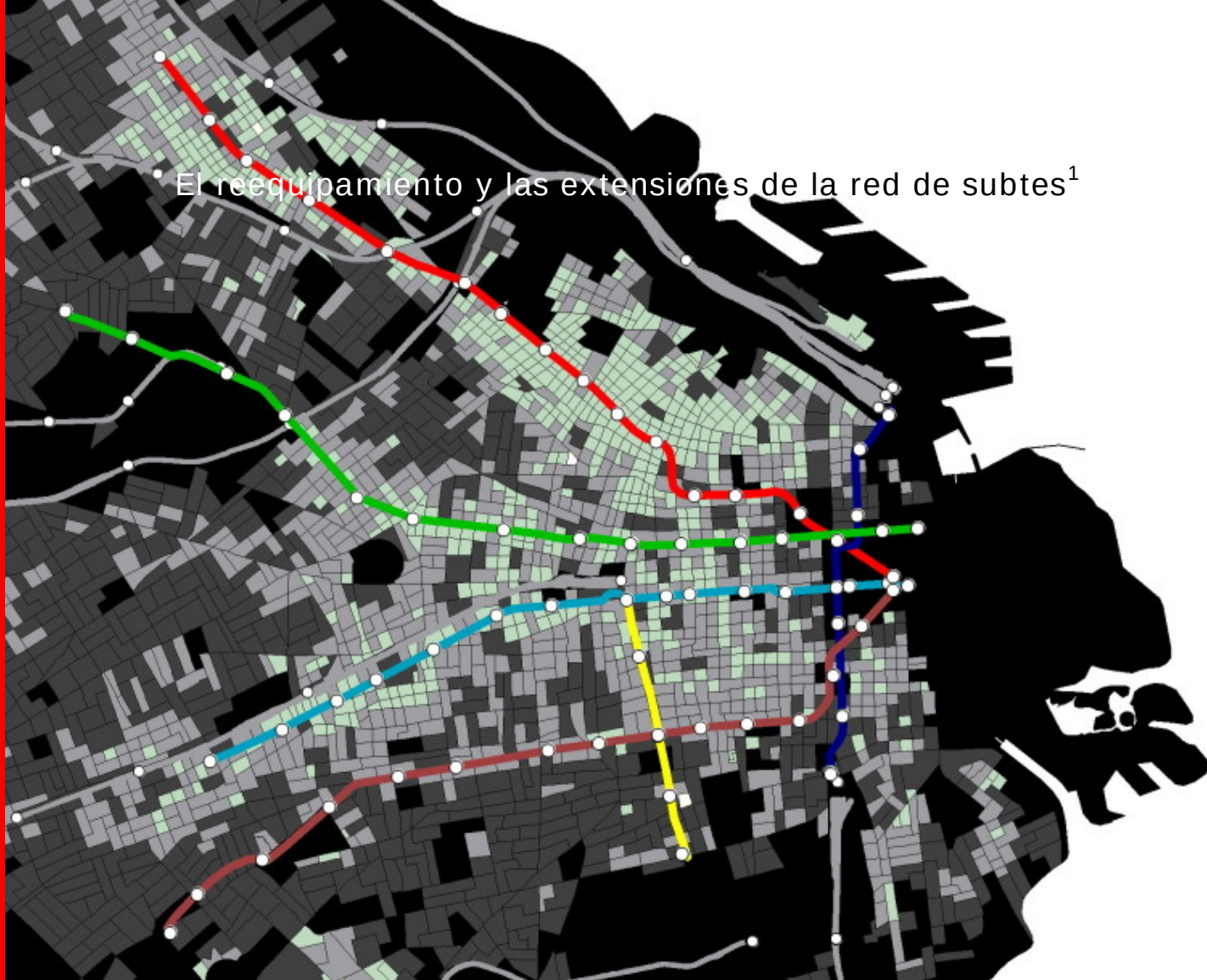




El reequipamiento y las extensiones de la red de subtes<sup>1</sup>

La red de subtes ha sumado 13 estaciones desde el inicio de la autonomía de la Ciudad, logro del que los porteños debemos sentirnos orgullosos. Y en el corto plazo veremos la inauguración de por lo menos 2 estaciones más. Estas 15 incorporaciones han sido mérito de las distintas administraciones del GCBA desde 1995, que han sabido interpretar el consenso, existente hacía mucho tiempo, sobre de la necesidad de extender las líneas de subte. Luego de este acelerado proceso de expansión física horizontal, financiado con recursos locales, cabe sin embargo preguntarse si, fascinados por las extensiones, no estamos ante el riesgo de olvidar las inversiones

<sup>1</sup>Marcelo E. Lascano [marcelo.lascano@fulbrightmail.org](mailto:marcelo.lascano@fulbrightmail.org)

de recapitalización. Aquel viejo latiguillo de que el subte de Buenos Aires es el más antiguo de Hispanoamérica contiene una advertencia: el aumento de la demanda y los cambios territoriales propios de la ciudad pueden requerir adaptar una infraestructura construída hace décadas. Sobre todo por el hecho de que los tramos más antiguos, los que surcan el micro y macro centro, son los más utilizados hoy, y los que van a utilizar los usuarios de futuras extensiones. Al mismo tiempo, una cantidad apreciable de vagones es tan vieja como los túneles primigenios. Es decir, todos los elementos que constituyen la experiencia diaria del usuario del subte muestran síntomas de envejecimiento y obsolescencia parcial. Vagones, andenes, pasillos y bocas de ingreso comenzaron a marcar, con el aumento de la demanda, sus límites funcionales y físicos.

