

LA TRAGEDIA DE FLORES: ¿OBRAS O BUENA GESTIÓN?

Alberto Müller
CESPA-FCE-UBA

Lo ocurrido en el paso a nivel de Flores –que podría haber sido aún peor, en cuanto a víctimas – motivó las reacciones públicas habituales, a la búsqueda de réditos y responsabilidades.

No entramos aquí en los detalles del hecho, porque son conocidos; pocas veces un evento de esta gravedad fue filmado desde tantos ángulos. Tratemos, al costado del ruido político y mediático, de ver qué es lo que hay que hacer para que no vuelva a ocurrir.

El demorado proyecto del soterramiento de la Línea Sarmiento fue el gran convocado. Al respecto, hay que reiterar algo trivial: la imprudencia no se combate con inversiones. Con ellas o sin ellas, seguirá existiendo: las personas desaprensivas seguirán tomando los recaudos del caso para que hechos de este tipo – me rehúso a llamarlos accidentes, porque son la consecuencia de negligencias – se repitan. Basta ver algunos terribles choques ocurridos en la Ruta 2 a Mar del Plata, logro que podemos acreditar a las altísimas velocidades que permite una autovía de cuatro carriles. Por otro lado, hay mucho pensamiento desorientado y prejuicio en este tema de reaccionar con obras: cualquier avenida produce tantas víctimas fatales por atropellamiento de peatones como la línea ferroviaria mencionada; pero nadie plantea soterrar avenidas. Menear proyectos ante una falla de seguridad de transporte es una respuesta mala y falaz. No queda sino el trillado camino del control y la educación vial. De hecho, algún logro hubo a nivel nacional en términos de accidentalidad vial en los últimos años, pese al permanente crecimiento del parque vehicular y los tránsitos.

Pero este hecho pone en evidencia además la mala gestión del transporte metropolitano, tanto por parte del Estado como de los operadores.

Primero: el paso a nivel en cuestión podría reducir sus tiempos de cierre en un 30%, bajando así la tensión con el tránsito vehicular, con sólo habilitar un sistema que permita mantener la barrera levantada para el caso de los trenes que se detienen en la estación Flores (que es la virtual totalidad de los trenes). Hoy día, la barrera se cierra mucho antes, estirando en no menos de 40 segundos el tiempo de interrupción vehicular, inútilmente. Por caso, la línea Belgrano Norte puede operar – y muchas veces lo hace – de esta manera. Esto cuesta poco, y se implementa rápidamente.

Segundo: el choque fue producto del manejo de un profesional con seis años en la línea 92, que habrá atravesado antes ese paso a nivel no menos de 3.000 veces, y por lo tanto sabía que se trata de un lugar de muy baja visibilidad, por intrusión edilicia. Esto habla de un pésimo entrenamiento y mala cultura de conducción en el ámbito de la empresa prestadora. Toda empresa bien gestionada hace permanente hincapié en la seguridad; pero esto no parece ocurrir en el caso del autotransporte, como sugiere la experiencia diaria, pese a que se arriesga sistemáticamente la vida de pasajeros.

Tercero: la suspensión de una línea ferroviaria de enorme densidad como el Sarmiento – cerca de 20.000 pasajeros en cada hora pico – debería ser enfrentada con un adecuado plan de contingencia, que implemente en forma inmediata un servicio sustitutivo de transporte automotor; máxime, si se piensa que no hay virtualmente servicios regulares de colectivos que conecten Plaza Once con el Oeste del Conurbano. Se requiere movilizar unos 500 vehículos, el 5% de la flota total de la Región, lo que supone disponer de un plan detallado en cuanto a recorridos, lugares de detención, capacitación de conductores, etc. Nada de esto es complejo desde el punto de vista técnico; pero sí parece serlo actualmente en Buenos Aires.

La cuestión acerca de si corresponde o no soterrar la Línea Sarmiento debe ser evaluada desde otros parámetros, tales como el tiempo de demora en barreras, limitaciones a la frecuencia ferroviaria. Sobre este tema no abrimos juicio aquí. Pero nada de esto tiene que ver con los “accidentes”; esto se evitan modificando comportamientos.

Estas constataciones son conocidas por los especialistas en transporte metropolitano. Sólo se trata de implementar las acciones que hacen falta; para ello, es necesario construir decisión y capacidad operativa, y una visión de conjunto del sistema de transporte metropolitano, hoy ausentes. Esto permitirá corregir falencias graves; por ejemplo, la que se observa en los cruces peatonales de la línea Sarmiento, cuyas alarmas comienzan a sonar a menos de 20 segundos de la llegada del tren. Esto explica los innumerables atropellamientos que ocurren, tema del que también se habló en estos días. No hace falta túnel alguno para resolver este problema.