

EL FERROCARRIL SUBTERRÁNEO METROPOLITANO («SUBTE») DE BUENOS AIRES

POR

ANTONIO LÓPEZ GÓMEZ

Introducción

El área metropolitana de Buenos Aires ha crecido con gran rapidez. En 1913, cuando comienza el ferrocarril subterráneo urbano, el «Subte» en el lenguaje habitual, tenía 2 millones de habitantes; en 1947, realizadas la mayoría de las líneas, llegaba a 4,7 millones, a 6,7 en 1960 y más de 12 en la actualidad. Genera diariamente más de 17 millones de pasajeros y 500.000 viajes de vehículos de carga. El transporte público, desaparecido el tranvía, está formado por una amplia red ferroviaria regional, el sistema subterráneo urbano, relativamente pequeño (37 km) y una red muy densa de autobuses («colectivos») que, con el elevado número de taxis (unos 50.000) y la creciente motorización individual de los últimos años, supone graves problemas de congestión.

La red del «Subte» no ha aumentado en proporción análoga a la población y se limita al área central de la ciudad, vinculando barrios de alta densidad con el llamado «microcentro»¹, por ello las líneas tienen una carga de viajeros muy alta, con acusadas horas-punta unidireccionales. La grave situación a comienzos de la década de 1990 ha llevado a con-

¹ Se denomina así el espacio rectangular, próximo al estuario, entre la Plaza de Mayo y las avenidas Nueve de Julio y Córdoba.

Antonio López Gómez: Departamento de Geografía, Universidad Autónoma, Instituto de Economía y Geografía, CSIC, Madrid.

Estudios Geográficos
Tomo LIX, n.º 233, octubre-diciembre

ceder la explotación a un consorcio privado, «Metrovias, S.A.», que se hizo cargo del servicio a primeros de 1994. Este hecho, así como las peculiaridades de la red, nos parecen de suficiente interés para su exposición².

El tranvía

Como inicio del transporte urbano colectivo y después, durante muchos años, competidor, en cierto modo, del metro en el centro, dedicaremos unas líneas al tranvía, decisivo en la expansión urbana de Buenos Aires durante las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX³.

A su vez, antecedente parcial del tranvía es el ómnibus de caballos que tenía la función específica de enlace con las estaciones ferroviarias para los viajeros de éstas. Comienza en mayo de 1858 el del Ferrocarril del Oeste (hoy Sarmiento) con cuatro líneas convergentes en la estación del Parque (donde hoy el teatro Colón), en 1863 una del F.C. del Norte, de Retiro al Centro y en 1866 el F.C. del Sur otra entre Constitución y Lima y Belgrano. Todas fueron de corta vida ya que pronto empieza el tranvía.

Después de notorias resistencias, asumida la presidencia por Sarmiento en 1868, las autoridades provinciales apoyan el proyecto de los Lacroze para el «Tramway Central» (el nombre popular sería «tranquay»), inaugurado el 27 de febrero de 1870 el primer tramo Mercado de la Plata al Once (en Madrid en 1871); también ese día, por los hermanos Méndez, la línea de 25 de Mayo a Constitución; poco después, por Billinghamurst, el «Tramway Argentino» de Constitución a la Recoleta, después el Boca y Barracas y el «Ciudad de Buenos Aires». Billinghamurst es también el primero en trazar líneas interurbanas, en 1871 a San José de Flores y en 1873 a Belgrano. En 1876 comienza la compañía «Anglo Argentina» que en 1887 adquiere la de Billinghamurst, en 1889 el Central de los Lacroze y después otros.

² Es resultado de un viaje en 1995. La documentación, en su mayoría elaborada por el Lic. D. José Antonio Barbero, geógrafo, director de «Metrovias», ha sido facilitada por éste y el Ing. D. Martín Bergadá, gerente de Programación del Servicio, contactados por D.^a Paloma Spinelli; expresamos nuestro sincero agradecimiento.

³ J. M.^a Jaunarena, «Los tranvías», 20 p. (facilitado, con otros docs., por D.^a Amalia y D.^a Eugenia Múgica, Buenos Aires, a las cuales expresamos nuestro reconocimiento).

Tirados por caballos, al principio era obligatorio que fuese un postillón adelantado para avisar, pero se suprimió pronto. Los vehículos eran de varios tipos: cerrados («cucarachas») o abiertos por los lados, con cortinillas («jardineras», también así en Madrid los veraniegos, usados después como remolques) o de dos pisos, con «imperial», también se alquilaban para bodas o reuniones de rumbo e incluso coches especiales para entierros (otro para el acompañamiento) en la línea del gran cementerio de la Chacarita (en Madrid no llegó a realizarse el proyecto para el de la Almudena); asimismo para mercancías (carnes, las cervezas Bamberg).

La electrificación mejora extraordinariamente el servicio, comenzando el 22 de abril de 1897 (en Madrid en 1898), con un prototipo del norteamericano Bright. La empresa «La Capital» fue la primera en hacerla totalmente, en 1902 la «Anglo», en 1908 los Lacroze.

El desarrollo del tranvía, el de caballos y luego el eléctrico, es decisivo para el rápido crecimiento de barrios enteros periféricos, de casas modestas, como Liniers y otros con la denominación genérica de «Villa»: Devoto, del Parque, Urquiza, Lauro, etc.

