de la ciudad autónoma. No sucedería lo mismo con las líneas que cruzan el límite con la Provincia de Buenos Aires, que continuarían bajo jurisdicción del Estado nacional.

Otro factor que puede modificar la actual situación institucional es la eventual aprobación del proyecto de creación de una Autoridad del Transporte del Área Metropolitana (ATAM), que cuenta con media sanción del Senado nacional.

Transporte y planificación urbana

La circulación puede ser vista como un uso del suelo. Regular el transporte es regular una actividad particular que establece la articulación material entre los otros usos.

De allí deriva la necesidad de enmarcar las políticas de transporte en una planificación urbana de alcance más amplio: las decisiones sobre la circulación requieren considerar sus relaciones con otros usos del suelo.

De un modo más general, las diversas políticas sectoriales (transporte, saneamiento, salud, educación, etcétera) deberían ser objeto de algún tipo de coordinación, tanto intra como interjurisdiccional. “La coordinación en la gestión, regulación y planificación de cada uno de los aspectos fundamentales de la estructura urbana, debe actuar como el opuesto complementario de la fragmentación jurisdiccional y, a su vez, este tipo de manejo parcelado debe estar encuadrado dentro de un esquema global de prioridades que oriente y dirija las distintas políticas sectoriales” (Gutiérrez, 1995).

Actualmente, las tendencias a la desregulación y a la descentralización, repercuten en el planeamiento urbano y del transporte. La negación de los proyectos globales da lugar a una fragmentación de la planificación, donde la planificación estatal metropolitana es reemplazada por proyectos puntuales (estatales o privados), a los que ahora se suman propuestas de una planificación metropolitana privatizada. Este proceso puede ser ejemplificado mediante tres hitos significativos: los grandes planes urbanos de los años ‘60, incluyendo el Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana²; los proyectos de reconversión de Puerto Madero y Retiro; y el anunciado plan de transporte metropolitano “Master 2000” (Clarín, 5/8/95), descartado por el momento.

Subrayar la necesidad de que el estado recupere su capacidad de intervención en la construcción de la ciudad, sin caer en las rigideces de la planificación centralista y dirigista, implica compatibilizar un urbanismo de gestión y concertación con una planeación indicativa (Pradilla Cobos, 1992).

1. La organización institucional actual del sistema de transporte implica la siguiente asignación de competencias: A la Nación corresponde parte de la red vial (430 kms), 145 líneas de colectivos (10.000 unidades), los servicios urbanos especiales de transporte automotor (charters) y los ferrocarriles suburbanos; la Provincia de Buenos Aires tiene jurisdicción sobre parte de la red vial y 59 líneas de colectivos, con un parque móvil de 3.000 unidades; la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires es responsable de parte de la red vial (2.500 kms), el ordenamiento del tránsito local, la regulación y control del estacionamiento, de los taxis, sus atribuciones en el caso de los subterráneos están en proceso de redefinición; a los municipios del conurbano bonaerense les corresponde parte de la red vial, 93 líneas de colectivos (2.000 unidades), el ordenamiento del tránsito local y los taxis.

2. Estas propuestas no derivaron en procesos efectivos de planificación, ya que sólo se concretaron aspectos muy parciales y puntuales de las mismas.

Diagnostico del sistema de transporte de la Ciudad de Buenos Aires

Algunos elementos que caracterizan la compleja problemática del sistema de transporte metropolitano son los siguientes:

- » Una estructura urbana con una alta concentración de destinos de viajes en el Area Central de la Ciudad.
- » Una estructura circulatoria marcadamente radial, con corredores transversales incompletos y mal definidos, que recargan la zona central de la ciudad.
- » Conflicto jurisdiccional al repartirse las atribuciones entre la Nación, la Municipalidad y la Provincia de Buenos Aires.
- » Una oferta de transporte público variada y de amplia cobertura pero que, en general, presta servicio en deficientes condiciones.
- » Centros de transbordo mal articulados, inseguros e ineficientes.
- » Reglamentación de carga y descarga de mercaderías sin cumplimiento y sin penalización.
- » Un incremento acelerado del uso del automóvil particular para cubrir el viaje diario al trabajo.
- » Normas de estacionamiento poco adecuadas y con escaso control.
- » Un alto índice de accidentes en todas sus variantes: vehículos entre sí, vehículos con peatones, vehículos contra objetos, etc.
- » Indicadores de polución ambiental generada por los vehículos que superan habitualmente los parámetros aceptables.

