



Universidad Tecnológica Nacional
Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial

Director
Enrique María Filgueira

utn.c3t@gmail.com
<http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3t.utn>
<http://www.ondat.utn.edu.ar/>

Resumen de la 22ª Jornada Técnica en el C3T – UTN

"El subte a la Villa 31, ¿sí o no? La nueva traza de la línea H en debate"



(De izquierda a derecha) Juan Pablo Martínez, Rafael Gentili, Javier Fernández Castro y Alberto Müller expusieron sus opiniones sobre el tema en la 22ª Jornada Técnica del C3T. El panel fue coordinado por Verónica Ocvirk.

"El subte a la Villa 31, ¿sí o no? La nueva traza de la línea H en debate"

El primer tramo de la línea H del subte fue inaugurado en 2007, pero antes y después su recorrido fue sufriendo en los papeles distintas modificaciones. Una de ellas tuvo que ver con un importante cambio hacia el norte: como un recurso de amparo frenó en 2012 la construcción de la estación en Plaza Francia, eso motivó la propuesta de una nueva traza que finalmente fue aprobada en la Legislatura en 2013 con la Ley 4633. Fue así como se modificó el recorrido anterior que ordenaba la Ley 317 del año '99 (que luego de Las Heras continuaba por Libertador hasta Retiro con una estación intermedia en 9 de Julio) por otro distinto que prevé la construcción de estaciones en la Facultad de Derecho, la Villa 31, la Terminal de Ómnibus y Retiro, donde empalmará con la C formando una única línea cuyos trenes correrán entre Pompeya y Constitución.



Izq.: la línea H según estaba prevista por la ley 317 de 1999. Der.: la nueva traza, aprobada por la ley 4633 de 2013.

Pero la implantación de una estación de subte en un barrio de emergencia suscitó también la polémica: el modo de movilidad más costoso de construir y mantener estaría ahora acercándose a una zona históricamente marginada. ¿Se trata de un ejemplo inédito de justicia espacial? ¿O hablamos, en cambio, de una propuesta de altísimo costo que no redundaría en un beneficio demasiado importante para los usuarios de la línea transversal porteña?

A raíz de un intercambio de ideas que tuvo lugar en el suplemento Cash de *Página/12*, tres expertos en la materia y el legislador que el año pasado promovió la ley de la nueva traza debatieron acerca de una cuestión que involucra tópicos de conectividad, económicos y sociales.

El encuentro fue organizado por el Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T) de la Universidad Tecnológica Nacional y tuvo lugar el 17 de julio de 2014 en el aula magna "Alberto de Paula" del Museo Jauretche del Banco de la Provincia de Buenos Aires.

Formaron parte del panel:

Rafael Gentili. Abogado. Ex diputado porteño por la agrupación “Sumar Izquierda Democrática”, autor del proyecto de retrazado de la línea H.

Alberto Müller. Profesor titular regular de la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA y director del Centro de Estudios de la Situación y Perspectiva de la Argentina (CESPA).

Juan Pablo Martínez. Ingeniero graduado en Ingeniería Ferroviaria. Ex Director de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE). Profesor de Ferrocarriles en la Universidad Católica Argentina.

Javier Fernández Castro. Arquitecto (FADU-UBA) y coautor del anteproyecto de urbanización de la Villa 31 de Retiro.

Exposición de Rafael Gentili

Es un honor compartir este panel con quienes me acompañan, y a quienes con el equipo que venimos trabajando este tema continuamente leemos. Es cierto que a veces nos peleamos con lo que leemos, pero en algunos casos también coincidimos.

Me parece importante poner un marco al debate. Nosotros lo que intentamos no fue dibujar en un papel lo que se nos antoja, sino dar respuestas políticas sin desprestigiar lo técnico, porque toda solución política tiene que tener una lógica técnica y viabilidad económica. Podemos tener diferencias, estamos en democracia. Pero de ninguna manera hacemos dibujos en un papel.

Llegamos a este proyecto a partir de una inquietud de los Metrodelegados¹. Yo era integrante de la Comisión de Transporte y hoy veo a algunos de los compañeros que me acompañaron en esa gestión, egresados universitarios con masters en Transporte y Desarrollo Urbano: abogados, arquitectos, sociólogos, ingenieros. Y como decía: nos llegó una inquietud de los Metrodelegados a raíz del amparo por la estación Plaza Francia.