La gran expansión de la «Anglo» (que en 1913 construye también la primera línea del metro, la actual A, de Plaza de Mayo a Primera Junta) engulle a las otras tranviarias y en la década de los 20 tiene casi el monopolio, con 70 líneas que cruzan toda la ciudad y llegan a núcleos como Avellaneda, Vicente López, Quilmes, etc. En 1924, en su esplendor, transporta 520 millones de viajeros.

Viene después el declive del tranvía con el desarrollo del metro (en las décadas de 1930 y 40 las líneas B, C y D), del automóvil y de los autobuses o «colectivos»; la crisis de 1930 y luego la Guerra Mundial revitalizan el tranvía y se intentan tipos nuevos de dos pisos y más largos. En 1937 se crea la discutida Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA), en que interviene la Anglo y en seguida es período muy difícil el de la Guerra por escasez de gasolina y, sobre todo, de neumáticos, llegándose al pintoresco ensayo del «colectivo-carril», de ruedas metálicas para circular por los raíles. En 1949, ya liquidada la CTCBA, pasa al ministerio de Transportes y es adquirida a los ingleses, comenzando a volver los «colectivos» a manos privadas.

Alcanzan éstos el auge con 145 líneas, aparte los «diferenciales» que llegan a sitios alejados, con tarifa mayor, todos los viajeros sentados

y aire acondicionado en verano, aumentan los coches particulares y los taxis, que llegan a 34.000 (unos 8.000 más clandestinos o «truchos») aparte los muy utilizados de alquiler por horas o servicios («remises»). En la década de los 60 desaparecen los ya escasos coches de caballos de plaza o «placeros» («mateos» era el nombre castizo, el de un caballo de un popular sainete), solo quedan algunos para paseos en la gran parque de Palermo.

La desaparición del tranvía es inevitable, se considera que estorba demasiado para la circulación y el 19 de febrero de 1963 se clausuran las líneas. Solo desde 1980, con un vehículo traído de Portugal, la Sociedad de Amigos del Tranvía mantiene en servicio los fines de semana un pequeño recorrido en el barrio de Caballito como romántico recuerdo.

Desarrollo de la red del metro

Aunque la estructura se detalla después, adelantaremos que la red consta de cinco líneas, adaptadas a las líneas básicas del plano; salvo una transversal N-S, más corta y cerca del origen de las otras cuatro, éstas van de E a W, abriéndose ligeramente en abanico por las larguísimas avenidas de varios kilómetros, con numeración de varios millares debido a que no se realiza por edificios sino por huecos a la calle.

Se pueden distinguir tres etapas separadas por interrupciones de unos quince años⁴.

Primera etapa.—El comienzo es muy temprano, la primera línea, llamada A, se inicia en 1911 y el 1 de diciembre de 1913 se inaugura el primer tramo de 3.970 m desde la simbólica plaza de Mayo (donde está la «Casa Rosada» presidencial) en el borde litoral de la ciudad, hasta la plaza Once de Septiembre (hoy Miserere) y pocos meses después, el 1 de abril y el 1 de julio de 1914, el resto hasta la estación Primera Junta, en Caballito (hoy en servicio 6.750 m en total). La línea va esencialmente por la larguísima avenida Ribadavia que después tuerce al SW. Algunos

⁴ *Red del Subte de Buenos Aires*, 7 p. (recopilación histórica) y *ABCDE. Red de Subtes* (plano de la red).

trenes salían a la superficie y seguían hasta Florida, pero en 1927 ese tramo fue sustituido por un tranvía.

Ha de subrayarse que el «Subte» bonaerense es el primero de Iberoamérica y de los más veteranos del Mundo. Entonces solo había en Estados Unidos los de Nueva York (1885) y Chicago y los pequeños de Filadelfia y Boston; en Europa, en Londres (1863) París, Berlín, Hamburgo y líneas parciales en Glasgow, Viena y Budapest; la primera de Madrid es de 1919.

Segunda etapa.—Después de larga interrupción de unos quince años hay una nueva etapa de otros quince de gran actividad constructiva, desde finales de la década de 1920 hasta mediada la del 40, con tres líneas nuevas y parte de otra; se debe, sin duda, al notable desarrollo económico.

La segunda línea, la B, se inicia en 1928 y se inaugura el 17 de agosto de 1930 el tramo externo. Va paralela a la A, por la calle Corrientes desde la intersección con Callao (estación con este nombre) hasta La Chacarita (estación Federico Lacroze). Al año siguiente se abren otros dos tramos sucesivos hacia el centro, el 22 de junio hasta Carlos Pellegrini (lateral E de Nueve de Julio) y el 1 de diciembre hasta la inicial definitiva en L.N. Alem, a cuatro manzanas o «cuadras» de la Plaza de Mayo. En total 8.175 m.

En seguida se inicia, en 1933, la línea transversal C y el 9 de diciembre de 1934 se inaugura el primer tramo entre Plaza de la Constitución y Diagonal Norte, siguiendo la gran avenida Nueve de Julio. Después se desvía a Correo Central (Retiro), concluida el 6 de febrero de 1936. En total 4.400 m.