Es posible identificar ciertos puntos donde este conjunto de condiciones se potencia conformándose verdaderas zonas críticas. En primer lugar se destaca el Area Central (Micro y Macrocentro, incluyendo los centros de transbordo de Once, Constitución y Retiro); en segundo lugar, los corredores de acceso a dicha área; en tercer lugar, los principales centros comerciales y de transbordo alejados del área central (Caballito, Belgrano, Liniers, Chacarita, Puente Saavedra).

En los últimos años, el creciente uso de automóviles particulares, taxis y remises dejó al descubierto situaciones problemáticas latentes generadas por el estado del transporte público y la falta de planificación.

A principios de los años '60 el patrón de movilidad se formaba con el ferrocarril como red básica suburbana, el colectivo articulando áreas intersticiales y el subterráneo concentrado en las zonas de mayor densidad. Este esquema fue paulatinamente evolucionando hacia un modelo donde el transporte automotor de pasajeros creció a expensas de los modos por rieles, al tiempo que el uso del automóvil particular se incrementó, captando viajes que anteriormente se realizaban en transporte público.

Los modos guiados, que son más aptos para evitar el congestionamiento, más eficientes en el consumo de energía y menos contaminantes, sufrieron, paradójicamente, una notoria pérdida de pasajeros. Las redes respectivas no han tenido prácticamente modificaciones durante largos años, en tanto que el parque móvil y la planta fija han envejecido.

A principios de la década de 1990 el deterioro de los servicios ferroviarios y de subterráneos llegó a un grado tal que sus niveles de servicio se vieron afectados de modo alarmante. Con la concesión de los servicios a operadores privados se observa cierta recuperación de la cantidad de pasajeros transportados y una mejora relativa en términos de cumplimiento de horarios, seguridad, limpieza, etcétera. De todos modos, las concesiones no contemplan ampliaciones de las redes ni mejoras sustanciales de las infraestructuras.

En cuanto al transporte público automotor (colectivos), varios factores han incidido en una pérdida de pasajeros: el incremento del uso del automóvil particular, con sus secuelas de aumento de la congestión y de los tiempos de viaje para el transporte

público; la competencia del ferrocarril, a partir de las mejoras anteriormente señaladas y de las tarifas más económicas; y el cuadro recesivo que afecta a la economía nacional desde 1994, que incide en una disminución del total de viajes generados, especialmente por los sectores sociales que más precisan del transporte público.

Lineamientos para una política de transporte

Como puntos de partida para la definición de una política de transporte para la Ciudad de Buenos Aires, proponemos los siguientes lineamientos:

» *Es necesaria la planificación y coordinación de las políticas de tránsito y transporte, en el conjunto de las políticas urbanas.*

Esta idea atañe a la organización y a la previsión de la evolución del sistema de transporte y tránsito y deja planteadas, al menos, dos dificultades centrales:

a) La articulación entre las distintas jurisdicciones que tienen injerencia sobre el sistema de transporte (Nación, Municipalidad de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires). Ya fueron señalados los conflictos principales que se presentan en este sentido: las atribuciones divididas y no coordinadas, las contradicciones con respecto a las capacidades de cada ámbito gubernamental.

b) La articulación de las políticas de transporte y tránsito con otras políticas urbanas. En este sentido, la planificación del sistema de transporte debería estar acompañando procesos de planificación urbana, tales como la desconcentración de actividades, el escalonamiento de horarios, los estímulos a la densificación de algunos corredores en detrimento de otros, etcétera. Asimismo, deben evaluarse los impactos sobre la circulación que resultarían de posibles cambios en el uso del suelo urbano, ya sea como consecuencia de políticas explícitas o como resultado de tendencias espontáneas del mercado.