El problema con ese amparo es que la plaza que menciona la ley no es la Plaza Francia sino la plaza Intendente Alvear, que es el lugar donde el PRO empezó la construcción de la estación. Lo que pasa es que popularmente se conoce a la feria de la Plaza Francia como Plaza Francia, que en rigor queda en la vereda de enfrente. Si el PRO hubiese hecho la estación en la verdadera Plaza Francia no estaríamos discutiendo esto. Pero por alguna razón que desconocemos se empeñó en hacerla en la plaza Intendente Alvear, lo que terminó motivando el amparo. Y ahí fue cuando los Metrodelegados plantearon por qué no se retomaba el proyecto de construir la estación en la Facultad de Derecho y la vieja idea de Retiro Norte del ferrocarril. Nosotros sabíamos de los proyectos del grupo Reddes², que tenían la idea de este trazado; y también hablamos con Javier Fernández Castro, porque

¹ Cuerpo de delegados de los trabajadores del subte de Buenos Aires que no pertenecen al sindicato oficial UTA.

² Organización Red Expresa del Desarrollo Sustentable.

integrábamos la Comisión de Vivienda e impulsábamos la Ley de Urbanización que Javier y toda la mesa de trabajo de la Villa 31 habían realizado.

Ahí sí elaboramos el proyecto, del cual nos sedujeron distintas ventajas. Empiezo por la primera: claramente, si comparamos una eventual estación en Plaza Francia con otra que quede cruzando Figueroa Alcorta, esta última resulta mucho más beneficiosa. Para empezar por los 30.000 estudiantes de la facultad de Derecho, pero ahora más con el nuevo Centro de Exposiciones.

Y acá hago otro paréntesis: nuestro debate no era con lo abstracto, con los deseos, con lo que a uno en un papel le gustaría decir “ahí hay más demanda, vamos por ahí”. Con lo que hay que comparar este proyecto es con la traza que estaba prevista, que era por la Avenida Libertador. Y si está clarísimo que no existe densidad poblacional por la Villa 31, o en la Facultad de Derecho, o la Terminal de Ómnibus, mucha menos densidad poblacional hay yendo por Libertador. Con este proyecto estamos mejorando sensiblemente los problemas de densidad que tenían las estaciones que se iban a hacer Plaza Francia, en 9 de Julio y la última de Retiro que chocaba con la E, porque ni siquiera se juntaba con la E.

Además trabajamos con la hipótesis de que alguna vez se concretara el viejo proyecto de la estación Retiro Norte. Según los cálculos de SBASE un tercio de los pasajeros que llegan en tren podrían bajarse ahí sin llegar a Retiro, moviéndose por ese eje. Y descongestionar un tercio de Retiro me parece un efecto muy positivo, de movilidad pero también urbano.

Otro efecto, previsto en la ley y discutido con SBASE, fue que esa estación en Derecho tuviera acceso desde el sector 31 bis. Y después íbamos a plantear que la estación de la Villa, llamada Padre Mugica, estuviera en el centro del barrio, más o menos cerca de donde la Autopista Illia pega la vuelta. Pero nuestra preocupación era que la topadora no fuera una excusa para sacar a los vecinos. Por eso la ubicación actual en Avenida Ramón Castillo y Calle 9 nos la terminó dando la gente de SBASE.

Nos preguntamos dónde tenía que estar la estación para que implicara el menor riesgo de desalojo de gente y que se adaptara al desarrollo urbano. Fue un debate que tuvimos con el PRO y yo personalmente no creo que la ubicación actual esté tan mal. Es cierto que no está en el centro de la villa, pero no es un lugar malo incluso en varias hipótesis de desarrollo futuro del área. A la gente que va a trabajar a esta zona no le viene mal una estación de subte, y tampoco es una estación para despreciar para la gente de la villa.

El otro gran logro de este proyecto es la estación en la terminal de micros. Uno de los retos de la movilidad es la conectividad: que los ferrocarriles y los subtes unan los puntos desde donde la gente viaja hacia a distancias más largas. Y esa es una contribución para a los habitantes de la región metropolitana, no solamente a los que vivimos en Buenos Aires.

Y por último está la estación Retiro, donde en realidad no hay una nueva estación, sino que es el empalme con la línea C y la actual terminal de Retiro de la línea C. Eso ya termina en un *in crescendo* de felicidad, para decirlo elegantemente, porque cambia la lógica no solamente de esta línea, sino el funcionamiento de cómo nos movemos en el subte hoy.

Eso es lo que daba lógica y contundencia al proyecto. Fue por eso que SBASE nos llamó, ni siquiera por el buen fin social de hacer una estación en la Villa y el efecto de integración urbana que esto implica. Que fue una motivación también, pero no excluyente, porque nosotros tenemos una visión de transporte y de movilidad de toda la Región Metropolitana.

Los potenciales usuarios de esa línea hay que pensarlos con los actuales usuarios de otros modos de transporte, como el colectivo. Estoy convencido de que la Región Metropolitana necesita menos colectivos, creo que hay que invertir recursos públicos para priorizar los traslados a través de los modos guiados. Y esta línea va en esa dirección.

Termino diciendo: la unión de la H con la E se probó, se hicieron las simulaciones con modelos que dieron que había tramos con mucha densidad, pero otros con muy pocos pasajeros. En contraposición con eso, la línea CH mostraba un mayor equilibrio en todo el trayecto.