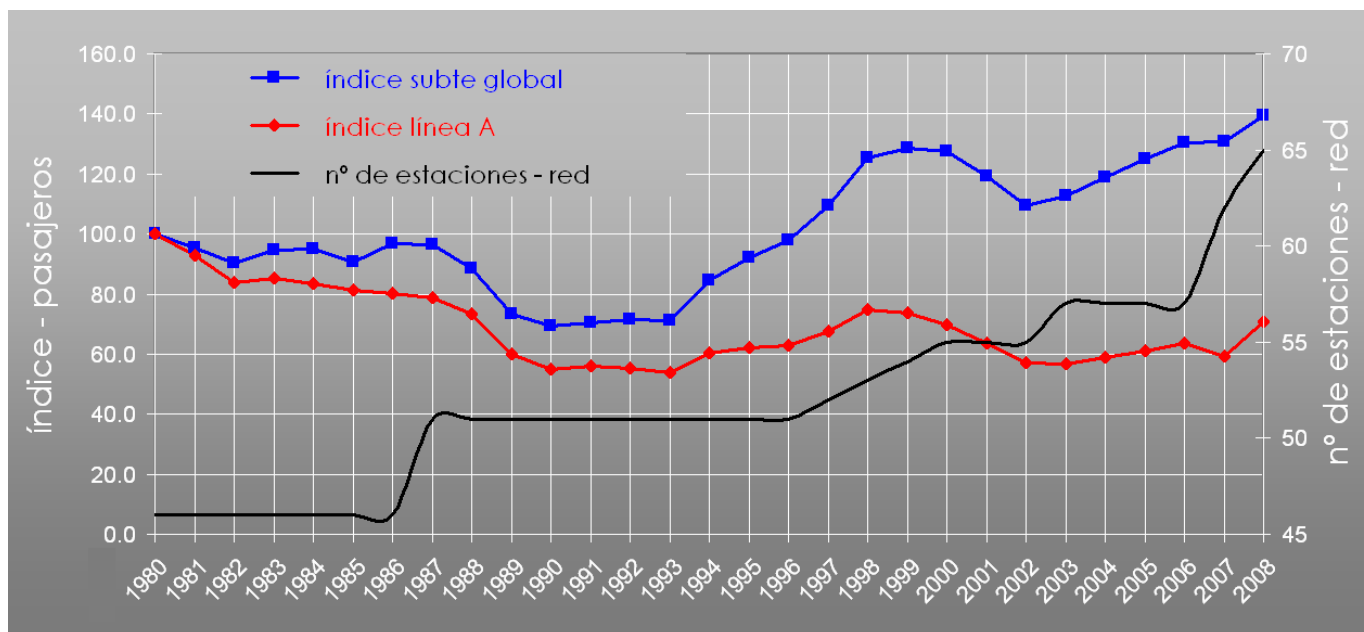
Respecto a la infraestructura física, el caso de la estación Facultad de Medicina es en nuestra opinión el más paradigmático: con un aumento exponencial de la matrícula universitaria, accesos y pasillos de la década del 30 resultan hoy saturados, restando competitividad al transporte público. El usuario percibe la pérdida de calidad en el servicio. La Plaza Houssay facilitaría una implementación rápida de ampliaciones. En segundo término la baja capacidad de accesos y pasillos entraña situaciones de riesgo. ¿Qué podría suceder en caso de un accidente, cuando en esta estación ambos andenes manejan una cantidad importantísima de público, según han registrado los conteos de la INTRUPUBA? Sin forzar compa-



Un paquete de D.R.F y una boca de subte compiten por el premio a la antigüedad. Lejos de ser adaptadas, las bocas de subte constituyen un caso de patrimonio cultural cuya funcionalidad aún está intacta. Deben ser complementadas por nuevos puntos de entrada a los vestíbulos.

raciones, en la Ciudad hemos tenido oportunidad de reflexionar sobre la importancia de contar con facilidades de acceso y egreso en lugares de alta concurrencia. En Catedral cierto margen se ha ganado con la apertura de un nuevo pasillo, aunque resta mejorar el acceso desde la calle. En Bulnes, por el contrario, la salida directa a un centro comercial ha restado un acceso, mientras que la incorporación de una estrecha escalera mecánica ha reducido la fluidez de quienes evacúan la estación por las tardes. Otro de los casos más urgentes es la estación Florida, de la línea B. Bien distinta es la experiencia en la estación Acoyte, línea A, donde se amplió uno de los accesos, como parte de un plan financiado por el Estado Nacional. Sería recomendable que el Gobierno de la Ciudad, a través de SBASE, pusiera mayor énfasis en relevar estos problemas de inadaptación en accesos y pasillos, así como incorporar el diseño correctivo como una de sus tareas permanentes. Dentro de este eje de trabajo sería pertinente incluir la incorporación de accesos para discapacitados. La inversión en este tipo de ajustes estructurales no puede exigirse al concesionario de la operación, que no es propietario de la infraestructura.