» *Para que mejoren las condiciones de circulación en general es necesario priorizar el desarrollo de un sistema de transporte público más eficiente y atractivo.*

Un sistema de transporte público más eficiente requiere una asignación organizada de roles a los distintos modos y la definición de criterios de eficacia técnica y social para cada tipo de viaje y para cada área de la ciudad, según parámetros de tiempo, costo, confort, efectos ambientales, etcétera. Estos distintos roles deberían, asimismo, estar articulados organizadamente de forma tal que el sistema tienda a la complementación de sus distintos componentes.

» *Las políticas de largo plazo deben considerar una articulación temporal y espacial de sus propuestas.*

En las distintas áreas de la ciudad se manifiestan problemas y necesidades específicas vinculadas con las particulares condiciones locales y con las funciones más generales que cumplen a nivel de la conurbación. Una política integral de transporte y tránsito debe atender a estas situaciones y tener la suficiente flexibilidad como para conjugar la mejor solución para cada caso. Del mismo modo, es necesario definir una secuencia escalonada e integrada de medidas, articulando objetivos de corto, mediano y largo plazo.

» *Las políticas de transporte urbano deben contribuir a reducir los costos monetarios y no monetarios del sistema, incluyendo las pérdidas de tiempo y vidas humanas y el deterioro ambiental.*

Teniendo en cuenta que toda política de largo plazo lleva implícita la realización de grandes inversiones, es necesaria una visión amplia de los criterios de eficiencia a la hora de evaluar su rentabilidad y al diseñar los esquemas de financiamiento. La relación costo-beneficio debe entenderse en términos no sólo económicos, sino también sociales.

Por otra parte, las grandes inversiones que demanda la infraestructura de transporte, el largo tiempo de realización y la fuerte marca que imprimen sobre la ciudad, requieren de un consenso amplio en un plan integral, que pueda ejecutarse más allá de vaivenes políticos circunstanciales.

» *Las mejoras en las condiciones de viaje deben alcanzar a todos los usuarios del sistema.*

Las políticas de transporte deben tender a satisfacer los requerimientos de movilidad de toda la población, en particular de los grupos sociales cuyo desplazamiento depende de los modos masivos.

De estos lineamientos generales derivan las siguientes prioridades:

- » Privilegiar el transporte público y especialmente los modos guiados (ferrocarril, subterráneo, premetro), por ser los menos contaminantes y los que más contribuyen a reducir la congestión, siendo también más veloces y más seguros si funcionan en condiciones adecuadas³;
- » ordenar los usos del suelo a fin de favorecer la desconcentración de ciertas actividades, contribuyendo a reducir la congestión en el área central;
- » promover modalidades de coordinación entre la Capital Federal y el resto del área metropolitana;
- » ordenar el uso de las vías públicas de circulación, diferenciando tipos de tránsito y jerarquizando la red vial;
- » reducir los accidentes de tránsito mediante un control efectivo del cumplimiento de las normas y mediante programas de educación vial;
- » mejorar las condiciones de viaje de los grupos que sufren dificultades específicas a causa de su edad (niños, ancianos), de su situación socio-económica (pobres, desocupados, jubilados) o de cualquier discapacidad física o mental.

3. En este sentido, cabría explorar las posibilidades de implementación de nuevas alternativas tecnológicas; existen al respecto numerosos antecedentes, en ciudades pertenecientes a países de muy diversos grados de desarrollo.

Subterráneos y vialidad urbana: dos ejemplos de propuestas específicas

Con el objeto de ejemplificar cómo se vinculan los lineamientos generales enunciados con políticas específicas para los distintos componentes del sistema de transporte, se presentan dos casos: el transporte subterráneo y la provisión y financiamiento de la vialidad urbana.

El transporte subterráneo

Características generales del modo subterráneo

El subterráneo es un modo de transporte especialmente adecuado para los espacios de mayor densidad de actividades y población de la ciudad, por su capacidad de carga y su velocidad de desplazamiento. Estas ventajas son posibles por su no interferencia con otros modos de transporte y con otros componentes del espacio urbano.