Todo se puede discutir. Lo que no aceptamos es que nos digan que es un dibujo en un papel porque somos políticos y los políticos son irresponsables.

Exposición de Juan Pablo Martínez

Analizo el enlace de las líneas C y H al norte de Retiro desde tres ángulos: político, del transporte en general y desde el punto de vista del subte.

Comienzo por lo político. Este proyecto, y el anterior que ordena urbanizar la Villa 31, desde mi punto de vista convalidan la usurpación de tierras públicas gerenciadas por grupos vinculados a la política que lucran cobrando por el permiso para ocupar los terrenos a la gente que lo necesita. Fui testigo de eso el primer día de la ocupación, a fines del año '85. Tierras ferroviarias y portuarias valiosas se pierden sin que los defensores del ferrocarril lo denuncien.

Soy realista, vivo en la Argentina. Puedo aceptar que eso suceda en una zona de la ciudad sin clara función. Por ejemplo en el fallido llamado "Parque Almirante Brown", que en realidad no es un parque, se podría perfectamente erigir un barrio de acuerdo con normas lógicas para reubicar íntegra a la población de la Villa 31 y la 31 bis. Entonces pienso que aceptar la ocupación de Retiro es una decisión política. Para mí no es una buena decisión, entretanto las tierras donde se podría ubicar esta población siguen vacías y esperando nuevas usurpaciones.

El sistema de transporte también se ve perjudicado. El área invadida tenía un rol que cumplir al servicio de la logística del país. Su cercanía al puerto lo hace utilizable en las operaciones previas y posteriores al embarque y desembarque mientras funcione el Puerto Nuevo.

Por supuesto que hay quienes sostienen que el puerto se tiene que ir, para replicar allí el proyecto Puerto Madero. Pero aquel Puerto Madero era obsoleto ya en su concepción, cuando su diseño fue impulsado en 1880 por un lobbista que tenía fuertes vinculaciones políticas con lo más alto del poder de aquella época, el señor Eduardo Madero. Ese diseño prevaleció sobre la concepción más moderna que propuso uno de los primeros ingenieros argentinos, el señor Luis Huergo.

El Puerto Nuevo no es el viejo Puerto Madero. Los especialistas opinan que, aunque en el largo plazo perderá protagonismo, para sustituirlo deberán hacerse inversiones enormes. Una cosa es que el Puerto Nuevo termine por muerte natural, por obsolescencia funcional, y otra que se lo vaya estrangulando. ¿Quién gana con esto? Los que especulan con la tierra pública. ¿Quién pierde? Las economías regionales, cuyos productos de exportación pasan por el puerto y afrontan los costos más altos que supone esta situación. También la industria local que trabaja con insumos importados.

El ferrocarril de cargas tuvo que dejar la estación del San Martín porque la invasión no fue contenida por la fuerza pública. El ferrocarril perdió la playa que debía recibir los exportables de Tucumán, Córdoba, Mendoza, San Juan. Esa carga llega igual, pero por camión. Y esos camiones representan más costos y se suman a la incontenible congestión de las avenidas Huergo y Madero.

El acceso de los camiones al puerto por las autopistas que llegan desde el norte y el sur debe resolverse con diseños lógicos, no forzados. Y el asentamiento obstaculiza la solución de ingeniería vial de este problema.

Las terminales de trenes de pasajeros necesitan más espacio para los servicios auxiliares de alistamiento y mantenimiento del material rodante. La terminal de ómnibus recibe cientos de coches por día, que una vez desocupados deben ir a Barracas, o Parque Patricios, u otros lugares para su alistamiento y limpieza, sumando también sobrecostos y congestión. Todos estos perjuicios hoy son irreversibles y se trasladan a sobrecostos, tarifas o subsidios.

Veamos ahora el tema desde el subte. Acá voy a ser más positivo. El enlace CH va a tener impactos positivos y algunos negativos, que al final se podrían corregir o atenuar. Empiezo por los negativos. Primero: el proyecto con las estaciones Terminal de Ómnibus y Padre Mugica invalida uno más sencillo, barato y prioritario, que es el circuito de la línea C con una sola vía por terminal de Ómnibus, Tribunales y los demás edificios estatales, un área muy apta para la radicación de edificios públicos.

La estación prevista ahora en la Terminal de Ómnibus va a quedar lejos de la mayoría de estos edificios, que van a estar a más de 500 metros: no mucho mejor de lo que hoy está la estación de subte de Retiro. No se le va a dar al área el servicio que demanda. El circuito pensado para la C lo podríamos incluso mejorar, si ustedes quieren para dar también servicio a la Villa 31.