Es inmediata también la construcción de la línea D, la más septentrional, que empieza a funcionar el 3 de junio de 1937. Su trazado general es hacia el NW, desde un extremo de la Plaza de Mayo (estación Florida, hoy Catedral) hasta Tribunales y, en cinco prolongaciones sucesivas, un corto tramo por la avenida de Córdoba y luego al NW por la oblicua Santa Fe, llegando el 23 de febrero de 1940 a Palermo. Hasta medio siglo más tarde no se hará la continuación a Ministro Carranza.

Ultima línea subterránea es la E, la meridional, construida en fases muy separadas, hacia el SW. Iniciada en 1940, se abre el 9 de julio de 1944 desde Plaza de la Constitución, por la avenida de San Juan, hasta General Urquiza, después hay una larga interrupción hasta 1960.

Tercera etapa.—La última línea, la E, se continúa el 9 de julio de 1960 hasta la siguiente estación de Boedo. Desde el 24 de abril de 1966 el servicio se realiza en el comienzo por el nuevo túnel entre San José-Bolívar, es decir con inicio cerca del origen de las A y D. En el otro extremo, hasta Av.^a La Plata, también en 1966; a la inmediata J.M. Moreno en 1973, a las siguientes en 1985 y el tramo último a Plaza de los Virreyes el 8 de mayo de 1986. En total 9.986 m, la línea más larga de todas.

Con ella empalma (27 de agosto de 1986) la peculiar línea E 2 o «Premetro» (aquí se emplea el apócope «metro», de «metropolitano», como en España, Francia, etc.). Es de superficie y la estación de transbordo, en la Plaza de los Virreyes, se llama Intendente Julio C. Sagüier. En total 8.050 m, de los cuales 5.070 hasta Armada Argentina, al comienzo de la calle Larrazábal, luego una bifurcación a Centro Cívico y a General N. Savio.

Finalmente, en la línea D comienza en 1985 un servicio lanzadera de la estación Palermo a la siguiente de Ministerio Carranza y el 1 de diciembre de 1993 se abre esa estación para todos los servicios. En total alcanza esa línea 7.400 m. En 1988 ha comenzado la prolongación de 3.369 m por Cabildo y Monroe, con tres nuevas estaciones (Colegiales, Virrey del Pino y Juramento), con lo cual llegará a 10,3 km.

Como veremos después, la circulación en el «Subte» alcanza su máximo en las décadas de 1960 y 70; su decadencia después, con pocas prolongaciones y la falta de una transversal media, se deberá a las condiciones económicas adversas. También porque el desarrollo periférico no permite las densidades requeridas por los grandes costes de las líneas subterráneas y el servicio ha de realizarse por ferrocarriles de superficie, de construcción muchísimo más barata, y por autobuses. Sirva de ejemplo la línea E, con varias prolongaciones, que enlaza con el «Premetro» o E 2, de superficie y poca actividad. Así mismo la concesión privada del «Subte» incluye el F.C. Urquiza, empalma con el extremo de la B, pero es de movimiento muy secundario.

Red actual

Las líneas actuales y su longitud se resumen en el Cuadro I, que se muestra a continuación.

CUADRO I
LÍNIAS ACTUALES Y SU LONGITUD

Líneas	Terminales	Km. para servicio
A	Primera Junta - P. ^a Mayo	6,750
B	Federico Lacroze - Leandro N. Alem	8,715
C	Constitución - Retiro	4,300
D	Ministro Carranza - Catedral.....	7,400
E	P. ^a Virreyes - Bolívar.....	9,550
		36,714
P	Intendente Saguiet - General Savio y Centro Cívico	8,050
	TOTAL GENERAL	44,765

Prolongaciones y líneas nuevas

Las necesidades de mejores comunicaciones han dado lugar a un ambicioso proyecto de ampliación, con unos 40 km., que duplicaría la red subterránea actual⁵. En unos casos es prolongación de líneas hacia el oeste: A, hasta Plaza Flores; B, a Donado y Monroe; C, a terminal de Omnibuses; E, a Parque Almirante Brown, además ésta se integraría con la D enlazando en Plaza de Mayo y se rehabilitaría el tramo Constitución-San José. Otras dos son líneas nuevas: la G, una gran diametral en ángulo, desde la ciudad de Avellaneda, en el S, pasando por el «microcentro» y luego hacia el NW hasta Av.^a del Cabildo; la J, una radial, entre las A y B, a San Martín y Juan B. Justo, con un bucle alrededor del microcentro para enlazar con las otras, en Plaza de Mayo se uniría a la A para funcionar como una sola.

Estructura y función

La estructura es bastante peculiar dentro de las redes mundiales estudiadas en otro lugar⁶, debido a los rasgos de la ciudad, con desarrollo

⁵ Detalles en *La Ingeniería*, «Subterráneos», p. 169-80.