La infraestructura necesaria para el funcionamiento del subterráneo es costosa y el tiempo que demanda su realización es relativamente largo. Cualquier decisión de

modificar la red de subterráneos requiere una importante inversión cuyos resultados no son inmediatos, en términos de mejoras de las condiciones del transporte en la ciudad. Por otro lado, Buenos Aires tiene una importante masa de capital invertido en una red de subtes, que debería aprovechar al máximo.

Debido a su alimentación con energía eléctrica, el subterráneo es un modo muy poco contaminante en comparación con aquellos que utilizan combustibles fósiles. Por ser el único usuario de una infraestructura particular resulta muy seguro en comparación con otros modos.

Por los elementos señalados, pero especialmente por su velocidad, es el único componente del sistema de transporte que podría atraer a actuales usuarios del automóvil particular.

Diagnóstico de situación

- » El subte perdió 100 millones de pasajeros anuales entre 1970 y 1992, disminuyendo su participación en el total de viajes. La forma de la red es poco flexible para captar nuevas demandas de viajes y para aprovechar integralmente la cantidad de kilómetros de vías construidas, especialmente por falta de conexiones transversales que vinculen las líneas radiales en distintos puntos y permitan una movilidad más diversificada.
- » Durante el período señalado, el servicio sufrió un deterioro generalizado debido a la falta de mantenimiento e inversiones. Como resultado de ello su capacidad de transporte se redujo.
- » Esta reducción de la capacidad efectiva de transporte implica la existencia de una capacidad “ociosa relativa”, recuperable si mediaran inversiones significativas (Blanco-Pupareli, 1994).
- » A partir del momento en que los operadores privados se hicieron cargo del servicio (enero 1994) creció el número de pasajeros transportados, debido a algunas mejoras en la prestación del servicio y a un empeoramiento de las condiciones de circulación en la ciudad.
- » La proyección de pasajeros a transportar prevista por los concesionarios no implica una transformación fundamental del rol que el subterráneo cumple actualmente en el sistema de transporte. El plan de inversiones previstas durante el período de concesión no es suficiente para impulsar al subterráneo a un papel que permita una mejora notable del transporte en la ciudad. Por otra parte, el plan tampoco incluye nuevas ampliaciones de la red existente.

Propuestas

La ciudad necesita modernizar su sistema de transporte y el subterráneo es uno de sus elementos claves. Sin embargo, no se ha generado un consenso suficiente en torno a un proyecto integral de transporte, y los planes de modificación de la red que se han presentado son resultado de acciones parciales, desintegradas, sin sustento cuantitativo consistente y, sobre todo, no sostenidos por ninguna decisión política⁴.

En el corto plazo se propone:

- » Un seguimiento estricto del cumplimiento de las condiciones pactadas en la concesión del servicio; esto implica un fluido intercambio de información entre el gobierno de la ciudad y el organismo regulador correspondiente.
- » Anticipar la paulatina ampliación de la capacidad de transporte existente y la evolución de los pasajeros transportados, para promover una mayor participación del subterráneo en el sistema de transporte.

4. Habitualmente se sostiene que el costo de construcción del subterráneo es demasiado elevado y que las finanzas públicas no están en condiciones de afrontar ese tipo de erogación. Nos parece que esta argumentación analiza el problema de una manera superficial y simplificada y que la discusión debe ser encuadrada en un contexto más amplio que considere, por ejemplo, cuanto cuesta la ineficiencia actual del sistema de transporte. Sólo a título indicativo cabe señalar que estudios realizados por el grupo de Investigaciones en Transporte de la Universidad Tecnológica Nacional y la Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles, estimaron en más de 6.000 millones de pesos anuales el gasto originado por el funcionamiento actual del sistema de transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Clarín, 25/6/95).

- » Estimular la derivación de pasajeros hacia el subte, mediante una diagramación más integrada de las relaciones entre los distintos modos de transporte, un mejoramiento de las condiciones de transbordo entre tren-subte y colectivo-subte, una decidida política para promover la combinación de automóvil particular-subte en las estaciones cabeceras de la red y la puesta en marcha de mecanismos de integración tarifaria. El avance hacia un sistema más integrado implica superar la imagen de un transporte “puerta a puerta” (colectivos de largos recorridos, automóviles) que no siempre es más eficiente desde una perspectiva de conjunto.