En segundo lugar: los tramos Constitución y Pompeya de la CH van a tener demandas muy desequilibradas, con gran desaprovechamiento de trenes en una línea larga, de 16 kilómetros, debilidad que va a ser muy difícil de corregir. Para dar el servicio va a haber que comprar decenas de coches de más, fuera de proporción con la demanda que se va a captar.

Y aquí viene lo tercero: creo que las previsiones de demanda han sido muy optimistas. Se van a captar muchos viajes de la Terminal de Ómnibus, también del asentamiento. Pero la línea circular CH vista en escala es muy achatada, y creo que no va a atraer pasajeros nuevos al subte quitándoselos a los colectivos. A lo sumo va a distribuir un poco los viajes entre las líneas.

Pero soy realista acá también. Me parece que el proyecto de ingeniería está avanzado y al cambio de trazado de la H lo considero irreversible, así que vamos a lo positivo. La estación Facultad de Derecho

pegadita al ferrocarril favorece el futuro centro de trasbordo Retiro Norte, que fue propuesto hace casi 40 años. La misma situación se dio en 1985 cuando el presidente de Ferrocarriles Argentinos decidió construir el apeadero Ministro Carranza en el cruce con Santa Fe, y esa situación de hecho, llevada a cabo casi manu militari pero por un gobierno democrático, obligó a SBASE a tener ahí su estación de subte, donde hoy tenemos el centro de trasbordo.

Otra cosa es que, como la línea E se quedó “viuda” en Retiro, hay que buscarle un complemento. Y el complemento natural es hacerla llegar a Plaza Italia tomando en algún lugar la avenida Las Heras. Esto va a permitir un sustancial alivio de la D, descargando en Plaza Italia buena parte de los pasajeros que están más allá de Palermo, Colegiales y Belgrano.

Entonces lo que pienso es que, si prevalece el enlace de la línea H, tenemos que trabajar para que sus impactos negativos se puedan corregir o mejorar.

Exposición de Javier Fernández Castro

Voy a historiar un poco de dónde nace este proyecto de urbanización de la Villa 31, que surgió como un trabajo de investigación de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, concretamente en el seno del Instituto de la Espacialidad Humana, que co-dirijo con el profesor emérito Roberto Doberti. Era un proyecto de investigación clásico que tenía por objeto estudiar algunas de las políticas de inclusión urbana que se estaban empezando a desarrollar desde los '80 como un modelo alternativo para el tratamiento de los “espacios informales”, como se les decía entonces. Un ejemplo era Río de Janeiro con el tema de las favelas. Nuestra meta era ver si esto podía replicarse en la Argentina y qué variantes o cambios debía tener como menester.

En ese sentido la decisión de trabajar con la Villa 31 tuvo que ver con tomar el caso más difícil, no sólo el caso más emblemático por lo que significa la villa para la historia de la ciudad de Buenos Aires, o por la figura del padre Mugica, o por el movimiento villero. La 31 es la villa que molesta. Y que sigue molestando. Y el objetivo final de todo esto, si se quiere el “objetivo académico”, era probar que el proyecto urbano es una herramienta que sirve también para resolver los problemas de la ciudad latinoamericana y no solo para embellecer áreas ya consolidadas, que es lo que en general conocemos. Por ejemplo para convertir un puerto desactivado surgido de un mal proyecto, como bien dice el ingeniero, en un depósito de especulación inmobiliaria, por más que tenga unos parques maravillosos.

Entonces conjugamos lo técnico con lo político, porque no se me ocurrió estudiar cómo se lotean los countries, se me ocurrió, junto con el equipo, tratar de ver qué pasa con ese lugar que existe hace 80 años. Y acá sí quiero poner el acento, porque hay una especie de pensamiento mágico revestido de científicidad que habla de la villa como un mueble transportable, como si mañana uno aprieta un botón, o toma una decisión, y 30.000 personas deciden todas a coro: “nos vamos”. Lo que la dictadura militar no pudo hacer menos se puede hacer en democracia. Y partir de una premisa falsa invalida cualquier teorema científico.

Si yo pienso que la población de la villa se va a ir y no entiendo que está ahí desde el año 1929, entonces no entiendo cuáles son los procesos urbanos de las ciudades latinoamericanas. Si pienso que es un tema de usurpación de la propiedad, no entiendo la lógica de producción del suelo de las ciudades latinoamericanas que excede largamente el tema de esta mesa, y que dicho sea de paso excede largamente el pensamiento de la política argentina. Hay una discusión en la Provincia de Buenos Aires que apenas intenta rozar el tema con una Ley de Acceso al Hábitat y parece que estuviéramos hablando de transformar la Argentina en la Rusia soviética.

Entonces este proyecto intentó crear un escenario donde pensamientos aparentemente encontrados pudieran buscar algún tipo de resolución, admitiendo que la villa está y va a seguir estando. Tratar de ver qué hacemos con los problemas que tenemos que resolver con la villa, que es parte de la realidad, que como decía alguien es la única verdad.

