

La infraestructura ferroviaria de trocha métrica en el sur de Buenos Aires El ramal Avellaneda – F. Varela – La Plata

Marcelo E. Lascano

Respecto a la mitad norte de la ciudad, la zona sur es recorrida de manera menos abarcativa por servicios ferroviarios metropolitanos. Los servicios que parten desde constitución representan casi la totalidad de la oferta coches/kilómetro que conecta el sur de la ciudad con el centro. El resto se compone de los tenues servicios que corresponden a la concesión del Belgrano sur. Puede decirse que los servicios del ex-Roca satisfacen la demanda del área de influencia (contigua a) de sus líneas. Los servicios que parten hacia La Matanza desde la desconocida y mítica estación Buenos Aires aún están muy lejos de hacerlo, aunque el operador actual a logrado cierta recuperación (si bien significativa en términos relativos, poco importante en términos absolutos, comparada a la enorme demanda insatisfecha presente en la zona de influencia de sus dos ramales). Pero el verdadero aislamiento de transporte se da para los habitantes de la zona intersticial que limita la llamada vía circuito del ex-Roca.

Una política de transporte global para toda la ciudad no puede dejar de incluir, en lo que a la zona sur se refiere, por un lado, la electrificación de los ramales que aún se operan traccionados con locomotoras diesel (Avellaneda-La Plata, Temperley-Villa Elisa y circuito, y la totalidad de la concesión del Belgrano Sur), y por otro la rehabilitación y recreación del ramal P1, conocido como el Provincial. Cualquier propuesta para su reactivación deberá resolver tres cuestiones: primero considerar hasta que punto el ramal sigue existiendo, entendiendo por el ramal sus vías, durmientes, las estaciones, y lo más importante, el espacio operativo. Luego habrá que decidir de que manera el ramal hace su ingreso triunfal hacia el centro. Y por último, determinar que va a rehabilitarse, si el 100% (Avellaneda- est. Meridiano), o sólo una parte. En este artículo trataremos con más atención la segunda de estas cuestiones, pero creemos necesario hacer breve referencia a las otras dos.

Hablamos sobre el ramal, ¿luego Existe?

Hay un defecto que comparten todos aquellos hacedores (¿cartógrafos?) de planos de la capital: seguir representando vías de ferrocarril que no sólo están fuera de uso hace muchos años, sino que también han pasado a formar parte de la capa sedimentaria de la ciudad, ya sea por el pavimento u otros devoradores urbanos. El P1 pertenece a este selecto grupo de fantasmas cartográficos, pero sólo parcialmente. Puede decirse entonces que pensar en el P1 no es planificar sobre humo. Pero su rehabilitación tampoco se realiza con la sola compra de material rodante. En algunas zonas el plano de la vía ha desaparecido bajo montañas de Basura. Gran parte de los durmientes han sido adaptados a nuevos usos, siendo sustraídos(tarea nada fácil) por agentes que luego los han comercializado.

Un ramal que llega a ningún lugar:

Rehabilitar el P1 es hablar de vincularlo al macrocentro porteño. A primera vista se entiende que la estación Avellaneda no puede ser una terminal. Actualmente, la zona que la circunda no es un centro de atracción de viajes. Si se piensa en la ubicación de las terminales hoy en funcionamiento (mucho más próximas al centro) esto puede verse más claramente. Sólo casos contados de los usuarios del ex-Roca tienen por destino el barrio de Constitución. La terminal del ex-Sarmiento se encuentra a una distancia similar del centro, por lo que también en este caso la mayoría de los pasajeros debe realizar un trasbordo (aunque en este caso, por la posición relativamente más central de la estación, puede considerarse que existe un mayor

número de viajes que tiene como destino propiamente el barrio de la estación). Retiro está en una situación intermedia: aquellos que se dirigen a la mitad norte del microcentro la terminal está lo suficientemente bien ubicada, siendo necesaria solo una caminata (aunque en algunos casos con el agravante de tener que sortear la barranca). Para quienes van más allá de aproximadamente la av. Córdoba ya se hace necesario un trasbordo. Esto se ve más concretamente comparando la ocupación de cada subte a la mañana en la estación retiro con la ocupación que se da en constitución a la misma hora. Si desde estas terminales es necesario complementar los viajes, mucho más desde una muy lejana como Avellaneda, pero por la distancia a cubrir y el tiempo del trasbordo, se pierde el tiempo que se ganó con el tren, aumentando además el costo total del desplazamiento. Si se toma a la estación Sáenz como una terminal, puede argüirse que la distancia de Avellaneda no es mucho mayor. Pero Sáenz está en el D.F., lo que reduce significativamente el costo de un trasbordo.