En el largo plazo, se propone:

- » Incorporación del subterráneo en un plan integral de transporte y en planes urbanos más abarcativos. La definición del rol del subte y la relación con los demás modos del sistema es un elemento clave para la justificación de las inversiones necesarias y para la decisión del orden de prioridad de las acciones.
- » Elaborar un programa para la ampliación de la red de subterráneos, partiendo de una cuidadosa evaluación de alternativas que considere el alto costo de las inversiones involucradas y su impacto urbano. En este sentido, se propone privilegiar aquellos planes que impliquen un aprovechamiento más eficiente de la capacidad existente y que se traduzcan en mejoras generalizadas de accesibilidad, en el contexto de un sistema de transporte más integrado.
- » La formulación de tal programa requiere una amplia y creativa exploración de los posibles mecanismos de financiación, sin descartar a priori ninguna alternativa.

La vialidad urbana: producción de la ciudad y financiamiento

Los problemas financieros de los gobiernos municipales repercuten seriamente sobre las posibilidades de satisfacer las demandas de la población en cuanto a provisión de medios de consumo colectivos. Esto se traduce en crecientes reclamos entre los que se destacan los referidos al transporte, en particular a la congestión del tránsito y al estado de deterioro de la red vial.

Una revisión de los actuales mecanismos de financiación de la construcción y mantenimiento de la vialidad urbana, puede servir para identificar limitaciones que actúan como políticas sectoriales implícitas.

Diagnóstico de la situación actual:

- » la vialidad urbana, conceptualizada como un capital social desvalorizado, tiene un alto costo económico que gravita de modo significativo sobre la inestabilidad de las finanzas públicas municipales;
- » la relación institucional entre los diversos niveles del estado, en general, y el manejo jurisdiccional y fiscal del autotransporte público en particular, plantea para los gobiernos municipales un alto grado de vulnerabilidad y subordinación que limita seriamente sus posibilidades de satisfacer las demandas locales en cuanto a la provisión de un bien de equipamiento colectivo, como la vialidad urbana;
- » el cuadro impositivo con aficción parcial o total a fines viales presenta serios desequilibrios, tanto en la definición de la carga tributaria y en su distribución entre los contribuyentes, como en la asignación de la recaudación;
- » existe un subsidio indirecto a las empresas de autotransporte público de pasajeros, a través de los beneficios derivados de la inversión pública en infraestructura vial, por lo que el esquema tributario vigente permite pagar un precio no compensatorio de las erogaciones ocasionadas en términos de obras viales;

- » la localización física de las obras viales (coincidente con los corredores principales del autotransporte público), refuerza una apropiación diferencial del ingreso derivado de la inversión pública.

Propuestas

Para definir una política de transporte público capaz no sólo de desalentar el uso del automóvil particular, sino también de satisfacer las demandas de los usuarios mediante una mejora de la oferta tanto en cantidad como en calidad, es necesario transparentar elementos de juicio que inciden, entre otras cuestiones, en la evaluación de la eficiencia comparativa de los medios que componen el sistema de transporte metropolitano, sea en términos de sus costos económicos reales como de sus costos sociales.

La conveniencia de subvencionar, cómo, cuánto y a quién, debe determinarse en función del análisis de un temario de discusión, en el que proponemos incluir las siguientes cuestiones:

- » Evaluación de la rentabilidad del sector y de sus variaciones intrasectoriales, incluyendo: una clasificación de los corredores según su rentabilidad y una categorización de las empresas según la rentabilidad de los recorridos de sus líneas.
- » Revisión del método de cálculo tarifario, incluyendo: la selección de las variables que componen la estructura de costos, la definición de los indicadores utilizados para su medición y el modo de determinación de la retribución a la gestión empresarial.
- » Redefinición de la distribución, cuantificación y afectación de la carga tributaria, incluyendo un análisis de la base impositiva y las alícuotas.
- » Mecanismos de control de la recaudación, incluyendo la conversión del sistema de emisión de pasajes (expendio por parte del fisco y reembolso a los operadores).
- » Sustitución de la tasa nacional de fiscalización del transporte por una tasa municipal para el autotransporte urbano de pasajeros (sistema aplicado en Brasil).
- » Ampliación del principio del beneficio, considerando no sólo a los beneficiarios directos del transporte público, sino también a los indirectos (por ejemplo, a los empleadores - sistema aplicado en París-).
- » Subvención directa a los tramos de la red inviables desde el punto de vista económico (sistema aplicado en el Reino Unido)
- » Establecimiento de fondos compensatorios interempresariales para contrarrestar los subsidios cruzados entre operadores de corredores con rentabilidad diferencial (sistema aplicado en Brasil).