¿Puede generarse el acceso del ferrocarril de cargas al puerto, como se necesita, con la villa? Creemos que el proyecto puede resolver eso. ¿Puede la autopista ribereña continuar con la villa? El proyecto intenta resolver eso. ¿Puede con una urbanización, y no con una expulsión manu militari, contenerse el crecimiento de la villa una vez urbanizada, recuperar áreas ferroviarias estratégicas? El proyecto propone eso. Entonces desde una mirada amplia, así como el subte no es solo cuánta gente sube en una estación, creo entender eso de los expertos en transporte, el proyecto urbano de la Villa 31 no es solo resolverle el problema a la gente que tanto molesta a los blogueros xenófobos del diario La Nación. Es, además de resolver la vivienda de 30.000 personas, que son ciudadanos argentinos, digo por si a alguno le molesta esta cuestión, y si le molesta que lea el preámbulo de la Constitución, o el artículo 31 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires. Continuando: además de resolver eso se trata de encarar estos otros problemas que no se resuelven desde el pensamiento mágico que parte de un dato que nunca va a ocurrir.

Entonces, cómo conciliamos, no desde una postura ideológica de “morochos en el centro sí, morochos en el centro no” -y perdonen que lo plantee en estos términos, pero no se me ocurre una manera más clara y menos hipócrita de plantearlo- sino de cómo resolver, admitiendo que este dato existe, que es parte constitutiva de nuestra ciudad y de nuestros modos de producción y ocupación del espacio que no regulan el uso del suelo. Porque la villa está ahí no porque no se controle la propiedad del Estado, sino justamente porque el Estado no controla el uso del suelo, ni a los privados ni a los pobres.

Podría describir el proyecto, que tiene una cantidad de recuperación de parte del patrimonio edilicio popularmente construido para ahorrar dinero. Eso cuesta la mitad que erradicar y hacer vivienda nueva, suponiendo que la gente se quisiera mudar o suponiendo que eso no trae ningún tipo de problemas, porque también hay experiencias de lo que han sido las erradicaciones en sus resultados. Después nos tenemos que hacer cargo.

Quisiera entender que el proyecto es una posibilidad de negociación entre actores, y que las cosas que aparecen en principio contrapuestas pueden articularse en un escenario que seguramente no será perfecto para todos, pero que sí puede incluir soluciones articuladas para todas estas dimensiones del problema.

Hay una estructura “macro” que tiene que ver con el rol del Barrio 31 en la estructura del Área Metropolitana de Buenos Aires, porque aunque no lo parezca tiene un rol: está enclavado en el centro del corredor centro-norte. La escala “meso” tiene que ver con el barrio como identidad, como pieza urbana. Y la “micro” se relaciona con las componentes internas del barrio, que por el tamaño son varios barrios, no es uno solo. Cada estructura tiene sus propios requerimientos urbanos de flujo y conectividad, de referencia, de equipamiento, espacios verdes, instituciones, de habitación, de vivienda -que es una componente, no “la” componente- y de intercambio y deslinde con el resto de la estructura urbana. En el entrecruzamiento entre esas escalas y estas solicitudes urbanas, que a veces exceden al barrio, hay una serie de acciones que en su total permiten presupuestar cuánto sale este proyecto. Entonces: en flujo macro está el acceso de los ferrocarriles al puerto y la continuidad de la Autopista Ribereña, porque no nos hacemos los zonzos: eso tiene que estar en el proyecto, porque si no seríamos nosotros los del pensamiento mágico, y encararíamos una lucha ideológica “villa contra progreso”, que es todo lo contrario de lo que planteamos. Es villa transformada en barrio como símbolo de progreso de una ciudad más equilibrada a inicios del siglo XXI.

Las posturas fundamentalistas terminan esquivando el bulto a la complejidad del problema urbano. Yo no soy un especialista en transporte. Trato de poner un acento en la contextualización para entender que cuando tocamos una pieza del dominó no estamos solo modificando esta pieza, sino todo un sistema. Y el proyecto tiene que dar respuesta a la totalidad de los componentes del sistema.

Exposición de Alberto Müller

Mi óptica sobre el tema es mucho más restringida que la que puede tener un urbanista que tan claramente nos ha presentado una perspectiva global sobre la villa. No voy a ingresar en esto. Sí me gustaría contarles cómo vi el tema respondiendo a un artículo que hacía mucho énfasis en la accesibilidad a un espacio urbano segregado y mucho menos en términos de la funcionalidad de la red de subtes.

Como soy evaluador de proyectos, reconozco que tengo una especie de reflejo de decir: “esto da o no da”. No digo que la decisión se tenga que tomar solamente en base a eso, pero sí que la cuenta hay que hacerla. Porque esa cuenta tiene una cierta lógica, y todos los que piensan en los proyectos geniales andan buscando un economista que les diga que eso va bien.

