



*Facultad de Ciencias Económicas  
Universidad de Buenos Aires*



# El “retraso” en la red del Subte de Buenos Aires

Alberto Müller

CESPA-FCE-Universidad de Buenos Aires

Nota Breve N°65

14/12/2021

En estos tiempos de tantas controversias, todos coinciden en que la red de ferrocarril subterráneo de Buenos Aires debe ser ampliada. El debate político gira más en torno del cumplimiento o no de promesas electorales, como aquella ya clásica de adicionar 10 km de líneas cada año; pero nadie cuestiona que eso debería ocurrir. Esta propuesta de 10 km por año no es un número pequeño: la red actual del Subte (excluyendo esa suerte de curiosidad que es el Pre-Metro), alcanza casi 60 km. Esto significa que al cabo de dos mandatos de un Jefe de Gobierno de la CABA tendríamos de una red de 140 km; más del doble de la red actual.

Hay datos que parecen darle asidero a esta propuesta. San Pablo ha construido una red de 100 km; Ciudad de México, 200 km. Santiago de Chile cuenta precisamente con 140 km, siendo que su población es la mitad de la población del AMBA. Buenos Aires fue la primera ciudad en Latinoamérica que construyó un ferrocarril de estas características, y por más de 50 años fue la única; pero luego de un arranque impetuoso, se han construido solo 28 km en los 70 años de la posguerra.

Todo indicaría entonces que hay un “retraso”, que el AMBA quedó a la zaga. “Envidia” titulaba tiempo atrás un artículo del diario “El Cronista Comercial”, hablando de un proyecto de extensión del metro de Santiago.

Pero el diablo está en los detalles. Y algunos detalles desde el vamos sugieren tomar algunas precauciones.

El primero es que el AMBA cuenta con una importante red de ferrocarril suburbano; sobre 400 km de líneas operan servicios en frecuencia elevada. Ciudad de México y Santiago de Chile poseen ferrocarriles suburbanos de poca significación; San Pablo cuenta con una red suburbana bastante más reducida que el AMBA. En parte, los sistemas metro en esas metrópolis juegan el rol de líneas ferroviarias suburbanas. Considerando Subte y ferrocarril suburbano en forma conjunta, la dotación del AMBA ya tiene otro color, en la comparación internacional.

El segundo detalle es que la red actual del Subte no muestra un nivel de uso muy elevado, por más que ciertos tramos puedan sugerir lo contrario, en hora pico. El Subte de Buenos Aires muestra una densidad (pasajeros/km de red) que se sitúa en valor medio, dentro de las 26 ciudades con más de 10 millones de habitantes que disponen de sistemas metro; esto, pese a que es una de las que menos red ha desarrollado. Esto indica que la demanda no parece ser muy elevada; de hecho, hay líneas que muestran claramente capacidad ociosa (Líneas E y H). Esto lleva a indagar acerca de dónde se sitúan los corredores para los que urge construir extensiones, para así recuperar el mentado “retraso”.

Viene a cuento la historia de la red de los últimos 30 años. La red creció unos 20 km en ese período (luego de un cuasi letargo de medio siglo). Si realmente había y hay un “retraso” en la construcción de líneas de subte, cabría esperar que todas las extensiones se tradujeran en aumentos de tráfico significativos; como mínimo, un incremento proporcional a los agregados de red, manteniendo la densidad del sistema.

Hemos realizado un análisis pormenorizado de esta cuestión, que se encuentra publicado (<http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2016/03/DT-N%C2%BA-61-AM-1.pdf>). Tomamos allí cada extensión, y estimamos el impacto en términos de crecimiento del tráfico. Las extensiones fueron las siguientes (indicamos las estaciones):

- Línea A: Primera Junta-San Pedrito
- Línea B: Federico Lacroze-Juan Manuel de Rosas
- Línea D: Ministro Carranza-Congreso de Tucumán
- Línea E: Bolívar-Retiro
- Línea H: Facultad de Derecho-Hospitales (línea nueva)

La conclusión a la que arribamos es que sólo en un caso, la extensión se tradujo en un crecimiento significativo de tráfico; se trata de la Línea D. En Líneas A y B, las extensiones aportaron tráfico en proporción mucho menor a las extensiones. La extensión de la Línea E aportó un tráfico adicional exiguo. La Línea H – la única nueva en todo el sistema – no muestra un nivel de uso comparable a las otras líneas (excepto la línea E); pero es posible que haya aportado tráfico de combinación que registran las otras líneas. Como tal la ubicamos en una zona de duda.

En conclusión, solo 3,3 km de los 20 km adicionados aparecen como justificables, por el tráfico aportado. Esto no debe sorprender, puesto que esta extensión es la única que alcanzó una zona de alta densidad demográfica (Belgrano), ya consolidada antes de la llegada del Subte.

A la luz de estos datos, la consigna de “10 km de subte todos los años” como mínimo peca de liviandad. Las extensiones realizadas carecieron de estudios serios de demanda. Pero si fuera cierto lo del “retraso”, no se comprende por qué los resultados fueron tan débiles; sería una combinación de mucha mala suerte y mucha torpeza haber construido sistemáticamente tramos que aportan poco tráfico. Habrá que aceptar – en base a la experiencia – que no es tan obvio que haya que extender la red del Subte.

Las decisiones de ampliación deberán ser criteriosamente estudiadas, algo que no se hizo hasta ahora. En primer lugar, porque el Subte es una solución cara. Construir 10 km de red puede tener un costo de en el orden de 750 millones de dólares; esto equivale aproximadamente al 1% de la inversión total de la Argentina. Y en segundo lugar, porque lo construido no tiene uso alternativo. Un kilómetro de subte cuesta algo menos que un avión Airbus 320. El avión puede ser usado en cualquier lugar del mundo; no así el subte. Un principio básico debe imperar: construir un ferrocarril subterráneo solo se justifica si logra reducir congestión vehicular. En caso contrario, cualquier sistema de superficie es preferible.

Quede en claro: no estamos diciendo que no debe extenderse la red del subte. Sí sostenemos que no es para nada obvio que la red debe expandirse a ritmos elevados. No hay un “retraso” que justifique por si mismo cualquier inversión.