Este listado no pretende ser exhaustivo, ni plantea un tratamiento excluyente de los distintos puntos entre sí. Sólo propone evaluar la posibilidad y conveniencia de aplicar una o más de las alternativas mencionadas.

Reflexiones finales

En el actual contexto de fragmentación y privatización de la planificación de la ciudad, explicitar los lineamientos básicos que podrían dar lugar a una política de transporte constituye una tarea importante. Para la formulación de dicha política es necesario atender especialmente: a las condiciones que el actual contexto político-institucional presenta, a la articulación con otras políticas, a la presencia de múltiples actores con intereses diversos y contrapuestos, a los objetivos básicos y prioridades que apunten hacia un funcionamiento más eficiente del sistema de transporte para el conjunto de la sociedad.

Las políticas de transporte explícitas pueden constituir un tema de debate que supere las discusiones aisladas, insuficientes y parciales que se generan a partir de la aparición de propuestas puntuales y desarticuladas. Mejor aún, pueden servir de marco en el que las iniciativas puntuales puedan ser contrastadas y evaluadas con mayor precisión.

Bibliografía

- » BLANCO, J., PLUSS, M. I. (1994) Diagnóstico del sistema de tránsito y transporte del Area Metropolitana de Buenos Aires. Bs.As, INAP, mimeo.
- » BLANCO, J., PLUSS, M. I. (1994) El tránsito y el transporte en la Ciudad de Buenos Aires: Situación actual y lineamientos para el cambio. Bs.As., INAP, mimeo.
- » BLANCO, J., PLUSS, M. I. (1994) Análisis de planes y proyectos de tránsito y transporte. Lineamientos para un plan de largo plazo. Bs.As., INAP, mimeo.
- » BLANCO, J., PUPARELI, S. (1994) Las relaciones de competencia y complementariedad entre el subterráneo y el transporte automotor de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires. En Memorias del VII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Bs.As.
- » BLANCO, J., DOMINGUEZ ROCA, L., ESCOLAR, M., GUTIERREZ, A., LAMADRID, C. (1995) Propuestas para el transporte en la ciudad de Buenos Aires. Bs.As., Instituto de la Ciudad, mimeo.
- » Diario *Clarín*, 25/6/95. ¿Cuánto cuesta un embotellamiento?
- » Diario *Clarín*, 5/8/95. Cómo es el plan para cambiar todo el sistema de transporte.
- » DOMINGUEZ ROCA, L. (1995) Fragmentos urbanos. V Encuentro de Geógrafos de América Latina, La Habana (Cuba).
- » DOMINGUEZ ROCA, L. (1995) Reciclaje de puertos, accesibilidad, circulación: el caso de Puerto Madero. Bs.As., mimeo.
- » GUTIERREZ, A. (1990) Los subsidios indirectos al autotransporte público de pasajeros de la Capital Federal. Tesis de Licenciatura (inérita). Depto. de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, U.B.A.
- » GUTIERREZ, A. (1995) Globalización y transporte. Crisis y reestructuración en la República Argentina. V Encuentro de Geógrafos de América Latina, La Habana.
- » GUTIERREZ, A. (1995) Metrópoli y transporte: entre la autoridad única y la municipalización. Vialidad urbana y finanzas públicas. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Jornadas sobre la problemática urbana. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- » MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS (1972) Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana, tomo 1. Bs.As.
- » PRADILLA COBOS, E. (1992) Las teorías urbanas en la crisis actual. En Revista Interamericana de Planificación. Guatemala, SIAP.