¿Cuándo va bien el subte? El subte es un tipo de obra que consiste en hacer un agujero, y el agujero cuesta caro. Y ese costo es totalmente independiente de la escala de la obra. Hacemos el agujero y tenemos que saber cuánta gente pasa, y eso es lo que los economistas llamamos un costo hundido. Los agujeros no se llevan de un lado para el otro. Esa es la ventaja de los colectivos: los colectivos sí se llevan de un lado para el otro. Entonces uno mira y dice: “¿da o no da?”. Y hay razones para hacer esa pregunta. Les puedo dar mi opinión: alrededor de un tercio de la actual red de subtes de Buenos Aires no tiene una justificación económica clara. Estamos hablando de la línea E y de la línea H y de la prolongación de la B hasta Avenida de los Incas, que no le generó un pasajero adicional de tráfico. Entonces el tema no es hacer subtes por hacer subtes.

Hay algo con el subte que es políticamente correcto, en las últimas campañas electorales todos los candidatos a jefes de gobierno decían lo mismo con respecto al tema. Parecían las campañas de la facultad. “Diez kilómetros de subte por año”, como Santiago de Chile. Les puedo asegurar que Santiago debe tener aproximadamente la mitad de su red mal hecha. Con un detalle: el costo es menor porque no es un agujero, va por arriba. Y eso cuesta menos. Entonces la cuestión no es hacer subte porque está bien, sino que hay que ver dónde se hace. Y reitero: un tercio de la red no tiene justificación económica. Y el caso, precisamente, es la línea H. La promesa será cuando llegue a Pompeya. Bueno, veremos. Lo que uno ve es que las líneas de subte, a medida que se internan, van perdiendo densidad, sube cada vez menos gente.

Encima me encuentro con un proyecto que dice que en un kilómetro y medio no hay una estación. Se ha dicho que el subte de Buenos Aires es una anomalía, porque tiene muy poca distancia entre estaciones. “Andá a ver México”, me dijeron. Sí, lo que pasa que en México es un subte y tren metropolitano al mismo tiempo, lo mismo que Londres. No es el caso de París. Y ninguna red de subtes se puede dar el lujo de en pleno microcentro o zona equivalente de tener un kilómetro y medio entre una estación y otra, porque esa es la garantía de que no hay tráfico. Porque la gente, aunque quisiera entrar ahí, no puede.

Entonces dije: “acá no hay densidad”. Mi análisis se circunscribió en ese momento a eso, que es el lugar por donde pasaba el subte. Si esa línea le aumenta funcionalidad a la red, le aumenta el atractivo y todo esto, la verdad que yo de antemano no puedo decir demasiado. Mi impresión es que hay otras líneas que son prioritarias, creo que la que se tendría que haber hecho y no se hizo es la F. El par “Facultad de Medicina-Constitución” es uno de los que, si no es el que más mueve, por ahí anda. Ahí sí hay densidad.

Entonces de la mano del tema de la Villa 31 aparece la cuestión: si la zona hubiera sido una zona “normal”, no segregada, ¿haríamos el subte? Haciendo la cuenta razonablemente, no lo haríamos. Es cierto que hemos hecho subtes a cualquier lado, así que capaz que lo hacemos también. Entonces el tema villa aparece como algo convocante como para compensar una desventaja de las personas que viven ahí, y con el subte se intenta hacer justicia.

Con respecto a la ubicación de la estación Gentili aclaró un punto. La ubicación actual es directamente un error si uno quiere, justamente, atender al tráfico de la villa. Es cerca del edificio redondo donde más que nada hay contenedores. En términos de captación de tráfico esa ubicación no es buena.

Y por último: ¿el subte puede generar demanda? Esto es un argumento que he escuchado muchas veces: “El subte no tiene demanda, pero estructura usos urbanos, es una herramienta dentro de la política de uso del suelo”, etc. Bueno: uno nunca sabe lo que va a pasar.

Buenos Aires tiene dos contraejemplos perfectos. Tenemos el caso de la línea E. La línea E fue un craso error que empezó CHADOPYF³, y que después el Estado arregló con algunas medidas que se

³ La Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas fue una empresa de capitales argentinos y españoles dedicada al transporte subterráneo que existió entre 1930 y 1940.

hicieron bien, entre ellas el acceso a Bolívar, con lo cual pasó de 3 millones de pasajeros a 10 millones de pasajeros, una línea de 4 kilómetros. Y después se siguió extendiendo. Esa línea tuvo una anemia espantosa de tráfico en toda su existencia. No densificó absolutamente nada. Y sigue siendo una línea de tráfico muy pobre.

