

Julio 2013

Las Comisiones de Obras Públicas y Presupuesto aprobaron el 3 de Julio pasado una modificación de la traza de la Línea H; ello se originó en la resistencia que motivó la eventual apertura de una estación en la Plaza Francia, de donde la línea habría continuado a Retiro siguiendo la Avenida del Libertador.

La nueva traza contempla una estación en la Facultad de Derecho (esto es, cruzando las avenidas del Libertador y Figueroa Alcorta), una segunda estación sobre la Avenida Presidente Ramón Castillo (frente al semicircular edificio que alguna vez fuera del Correo) y finalmente una tercera estación en la Terminal de Ómnibus de Retiro. Se indica asimismo la posibilidad de que se construya una estación ferroviaria de transferencia, a la altura de la Facultad de Derecho.

Hasta donde llega nuestro conocimiento, ni la traza anterior ni la actual fueron evaluadas desde el punto de vista de su capacidad de absorber tráfico, ni mucho menos desde un punto de vista económico. Al respecto, es central tener en cuenta lo siguiente: el subterráneo es una solución en extremo cara (sus costos se encuentran en el entorno de los 50-100 millones de dólares el km); como tal, se justifica solamente si existe demanda suficiente, y si además contribuye a reducir la congestión de superficie. Si esto no ocurre, las soluciones de superficie son preferibles.

Desde esta óptica, la traza por Av. Del Libertador era en principio cuestionable, por cuanto contaba con urbanización (en alta densidad, es cierto) solamente por su costado sudoeste. El otro costado se encuentra ocupado por instalaciones ferroviarias, cuya remoción alguna vez ya se intentó, sin éxito, en la década de 1990. La alternativa paralela por Avda. Santa Fe, que en algún momento se mencionó, parece más adecuada, dado que efectivamente se inserta en una zona densa, que asegura demanda.

La nueva traza responde a un compromiso propio de la política. Se trata de granjear el apoyo de la Legislatura, donde conviven distintos bloques, sin mayorías aseguradas.

No entramos en consideraciones acerca de estos acuerdos. Pero sí podemos observar lo siguiente:

- a) Si el área de Influencia de la estación en Facultad de Derecho fuera solamente esta misma institución, resulta dudoso que se justifique arribar hasta allí con una línea de subte; solo tendría sentido si se asegurara una alta absorción de viajes, algo que hoy día desconocemos si es posible. A título de ejemplo: la línea D del subte mueve hoy por estación cerca de 13.000 pasajeros diarios. Para lograr un movimiento similar, más de la cuarta parte de los flujos de alumnos de la Facultad debería utilizar el subte; esta hipótesis parece muy optimista.
- b) La apertura de una estación de transferencia ferroviaria en Facultad de Derecho seguramente aportaría tráfico, aunque al costo de obras adicionales de cierta complejidad, además de ocasionar costos en términos de tiempo al servicio ferroviario y a sus pasajeros. Desconocemos sin embargo cuál podría ser el aporte.

- c) En cuanto a la estación sobre la Avenida Castillo, se la ha publicitado en la prensa como una estación "para la Villa 31". Esto es muy parcialmente así. La ubicación de la estación es en un límite extremo del mencionado asentamiento, y beneficia a una superficie muy reducida: la mitad del área de influencia está ocupada hoy día por instalaciones portuarias. No podemos sino augurar muy poco tráfico para una estación tan mal localizada.
- d) Por último, dotar de una estación a la Terminal de Ómnibus puede resultar una decisión correcta, pero deberíamos conocer mucho más acerca de los orígenes/destinos de los pasajeros que emplean el servicio de ómnibus. A título ejemplificativo, la Terminal atiende cerca de 45.000 pasajeros diarios. Si quisiera alcanzarse el promedio de tráfico de la línea D que ya mencionáramos, cerca de un cuarto de los pasajeros del ómnibus deberían utilizar la línea de subte. Ante la opción que ofrecen las estaciones ferroviarias de Retiro y la propia Línea C dirigida a Plaza Constitución, esta meta también resulta muy optimista.

A lo anterior, agreguemos lo siguiente: la distancia entre estaciones en el propuesto tramo que va desde Facultad de Derecho hasta la Terminal de Ómnibus será de alrededor de 2,4 km, con una única estación intermedia. Esto arroja una distancia media entre estaciones de 1,2 km, un valor muy elevado, superior a cualquier intervalo entre estaciones en toda la red. Esto se traduce en túnel con baja capacidad de captar tráficos, la fórmula para que una línea de subte no se encuentre justificada.

Sin desconocer la dimensión política de estas decisiones, la construcción de la red de subtes demanda trabajos de análisis a conciencia; una vez que una línea es construida, sus beneficios (pocos o muchos) son irreversibles.

Buenos Aires cuenta con más de una experiencia de líneas de subte mal construidas, y deberíamos aprender de ello. Podemos citar aquí el clásico caso de la Línea E; pero también el de la propia Línea H en su rama hacia el Sur (con un tráfico extremadamente pobre), e incluso también la prolongación de la Línea B de Federico Lacroze a Avenida de los Incas, que no ha aportado tráfico nuevo.

Sería bueno entonces que alguna vez proyectar líneas de subte no se limitara a trazar líneas a mano alzada.