⁶ A. López Gómez: «Los ferrocarriles metropolitanos», *Cuadernos de Geografía* (Valencia), 1967, núms. 3-4, p. 1-42; «Los transportes urbanos en Madrid. I El «Metro», *Es-*

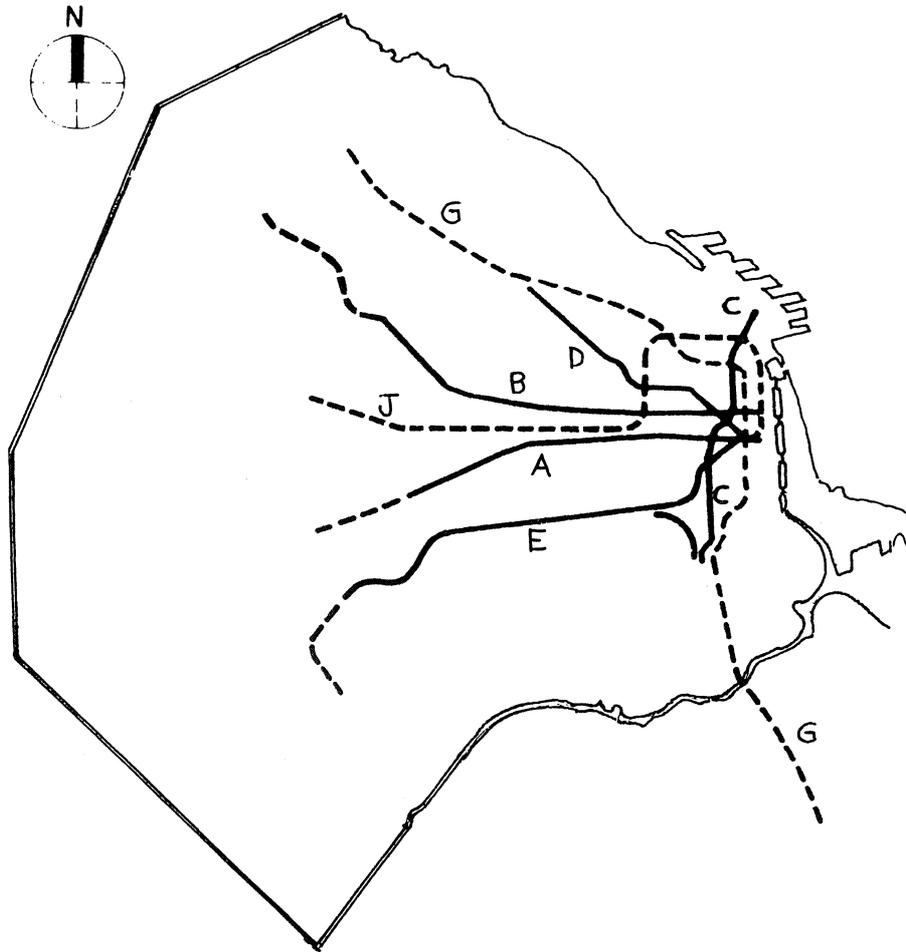


FIGURA 1.—Buenos Aires. Red del «Subterráneo». Líneas actuales, raya seguida; proyectos, trazos.

en gran abanico hacia el oeste desde la orilla del estuario, un trazado ortogonal N-S y E-W en el centro y luego, también en cuadrícula pero oblicua, NE-SW y NW-SE. La diferencia es notoria con las redes radiales sen-

tudios Geográficos, 1969, n. 144 p. 5-105; *Los transportes urbanos en Madrid*, Instituto «Sebastián Elcano» (CSIC), 1983, 314 p.; «Los transportes urbanos en Tokio», *Investigaciones Geográficas* (Alicante), 1993.

cillas y las radiocéntricas o radiopolicéntricas que responden a ciudades con un viejo centro irregular y un ensanche cuadriculado, traza esta última que es ya la del centro en Buenos Aires desde la época colonial.

Así, el origen es casi común en cuatro líneas en el borde de la ciudad, como ya apuntamos: la A en un extremo de la gran Plaza de Mayo, las más modernas D y E en el otro confín de dicha plaza y de allí divergen por cortas diagonales; cerca está el comienzo de la B. En seguida, directamente o con alguna estación intermedia, las cuatro cruzan la próxima gran avenida Nueve de Julio, con la línea transversal C. Ésta va por dicha avenida de S a N y luego lateralmente a Retiro; sirve así de conexión entre las otras cuatro y, en sus extremos, con las estaciones ferroviarias Mitre, Belgrano y San Martín en el N y Roca en el S. Las otras líneas siguen paralelas hacia el oeste en un tramo y después divergen, siguiendo largas avenidas, en un abanico entre NW y SW; en su final o también antes sirven de enlace con estaciones ferroviarias o el «Premetro».

La duración del viaje oscila desde 12 minutos en la línea C hasta 18-22 en las otras y en el «Premetro». Según las costumbre bonaerenses el comienzo y fin del servicio es temprano, desde las estaciones extremas se inicia a las 5 de la mañana y concluye a las 22, en las del centro se desfasa unos 10 y 20 minutos respectivamente; en las horas punta el intervalo de trenes es de 2-4 minutos. En los domingos el comienzo se retrasa a las 8 de la mañana. En la actualidad el parque es de unos 500 coches, de los cuales 330 en servicio, en 80 trenes en las horas punta; importante problema es la renovación de los vehículos.