Y después está el caso de la línea D. La línea D no llegó a ninguna parte y sin embargo se armó una densificación enorme en la zona de Belgrano, y cuando llegó a Belgrano el tráfico se duplicó. Pasó de 35 millones de pasajeros a 70. Entonces dirán: “¿cómo? ¡Se me caen los modelos!”. Se caen los modelos, sí. Porque a veces atrás de los modelos hay otras cosas.

El subte solo no hace nada. Si uno quiere hacer una política de uso del suelo, y de zonificación, y de incentivo, está bien. Pero son cosas que no se hacen, porque la política del uso del suelo en Buenos Aires es hacer lo que quieren los desarrolladores inmobiliarios. La única política de Estado que tienen los municipios es valorizar la tierra. Y si no tenemos una política de uso del suelo, dudo que el subte tenga una incidencia en esos términos.

SEGUNDA ETAPA DEL DEBATE

Los panelistas responden preguntas del público y cuestiones planteadas por los demás integrantes de la mesa.

Alberto Müller

Lo que dijo Juan Pablo Martínez acerca del desbalance de las líneas es un punto para tener en cuenta. La H tiene una anemia de tráfico importante ahora, y si me permiten una apuesta, no va a ganar mucho más llegando a Pompeya. Si la expectativa es ganar más tráfico del otro lado, entonces esa traza no es una buena solución.

Otro de los artículos en Página/12 hizo énfasis en la circulación interna de la villa, pero la llegada del subte en realidad no soluciona demasiado en ese sentido. El tema de movilidad dentro de la villa hay que solucionarlo abriendo vías de comunicación, transparentándola y logrando que entre un servicio de colectivos. Se me ocurre: ¿por qué no una avenida que atraviese la villa y pase por abajo del tren, conectando con Pueyrredón?

Para los que creen que ahí hay especulación inmobiliaria: esos terrenos de atractivo inmobiliario no tienen nada. Están rodeados de contenedores, vías, talleres, y encima con una autopista en el medio. Eso no es Puerto Madero y no lo va a ser nunca.

¿Hay un problema de conectividad? Puede haberlo. Le voy a contestar algo a Gentili: el problema no son los colectivos, los colectivos son parte de la solución. En ese punto difiero, porque pienso que los subtes hay que hacerlos donde hay demanda densa y ver después cómo hacemos para contener el avance del transporte individual, que en definitiva es la pelea que tienen las grandes metrópolis del mundo. Si no vamos a ser como Sidney, que tiene 95 por ciento de viajes en auto. Nosotros tenemos 40 o 50, que para los países desarrollados es un porcentaje exitoso.

Javier Fernández Castro

Sobre el tema famoso del valor inmobiliario: estas tierras están entre trenes, contenedores y un área portuaria. Salvo que desaparezca el puerto, hipótesis que también se barajó acá, o que desaparezcan los trenes, porque lleguen hasta 9 de Julio y no hasta Ramos Mejía, a ningún inversor se le ocurriría hacer un Hilton entre contenedores y vagones. Aunque incluso los habitantes de la Villa 31 dicen que están en las tierras más caras de Buenos Aires. Eso tiene valor para el tren o para el puerto, que es otro tema.

En cuanto a la consabida preocupación por la usurpación y el mandato constitucional: es cierto, hay un delito de usurpación. Podríamos preguntarnos de quién es ese lugar después de 80 años de permanencia. No pretendo que la propiedad de esos terrenos sea para los vecinos, sino que pertenezca al Estado y que éste, en todo caso, dé usufructo a los vecinos para precisamente controlar que eso no termine siendo especulación inmobiliaria.

Cuando se aprobó la urbanización salió en un conocido diario el festejo de la Cámara Inmobiliaria, porque decían que por fin iban a poder comprar esos terrenos. Tampoco la estupidez. Tampoco un Estado bobo que genere una inversión para que la terminen cobrando otros.

Volviendo al tema constitucional: la Constitución es completa, contempla derechos sociales, a la vivienda y al hábitat digno que también habría que estar preocupados por cumplir. No solo el sagrado derecho a la propiedad.

Y por último: para dejar tranquilidad y quizás hasta invalidar el debate. Estamos discutiendo si la estación en la villa sí o no, y lo que queremos es que la villa sea un barrio. Queremos que esta Avenida Gendarmería se abra, que haya un parque. Todas esas cosas también las queremos. No la imagen de un tren de última tecnología debajo de las casas de cartón.

Juan Pablo Martínez

Personalmente creo que los proyectos RER⁴, que tienen que ver con unir líneas férreas de lados opuestos de la Región Metropolitana, hay que tenerlos en cuenta a nivel de diseño pero no para la toma de decisiones. Porque son costosísimos, complicadísimos, no hay consenso técnico en el área ferroviaria ni sobre el sistema de electrificación. Algunos quieren cambiar la trocha –que creo que es un disparate–, otros no. Entonces: hay que buscar un proyecto que sea posible llevar adelante, no

⁴ Red Expreso Regional

condicionar las decisiones que se van a tomar ahora a si algún día vamos a unir el San Martín con el Roca debajo de la 9 de Julio.

