

Subte: hay récord histórico de pasajeros y falta inversión

Ya viajan más de 1,5 millón de personas por día

En 1993, cuando arrancó la concesión, llevaba 700.000. Influyeron las ampliaciones de la red y los problemas del tránsito. Especialistas y Metrovías dicen que necesitan invertir en infraestructura.

Daniel Gutman
dgutman@clarin.com

La red de subtes de Buenos Aires transporta cada vez más gente. Los números muestran un crecimiento año tras año y el último martes 5 de octubre fue el día **récord en toda la historia**, ya que entre las seis líneas viajaron **1.622.387 pasajeros**, según datos de la empresa Metrovías, concesionaria del servicio desde 1993. En ese año los subtes transportaban **700.000 pasajeros por día** y hoy el promedio está por encima de las 1.500.000 personas en los días hábiles.

El atraso de la infraestructura, sin embargo, es la contracara de este ascenso explosivo en la demanda, y es lo que abre un interrogante sobre el futuro. Hace casi un siglo, en 1913, Buenos Aires se

convertía en la primera ciudad latinaamericana con subte, al inaugurarse la línea A, entre Plaza de Mayo y Plaza Miserere. En 1944 se estrenaba la quinta línea (la E) y luego tuvieron que pasar **63 años** para que en 2007 llegara la sexta (la H), que hoy tiene apenas cinco estaciones en funcionamiento. La red tiene sólo 46 kilómetros. Santiago de Chile, que sólo empezó a tener subte en la década del 70, hoy tiene **más del doble** de lo que tiene Buenos Aires.

Más allá del crecimiento de la población y de la actividad económica, como motivos obvios de la trepada en el número de pasajeros transportados por el subte, un dato interesante es que el subte también viene subiendo su incidencia proporcional en la torta general del transporte de la Ciudad de Buenos Aires. En 1993 el

subte transportó 145 millones de pasajeros, lo que representó el 6% del total que viajaron. El año pasado, en cambio llevó 289 millones de personas, que significó el 12%. Esos números tienen que ver con los crecientes **problemas del tránsito** en la superficie, que hicieron que muchas personas que preferían moverse en colectivo ahora lo hagan en subte. Se estima que en 1972 había 2,6 millones de autos en Capital y GBA, contra **11 millones que circulan hoy**.

“Para que esta tendencia se mantenga, y el subte pueda capturar 600.000 pasajeros más por día en los próximos años, sin nuevas líneas, hay que hacer inversiones muy fuertes para modernizar la red. Lo fundamental es el sistema de señales, que permite **reducir los intervalos entre trenes**. Pero también hay que mejorar el confort,

poniendo por ejemplo aire acondicionado. El Estado debe poner **US\$ 1.500 millones** en el sistema”, dijo a este diario Juan Pablo Piccardo, presidente de la empresa estatal Subterráneos de Buenos Aires, a cargo de la ampliación de la red.

Ese número contrasta con lo previsto por el Gobierno de la Ciudad en el Presupuesto 2011, enviado recientemente a la Legislatura: allí hay poco más de \$ 800 millones para subtes.

Cualquiera que viaje en subte sabe que el crecimiento desmesurado está afectando la **calidad de los viajes**. Es muy difícil subir a los vagones en horas pico y las instalaciones están saturadas. Por la estación Constitución (línea C) pasan 94.000 personas por día; por Carlos Pellegrini (B) y Diagonal Norte (C), 70.000; por 9 de

Transporte público

Julio (D), 65.000 y por Catedral (D), 64.000. Eso, por nombrar solamente a las estaciones más transitadas de la red.

En la empresa Metrovías, que tiene la concesión hasta 2017, también advierten que serán necesarias **inversiones importantes** para que el sistema no colapse. En la lista figuran: instalación de un nuevo sistema de señales; adquisición de nuevos vagones; construcción de un nuevo taller central para la reparación de maquinaria; ensanche de andenes, pasillos y todos los lugares de circulación peatonal en las estaciones y en los nudos de combinación; mejoras en los centros de transbordo con otros medios de transporte.

Para un futuro próximo, según dicen en Metrovías, ya está cerrada la incorporación de 45 vagones nuevos que se están fabricando en

China y otros 18 que está haciendo la empresa francesa Alstom en Brasil. Y ahora mismo, el secretario de Transporte de la Nación, Juan Pablo Schiavi, tiene en su oficina una propuesta para que se compren 36 vagones al subte de Madrid, dos de los cuales ya fueron probados con éxito en la línea B de Buenos Aires, a la que podrían incorporarse.

Es que la B, justamente, es la línea que **más pasajeros traslada**: 84 millones por año, con un promedio de 336.000 en cada día hábil. Y es una línea que tiene un futuro cercano con más pasajeros, porque están en construcción dos estaciones. Así, su cabecera norte será la estación Juan Manuel de Rosas, en Triunvirato y Monroe, que sumará muchos pasajeros porque combinará con la estación Villa Urquiza del ferrocarril Mitre. ■



GUSTAVO ORTIZ
 CONSTITUCION. EL ANDEN REPLETO, EL VIERNES DE TARDE.



PUNTO DE VISTA

El tiempo, la variable clave

¿Qué hay que hacer para que se viaje mejor en los subtes porteños? Los especialistas recomiendan ampliar la red a través de líneas transversales, como la incipiente H, que necesita urgente la estación Corrientes para tener razón de ser. Líneas que corten líneas, que unan las actuales para descomprimirlas. Además, ahora la red no tiene suficientes cocheras y esa es una de las razones que impiden achicar las frecuencias. Otras

son tecnológicas: si bien se cambiaron los sistemas de señales, las permanentes mejoras reclaman inversión permanente. Es que además, la infraestructura va cumpliendo ciclos: están cambiando vías –por ejemplo en la D y sin parar la línea–, y hacen falta incorporar trenes cada vez que se abren estaciones o porque están viejos. ¿A qué se apunta en estos años en que se han redistribuido las formas de viajar? A defender la variable más importante en el transporte guiado. El tiempo.

Daniel Fernández Quinti
 dqinti@clarin.com



Obras de Ciudad y Nación

→ Son diez las estaciones que están en construcción en la red de subtes. El Gobierno Nacional está a cargo de la extensión de la línea E, desde Plaza de Mayo (estación Bolívar) hasta Retiro. Son 2,3 kilómetros con tres estaciones: Correo Central, Catalinas y Retiro, donde conectará con la C, que va a Constitución. El Gobierno de la Ciudad tiene en marcha obras en tres líneas. En la H, hacia el Norte, la estación Corrientes, que permitirá combinar con la línea B, en Pueyrredón. En la misma línea, hacia el Sur, desde hace años están prometidas Hospitales y Parque Patricios.

En la línea A, que se extenderá por Rivadavia, se inaugurarán en el futuro las estaciones Flores y Nazca. Y la B deberá agregar dos estaciones por la avenida Triunvirato: Echeverría y Juan Manuel de Rosas, a la altura de Monroe y de la estación Urquiza del ferrocarril Mitre. Estas últimas sufren fuertes demoras en las obras por recortes presupuestarios. Subterráneos de Buenos Aires llamó a licitación para seguir la línea H con cuatro estaciones hacia el Norte por Pueyrredón (Córdoba, Santa Fe, Las Heras y Facultad de Derecho) y dos hacia el Sur (Sáenz y Nueva Pompeya).