En este esquema es evidente la falta de alguna línea transversal por la zona media o semicircular cerca de los extremos; son indispensables en las grandes ciudades para las comunicaciones entre sectores laterales que, de otro modo, exigen largos recorridos angulares en metro o intermedios en autobuses.

Las líneas semiradiales cumplen bien su misión originaria de enlace directo con el «minicentro»; la transversal, además de su función propia en dirección N-S, establece el empalme entre las otras cerca del origen de ellas mediante tres conexiones.

Según el peculiar trazado en líneas paralelo-divergentes y solo una transversal, hay pocos puntos de transbordo, únicamente cuatro. Uno triple entre el comienzo de las E (Bolívar) y D (Catedral) con la segunda estación de la A (Perú) mediante paso subterráneo debajo de las vías.

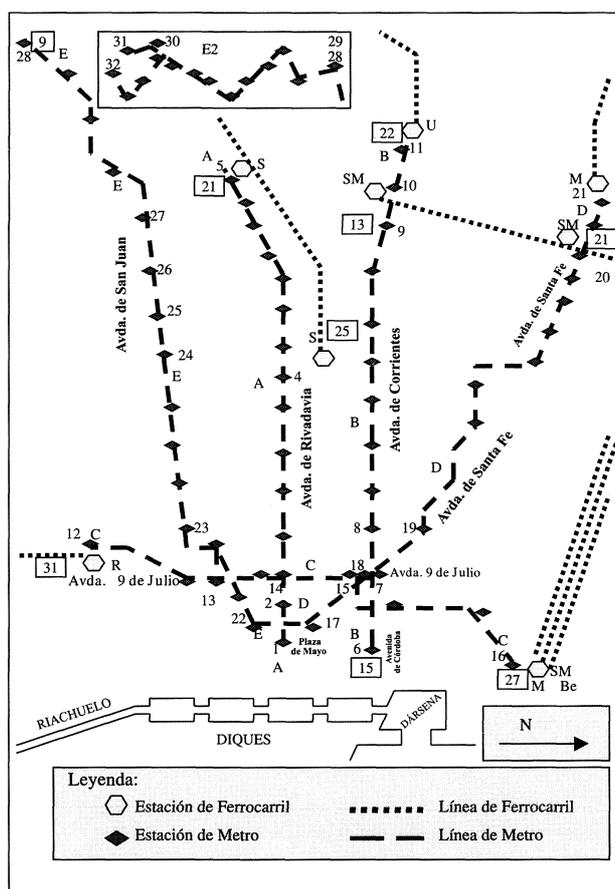


FIGURA 2.—Buenos Aires. Red del «Subterráneo». Recuadro superior, esquema del «Premetro». Rombos negros, estaciones, con numeración ficticia las citadas en el texto: Línea A: 1 Plaza de Mayo, 2 Perú, 3 Lima, 4 Plaza Miserere, 5 Primera Junta; Línea B: 6 L.N. Alem, 7 Carlos Pellegrini, 8 Callao, 9 Malabia, 20 Dorrego, 11 Federico Lacroze; Línea C: 12 Constitución, 13 Independencia, 14 Avenida de Mayo, 15 Diagonal Norte, 16 Retiro; Línea D: 17 Catedral, 18 Nueve de Julio, 19 Tribunales, 20 Palermo, 21 Carranza; Línea E: 22 Bolívar, 23 San José, 24 General Urquiza, 25 Boedo, 26 Avenida La Plata, 27 J.M. Moreno; 28 Plaza de los Virreyes; Línea E2 (Premetro): 29 Intendente Sagüier, 30 Armada Argentina, 31 Centro Cívico, 32 General Savio. —Exágonos, estaciones de F.C.: Be, Belgrano; M, Mitre; SM, San Martín; R, Roca; S, Sarmiento; U, Urquiza. —Rectángulo con número, líneas de autobuses.

Las otras conexiones se hallan en la transversa C: una triple, en Diagonal Norte con Nueve de Julio de la D y C. Pellegrini de la B, a través de los andenes de la intermedia Nueve de Julio, otra doble en Av.^a de Mayo con Lima, de la A, con dos pasajes (N y S) a través de la gran avenida Nueve de Julio, utilizados además como galerías comerciales; finalmente, otra conexión doble con al E, estación Independencia en ambas; a los dos lados de la citada avenida, mediante paso superior y escaleras mecánicas.

En total hay 63 estaciones en el «Subte»; en la mayoría de las líneas C, D y E hay cuadros murales en mayólica de diversos artistas argentinos y extranjeros; las estaciones son de longitud muy variable, entre 100 y 218 m, con andén central o laterales. En las líneas C y E y parte de las otras hay escaleras mecánicas (53 en la actualidad). El acceso es mediante la adquisición, en 98 puntos, de una ficha metálica circular o «cospel», su precio ha subido de 40 a 45 centavos; según la paridad peso-dólar es tarifa barata, pero los sueldos generales son bajos.

En la función del «Subte» han de destacarse otros dos rasgos: la conexión con líneas férreas y con autobuses («colectivos»).