En cuanto al ancho de los andenes de la línea C: la línea C, como todas las líneas de subte de Buenos Aires, tiene grandísimos problemas de seguridad por falta de accesibilidad. Ahí hay siempre un Cromañón latente. Hay que hacer nuevos accesos a las estaciones. El tema del ancho de los andenes: y sí, es muy difícil de modificar eso. Por otro lado hay tres estaciones de la C, que son Avenida de Mayo, Lavalle y Diagonal Norte, que tienen andenes de 4 metros. Lo que pasa que están sobrecargadas, y yo personalmente no creo que esta unión CH las sobrecargue mucho. Así que creo el tema de los andenes y de los accesos hay que hacerlos por separado.

Quiero cerrar con dos cosas. Leí todo el debate parlamentario varias veces. ¿Y quieren que les diga lo que me decepcionó? Que el proyecto se aprobara por unanimidad. No hubo un solo bloque que se opusiera por ningún concepto.

Por otro lado, tengo una discrepancia con el arquitecto. Porque varias veces habló de la villa de 80 años porque se formó en 1929. Y es cierto que hubo un asentamiento, pero no estaba exactamente ahí, porque todo ese terreno era playa ferroviaria. Pero sí hubo un asentamiento empezado al compás de la depresión de los '30. Eso creció. Yo lo conocí porque trabajaba cerca. Pero por las buenas o por las malas, eso fue desocupado por la dictadura. Ustedes dirán: los que ocuparon son aquellos mismos. Quiero decir dos cosas: en el invierno del '85 con un colega de vialidad recorrimos toda el área y estaba vacía. En un lugar había una casa. Le pregunté al funcionario ferroviario que nos acompañaba: "¿Qué hace esta casa acá". Y dijo: "A esta gente no la pudieron echar porque tenía papeles". "Caramba, qué raro". Y recientemente me enteré que hubo un recurso de amparo de estas 20 familias dispersas. Eso está en una foto que publicó la revista *Todo Trenes*: se ve todo un espacio vacío y esas 20 viviendas que hubieran sido perfectamente reubicables. De lo demás fui testigo en noviembre o diciembre del '85, estuve el día uno y yo vi la llegada de la gente, y no eran indigentes de los que duermen en la calle. Era gente que traía sus cosas en camiones y ocupaba terrenos que habían sido parcelados. Entonces, si nos parece que eso está bien... bueno, está bien. De todos modos la doy por perdida esa batalla. Adhiero al proyecto de urbanización. O no adhiero, pero a la fuerza digo: tratemos de aprovechar lo bueno, que son los impactos positivos para la red del subte.

Rafael Gentili

Lo que se traduce en este debate son visiones contrapuestas sobre cuestiones que no tienen nada que ver con la línea CH. Podemos plantear otra discusión sobre si los habitantes de la Villa 31, vecinos de la ciudad de Buenos Aires, tienen derecho a vivir ahí o no. Y podemos incluso discutir cómo se han construido las riquezas de los prohombres de este país, muchas veces en base a usurpaciones y matanzas. Pero esa es otra discusión.

Como decía Javier Fernández Castro, y yo sin tener una definición sobre puerto sí o puerto no, ni la urbanización de la villa ni la línea CH inciden en nada en eso. Y la verdad me sorprende que cuando decimos que lo técnico se tiene que basar en datos critiquemos un proyecto o una ley sin datos. La propia gente de SBASE hizo las simulaciones y comprobó que la unión de la H con la E no va. Y ellos

mismos señalaron que la integralidad de este proyecto cierra, no solamente pensando en la línea CH sino en otras líneas, como la F.

La villa está formada por varios barrios y tiene una actividad comercial importante. Esta Ley tiene consenso. No por un dibujito que un diputado hizo, sino que SBASE comprobó técnicamente que esta extensión le da a la red un equilibrio y prevé un 20 por ciento más de pasajeros que la unión de la C con la E.

Creo que el problema es que hemos descansado para mover 6 millones de personas todos los días en una magnífica red de colectivos. Descansamos en esa capilaridad que tienen los colectivos y despreciamos los modos guiados. Y no estoy hablando de no tener colectivos o no hacer nuevos metrobuses, pero sí de incluir este proyecto en una integralidad. Y dentro de esa perspectiva esta línea claramente ayuda.

Para leer las notas periodísticas que originaron el debate, puede hacer click en estos links:

<http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/cash/17-7648-2014-05-11.html>

<http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/cash/17-7661-2014-05-18.html>

<http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/cash/17-7683-2014-05-31.html>

<http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/cash/17-7764-2014-06-30.html>

<http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/cash/40-7777-2014-07-13.html>