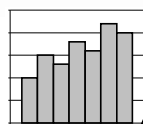




Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Ciencias Económicas



CESPA

Centro de Estudios de la Situación  
y Perspectivas de la Argentina

# Línea Sarmiento: Una salida por el absurdo

Alberto Müller

*Nota Breve Nro. 37*

**Octubre 2016**

Av. Córdoba 2122  
2do. Piso, Departamentos Pedagógicos  
(C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires  
Tel.: 54-11-4370-6183 – E-mail: [dircespa@econ.uba.ar](mailto:dircespa@econ.uba.ar)  
<http://www.econ.uba.ar/cespa>  
[www.blogdelcespa.blogspot.com](http://www.blogdelcespa.blogspot.com)

## CESPA-FCE-UBA

En un reciente artículo en Cash, Verónica Ocvirk ha retomado el tema del soterramiento de la Línea Sarmiento, reuniendo una pléthora de opiniones contrarias al mismo. Ellas señalan el enorme costo de la obra; la anulación de la histórica operación que tuvo la línea con trenes semi-rápidos; la imposibilidad de operar trenes interurbanos con tracción diésel; y por último, la pérdida de bienestar de pasajeros obligados a enterrar parte no menor de sus vidas.

Compartimos en buena medida estas críticas; en particular, las referidas a la pérdida de la posibilidad de que operen trenes permitiendo el sobrepaso, una operación sofisticada que sin embargo era moneda corriente en la década de 1970. En aquel entonces, un tren desde Moreno tardaba 48 minutos a Once si era semi-rápido, y 59 minutos si se detenía en todas las estaciones (increíblemente, hoy día el servicio demora 72 minutos).

No comparto sin embargo la crítica referida a la operación de trenes diésel de pasajeros. Estos servicios hoy virtualmente no existen; y de ser necesario, podrán ingresar a Buenos Aires desviándose en Mercedes para tomar la Línea San Martín. No pienso que éste sea un tema relevante.

Pero es cierto que el soterramiento es una obra demasiado cara, frente a la alternativa de cruces en desnivel. A él se llegó luego de una surrealista secuencia de eventos. Todo empezó cuando a finales de la década de 1990 un grupo de vecinos se opuso a la realización de cruces viales a bajo nivel en las calles Donato Alvarez y Boyacá, desatándose una suerte de comedia de enredos de las que los sucesivos gobiernos no lograron salir: una propuesta inviable de trinchera, el soterramiento de Caballito a Liniers, la protesta airada de intendentes del Conurbano por discriminación (el reclamo federalista llevado a escala metropolitana) y finalmente la homérica decisión de soterrar toda la línea, algo que la llevaría a tener una extensión similar a la de la totalidad de la red de subterráneos de Buenos Aires.

Hay un punto que no se menciona en el artículo de Ocvirk, pero que tiene su miga. El gobierno anterior, a la par que dejaba en suspenso el soterramiento, produjo una batería de obras de renovación de la línea actual, tanto para las vías como para estaciones. El soterramiento implicaría chatarrar toda esta inversión en un plazo de un lustro.

De allí que se ha mencionado una idea que no deja de tener un matiz insólito; esto no debe sorprender, habida cuenta de lo absurdo de todo este proceso. La propuesta es mantener tanto las vías en túnel como las de superficie.

Parece un disparate, pero tiene sentido: podría retornarse la operación de trenes semi-rápidos hasta Morón o Castelar, que era la modalidad imperante en los referidos años '70. En aquel entonces, los trenes semi-rápidos a Moreno circulaban cada 11-12 minutos en hora pico (al igual que los trenes locales a Castelar, porque partían en forma alternada).

Se dirá que así no se resuelve la interrupción en los pasos a nivel. Pero no es así, porque los intervalos de cierre serían relativamente bajos. Por ejemplo: los trenes semi-rápidos podrían circular en superficie, suprimiéndose todas las estaciones que éstos no atienden (que serían Floresta, Villa Luro, Ciudadela, Ramos Mejía y Haedo, en superficie, claro está). Estos trenes interrumpirían el tráfico vial por un minuto en cada paso a nivel. En total, habría cuando mucho 12 trenes por hora en ambos sentidos, ocasionando un tiempo de cierre de 12 minutos por hora, un 20% del tiempo. Esto es muy inferior al 40-50% de tiempo de cierre que produce cualquier semáforo urbano, algo perfectamente tolerable. En túnel circularían los trenes ordinarios, deteniéndose en todas las estaciones.

¿Que así no se eliminarán los accidentes? Ellos ocurren esencialmente por mala praxis de los conductores de los vehículos, que cruzan con barrera baja, haciendo el tradicional zig-zag. Hay formas de prevenir este tipo de comportamientos, con baja inversión (poniendo obstáculos, o un doble juego de barreras). Igualmente, deben revisarse los tiempos de alarma de los cruces peatonales, que por un incomprensible error de diseño son sumamente breves. No hacen falta grandes túneles para estos problemas, originados en malas técnicas y comportamientos desaprensivos.

Se dirá que esta solución raya con el absurdo, y que como tal no es "políticamente vendible". El autor de esta nota es un simple técnico, y no pretende dar una opinión sobre este punto. Pero si está en lo cierto, sería conveniente pensar en la opción que se plantea aquí, más allá de la historia también absurda de este proyecto.