Carácter intermedio tiene el «Premetro» o línea E 2, ya citado, que prolonga la E; así mismo en la conexión del «Subte» se incluye la ferroviaria de Urquiza. Otras líneas penetran más profundamente hasta el centro de la ciudad. Al N del minicentro los FF.CC. Mitre, Belgrano y San Martín, al S el Roca; la línea C del «Subte», la transversal, establece conexión con los tres primeros en la terminal Retiro y con el otro en la de Constitución, mediante las intermedias con las otras líneas. Al W la A conecta con el F.C. Sarmiento en la estación de Plaza Miserere.

Más afuera se hallan otros puntos ferroviarios de esas u otras líneas. De N a S son los siguientes: Los FF.CC. de Mitre y San Martín se incurvan y tienen empalme con el «Subte», en la línea D, con las estaciones última y penúltima, Carranza y Palermo, respectivamente; el Mitre también con la penúltima de la B, en Dorrego; con la última de ésta, Federico Lacroze, enlaza el comienzo de la línea férrea de Urquiza⁷. Más al S el F.C. Sarmiento, paralelo a la línea A, tiene también conexión con ésta en la estación final de la Primera Junta. Por último, con el extremo de la E empalma el «Premetro».

⁷ Esta línea, con 27 km y 23 estaciones, corresponde al sistema ferroviarios suburbano, pero se incluye en la concesión del «Subte» como se indicó; vincula el final de la B con un suburbio de baja densidad.

Por otra parte en los autobuses o «colectivos» son muy numerosos los enlaces con los ferrocarriles y el subte o con éste solamente. Destacan así 15 líneas en relación con L.N. Alem, comienzo de la C, en el borde N del minicentro; más al N, 27 con el inicio de la C en Retiro y FF.CC. Mitre, San Martín y Belgrano; al S, 31 con el otro extremo, en Constitución y F.C. Roca; al W, 25 cerca de Plaza Miserere, en la A, y F.C. Sarmiento.

Más afuera, 21 líneas de autobuses entre Palermo y Carranza, de la D, y F.C. San Martín y Mitre; con la B se relacionan 13 en la antepenúltima estación de Malabia y 22 con la terminal de Federico Lacroze y comienzo del F.C. Urquiza; 21 líneas con el final de la A en Primera Junta y F.C. Sarmiento. Finalmente, 9 con el término de la E en Plaza de Virreyes y comienzo del Premetro.

Tráfico general. Evolución y estado actual

Los caracteres del tráfico en el «Subte» se hallan, como es lógico, en estrecha relación con el movimiento general, por ello es necesario un breve resumen de éste.

La demanda total de viajes estuvo relativamente estancada entre 1975 y 1990, ya que la economía creció poco, se acentuó la descentralización de la región metropolitana y mejoraron las comunicaciones; hubo una motorización progresiva y la infraestructura vial aumentó algo en capacidad, construyéndose varias autopistas y vías rápidas⁸; entre 1975-90 los viajes en auto pasaron del 15 al 25%, en tres años el parque automóvil aumentó en 750.000. Por el contrario, debido a la falta de inversiones, se degradaban el subterráneo y los ferrocarriles, con la única salvedad de la electrificación de parte del F.C. Roca. En tal situación los autobuses se consolidaron como el modo de transporte dominante, bueno y barato, incluso en el área central y en los alrededores; se establecieron servicios diferenciados y los vehículos fueron mayores. Sin embargo no hubo progresos en la organización circulatoria; hecho importante es la falta de instituciones adecuadas y la juris-

⁸ *El transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Diagnóstico y propuestas*, J. A. Barbero, 9 p. (doc. preliminar).—*Metrovías: Concesionario privado de los Subterráneos de Buenos Aires y del Ferrocarril Urquiza*, 17 p. y 7 de anexos (doc. oficial inédito).

dicción muy diversa: nacional, provincial, del propio municipio y de los que forman el Gran Buenos Aires.

El resultado es que a comienzos de la década de 1990 un tercio de los viajes se hacía en coches particulares y sólo dos tercios en transportes públicos; en éstos últimos, neto dominio del autobús con el 85%; unido ello al uso creciente del automóvil, motiva congestión e incipiente contaminación del aire.

Desde 1990 hasta ahora parece crecer la demanda de viajes a compás de la mayor actividad económica y también por cambios en el patrón de origen-destino, aunque no hay datos para un estudio adecuado. Se acentúa la motorización con unos 700.000 vehículos más en la región metropolitana desde el comienzo del plan de convertibilidad y pocas bajas, se extiende el uso del automóvil porque el precio de éste y del combustible queda relativamente bajo con la citada convertibilidad y las condiciones de financiación permiten las adquisiciones.

Debido a la crisis del sector público no se amplió la infraestructura vial; apenas aumentó el estacionamiento fuera de la calzada y en ésta se redujo por concesiones (parquímetros y cepos). Por otro lado los ferrocarriles y el subterráneo siguieron degradándose, con mínimas inversiones y el mantenimiento diferido; solo en 1994 comienza a recuperarse el servicio desde la transferencia a concesionarios privados.

Se hizo más intensa la distribución de cargas en el ámbito urbano al modificarse la logística de la industria y el comercio. Creció el transporte interurbano de pasajeros y cargas por la red vial urbana debido a la reducción del transporte ferroviario, especialmente en pasajeros. También se dió en concesión la ampliación de tres grandes autopistas de acceso y la remodelación de la Av.^a General Paz, así mismo se reactivaron obras diferidas como las autopistas Nueve de Julio Norte y Buenos Aires-La Plata.