Además de andenes y pasillos, también la renovación del material rodante, llamado vagones por los inexpertos, constituye un ítem atrasado de reequipamiento. Probablemente para los contribuyentes de Caballito y Almagro los vagones de madera dejaron de caer simpáticos hace ya décadas. Y no ha sido un cuadro del todo feliz ver a estos viejos héroes hacer corridas de prueba en las nuevas estaciones Puán y Carabobo, a la manera de un contraste que nos advierte la necesidad de mantener un balance entre extensiones y reequipamiento. El estancamiento en la demanda de la línea A es en gran parte resultado de este deterioro y obsolescencia de los vagones “históricos”. Igualmente importante es el tema para la línea E, cuya baja demanda ciertamente tiene que ver con su menor cobertura en el microcentro, pero también con la calidad de su opaco material rodante. Puede agregarse que el parque de las líneas B y C es también por demás antiguo. En términos globales, Buenos Aires



Extensión y uso del subte entre 1980 y 2008. La línea A muestra un estancamiento notable respecto a la evolución global de la red.

necesita una cantidad de vagones que posibilita, como se hiciera en San Pablo, establecer su fabricación en el país por parte de consorcios de firmas de primer nivel. Esta misma escala del requerimiento permitiría, como lo permitió en dicha ciudad, incluir la integración de la industria metalmecánica local, así como la transferencia de tecnología mediante la participación de instituciones universitarias en el proceso de diseño y en el seguimiento de la fabricación. La importancia de este tema nunca puede exagerarse, y puede constituir una redituable moneda de cambio para la diplomacia comercial del país. Adicionalmente puede recomendarse realizar esta gran compra y transferencia de tecnología en forma directa con las casa matrices de las empresas líderes, generando contactos comerciales y técnicos con los profesionales en sus países de origen. Durante la tortuosa implementación del nuevo sistema de señalización de la línea D, técnicos de la filial sudamericana de una empresa europea de primer nivel no supieron solucionar las diversas dificultades que se presentaron, deteriorando durante casi 2 años la calidad del servicio. La compra de nuevo material rodante y otras tecnologías deben por lo tanto

asegurar mejor transporte, así como maximizar reciprocidad para nuestro comercio exterior.

En este punto puede destacarse la alta funcionalidad que han tenido los vagones con 3 puertas laterales para los subtes porteños, a diferencia de la incomodidad de los vagones con 4 recientemente adquiridos con fondos Nacionales, fabricados en el Brasil. En efecto, los antiguos coches japoneses de la línea B manejan de manera notablemente más ágil la alternancia de ingreso y egreso en los andenes. En marcado contraste, los coches nuevos de la línea D cuentan con puertas más angostas, y su diseño genera la permanencia de pasajeros parados en el paso de entrada. Las numerosas empresas europeas dedicadas a la fabricación de material ferroviario han generado los más variados diseños. La cantidad de coches que requiere reemplazar la red actual de subtes, más los que demandarán las extensiones, justificarán económicamente la generación de un diseño a medida. Según los datos disponibles en diversas fuentes, incluso los modelos más exitosos de las principales empresas no logran alcanzar cifras de fabricación mayores a la que puede estimarse necesaria para el subte de Buenos Aires. Si a esto añadimos los requerimientos, demoradísimos, de los ferrocarriles metropolitanos, es fácil advertir que la Argentina se posiciona como un gran cliente, con la opción cierta de requerir material rodante de diseño eficaz. El gran mercado de vagones que constituye el sistema de transporte de Buenos Aires también permitirá integrar su fabricación local, asociando la industria local al know-how de empresas de primer nivel. En este punto no sólo gravita el aprovechamiento de un efecto multiplicador, sino también el reconocimiento de que al trasladar gran parte del transporte desde los colectivos hacia el subte, y el tren, se produce un impacto sobre la industria de provisión de buses, cuya fabricación es de alta integración local. Esto no constituye un detalle menor, sobre todo al tener en cuenta el gran alcance, enhorabuena, de los planes de expansión de la red de subtes.

Por último, sería deseable que el Gobierno de la Ciudad, autónomo, encare estas inversiones de reequipamiento con su presupuesto. Es hora que la autonomía pase de la tinta a la realidad del transporte de la Ciudad. El Gobierno Federal no puede, ni debe, continuar ejerciendo un rol que, en medio de la política de transporte nacional, poca atención puede prestar a los problemas del transporte de Buenos Aires. Con una altísima recaudación, el GCBA, legislatura y ejecutivo, de éste o aquél color, debe superar de una vez su timidez respecto de las inversiones en infraestructura. Las inversiones de reequipamiento del subte constituyen una oportunidad de alto impacto en la vida cotidiana de los porteños. Por esta razón constituyen también una etapa de maduración para una ciudad cuya vida política debe continuar creando su identidad propia. Qué más propio de la ciudad que el subte.