El resultado global, fundamentalmente por la mayor motorización, es una congestión mucho mayor y baja de la demanda de autobuses regulares; se consolidan los diferenciales, crecen los charter, los de alquiler («remises») y los de ómnibus irregulares, los taxis son numerosos (50.000). Las empresas pugnan por obtener carriles reservados y aumentar las tarifas, ya que su endeudamiento se acentúa de forma peligrosa debido a normas nuevas de recambio de vehículos y equipos más costosos (caja automática, motor trasero, etc.). Continúa, por otra parte, la diversidad institucional, conformándose entes reguladores para los

transportes automotores y para ferrocarriles, en éstos de carácter nacional, sin articular de manera adecuada con la municipalidad en lo que se refiere a subterráneos.

Ante los problemas planteados se estima necesarias, como normas generales, regular el uso del automóvil en el área central mediante cuotas y precio del estacionamiento, aumento del peaje en horas-punta y una pequeña tasa al combustible en la región metropolitana para un Fondo de Desarrollo del Transporte. Ello implica también disminuir las puntas escalonando horarios de trabajo y de estudio, propiciar el uso compartido de los coches privados, encarecer los viajes y el estacionamiento en las horas-punta; también disminuir la monodireccionalidad de los flujos en dichas horas mediante la localización de viviendas en las zonas centrales y de oficinas en las periféricas, lo cual nos parece mucho más difícil y a más largo plazo.

Previamente se ha de mejorar el transporte público reorganizando el automotor, aumentando ferrocarriles y el «Subte» e integrando todos los modos, tanto en las tarifas, con pago único, como mediante centros de transferencia cómodos y seguros. Se han de potenciar los ferrocarriles y extender algunas líneas del subterráneo para una red más densa en el área central de la ciudad. Como proyectos viables se propone completar las obras en curso en la prolongación de la línea D hasta Monroe, modernizar la A y resolver su falta de coches; también una ampliación moderada de la red: de la A hasta Flores, B a la Ciudad Judicial, C hasta la terminal de ómnibus de Retiro y una nueva transversal. Para ello se acudiría al capital privado, aporte municipal, el citado fondo para el transporte, etc.

Tráfico del «Subte».—El máximo nivel de actividad se registró a principios de la década de 1970, rebasando los 300 millones de pasajeros anuales; después la caída fue grande hasta sólo 170 millones en 1993, coincidiendo con el auge de los autobuses y la motorización individual, en un día laborable tipo, unos 750.000 pasajeros-viaje⁹.

A partir de la concesión hay un aumento notorio, en 1994 son 228,6 millones incluyendo el Premetro, es decir un 18% más y en los primeros cinco meses de 1995 sigue el crecimiento, calculándose para este año unos 259 millones; en los citados cinco meses ha habido un 13% más que

⁹ *Metrovías*, p. 10-11.

en los mismos de 1994 y 33,2% más que en los de 1993. Ahora se calculan unos 850.000 pasajeros-viaje en día laborable.

Durante el año, según los datos disponibles en 1993, 94 y parte del 95, hay un mínimo muy destacado en enero-febrero, en el verano austral, después un ascenso, rápido al principio, luego más lento, con alguna inflexión, hasta el máximo en agosto-noviembre y luego baja en diciembre.

El aumento general en los últimos años se atribuye a la mayor congestión en superficie, con su resultado de demoras, lo que lleva a muchos viajeros a optar por el subterráneo; a la vez interviene la sensible mejora en éste. En 1994 se pusieron en servicio más de 100 coches adicionales y especialmente se reforzó en las horas punta; en total, de 19,9 millones de coches-km en 1993, se pasó a 22,7 en 1994, es decir 14% más. Igual tendencia se aprecia en los primeros meses de 1995 con una nueva flota (adquiridos 87 coches) para la línea B, son japoneses, en buen estado (25 años), retirados de Tokio, un quinto coche en los trenes de la C y más convoyes en la D en las puntas. Un claro ejemplo es el aumento general de coches en las horas punta: en 1993 apenas rebasaron los 225, en 1994 se llegó a los 300, en 1995 ya se ha pasado esa cifra en abril. También se ha mejorado la atención al viajero, seguridad interior, limpieza, etc.

Igualmente han crecido los pasajeros en la línea ferroviaria Urquiza, 22,5 millones en 1994, un 35% más que en año anterior, pero en gran medida se debe a mejor control del pago. En los primeros meses de 1995 la demanda ha sido 6% superior que en igual período de 1994.

Explotación por una empresa privada

Creemos de interés su consideración ya que la mayoría de los ferrocarriles metropolitanos, aunque en su origen fueran realizados por sociedades privadas, pertenecen hoy a organismos públicos de diversos tipos y ámbitos, incluyendo o no las redes de autobuses; en general son también explotados por esos organismos debido a razones político-sociales, con tarifas bajas y resultado financiero deficitario, aunque también puede haber mala administración (vid. nota 5).

Rasgo peculiar en Buenos Aires es haberse concedido la explotación

del metro a una sociedad privada¹⁰. Tal hecho es muy reciente y habrá de esperarse a los resultados futuros, los del primer año y medio parecen positivos.

El sistema ferroviario general estaba en 1990 al borde del colapso, como ya se ha dicho, por falta de inversiones y mantenimiento y la caída de la demanda a un tercio de la que había treinta años antes. Se estimaba un déficit de 750 millones de dólares anuales y la hiperinflación de 1989 y 90 llevó la situación al límite; por ello el gobierno acudió al sector privado en 1991. Dejando aquí aparte la red nacional, en la Región Metropolitana de Buenos Aires se organiza una nueva empresa: «Ferrocarriles Metropolitanos» (FEMESA), esta red y la de «Subterráneos de Buenos Aires» (SBASE) se divide en seis grupos y uno de ellos (el tercero) lo forman el metro de la ciudad y la línea férrea Urquiza, que se adjudican en 1993 para la explotación al consorcio privado «Metrovías, S.A.», el cual se encarga del servicio el 1 de enero de 1994. Sin entrar en detalles técnico-jurídicos, indicaremos que también se le conceden dos ramales suburbanos importantes (Mitre y Sarmiento), por lo que se reorganiza el consorcio y «Metrovías», ahora exclusivamente para el «Subte» y la línea Urquiza, queda compuesta en definitiva por tres sociedades: Benito Roggio e Hijos, S.A., constructora muy importante con ramas diversas (transportes, obras, energía, etc.), tiene el 55,3%; Cometrans, S.A., consorcio de 25 empresas de transporte automotor, el 28%, y Burlington Northern Railroad, una de las principales ferroviarias de Estados Unidos con 16,7%.

Durante los últimos meses previos a la transferencia, el deterioro del sistema se acentúa por falta de recursos y pérdida de personal experimentado ya que, para reducir empleados, hay un importante retiro voluntario, tanto más favorable cuanto mayor era la antigüedad y jerarquía¹¹.

En el contrato por 20 años, ampliable a 10 más, el concesionario se obliga a determinado servicio que, si se mejora en cierto índice, permite subir las tarifas; para el «subte» desde un 3,2% en el año 4.º al 24,7% en el 10.º (en Urquiza, 2,3 y 17,2%), o antes si se rebasa cierto umbral. Por su parte, Metrovías realizaría aportes de capital, como mínimo el 20% del programa de inversiones en los dos primeros años y siempre por encima del 25% del pasivo societario.

¹⁰ *Metrovías... y Experiencias y resultados de la operación privada de los servicios ferroviarios urbanos*, 18 p. (comunicación por J. A. Barbero al Congreso de Viena de 1994).

¹¹ *Experiencias y resultados...*, p. 6-10.

Se establece una renovación integral de la infraestructura, reemplazando vías, sistemas de señales y comunicaciones, subestaciones eléctricas y prácticamente todas las instalaciones fijas; también un nuevo taller central e incorporación de 80 coches nuevos; en total supone unos 400 millones de dólares. En la línea de Urquiza mucho menos, unos 36 millones (mejora de vías, pasos a distinto nivel, rehabilitación de coches). Los gastos serán reembolsados por el concedente a medida que se certifiquen las obras según una compleja secuencia.

En los primeros años Metrovías recibe un subsidio de 65,6 millones de dólares, variable desde 21 millones el año 1.º a 2 el 4.º, pero luego abonará un canon al gobierno, ascendente desde 4,6 millones de dólares en el año 6.º hasta 32,1 millones al final.

El concesionario corre riesgos, sin duda, si sus evaluaciones de gastos e ingresos son erróneas, pero también puede lograr mayores utilidades si mejora el servicio que, con el equipamiento anterior, alcanzó un 50% más de pasajeros que en la actualidad. Los resultados del primer año ya se estiman positivos por la empresa.

No obstante, según los términos de la concesión, se mantienen problemas diversos¹². La renovación de la infraestructura permitirá, sin duda, una mayor capacidad y calidad de transporte, pero las previsiones de material rodante nuevo, solo 80 coches entre los años 11-15 es insuficiente por completo y se mantendrá la edad promedio muy avanzada, aunque de hecho ya se ha modificado con la adquisición de los coches japoneses; así mismo son grandes y costosas las instalaciones de mantenimiento; en cambio son insuficientes los accesos, escaleras, transbordos, etc. Por ello «Metrovías» propone una serie de medidas adicionales para conseguir que, con la red actual (incluida la prolongación de la línea D a Monroe) se puedan alcanzar 1.200.000 pasajeros día, es decir un 50% más del pliego de condiciones de la concesión. Serían necesarias ciertas obras de modernización de cocheras y centros de transbordo, integrar el «Subte» y la línea férrea de Urquiza, un taller central menos costoso y, sobre todo, incorporar para el año 2000, en seis años, 200 coches nuevos en vez de los 80 previstos en 15 años. En total suponen 450,3 millones de dólares, además para Urquiza y su integración otros 22,5 millones. La propuesta es muy importante pero aun no ha sido aceptada por las autoridades.

¹² *Metro 2000*, 7 p. (alternativas a los planes de inversión vigentes).