

LOS CIEN AÑOS DEL SUBTERRANEO DE BUENOS AIRES

MINARDI, Ricardo Alejandro

Escuela de Comercio N° 6 “América” - C.A.B.A.

Liceo n° 10 “Ricardo Rojas” – C.A.B.A.

ricardominardi@yahoo.com.ar

RESUMEN

El área de estudio del presente artículo es la zona de influencia cubierta por la red de subterráneos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El tema es propio de la Geografía del Transporte, pero esboza aspectos de la Geografía Física en lo atinente al subsuelo de la ciudad, donde se ponen de manifiesto algunas dificultades de excavación para sortear, con el paso de las décadas, arroyos, napas freáticas, cañerías preexistentes, sumado a descubrimientos históricos como paleontológicos.

Desde el punto de vista metodológico, es una investigación social, de tipo cuantitativo y cualitativo, de inherente observación directa, y de recopilación de datos de diferentes fuentes, incluyendo bibliografía, cartografía, testimonios, documentos, actas, anuarios estadísticos, informes técnicos, imágenes fotográficas e iconografía.

El resultado más destacado fue poner en evidencia un rastreo histórico y hallar un diagnóstico de los incomprensibles factores retardadores de un subte pionero fuera de Estados Unidos y Europa. Se contrasta información e imágenes entre sus orígenes de vanguardia y su ambivalente desarrollo hasta arribar a los años de este siglo XXI.

Palabras clave: subterráneo - pionero - hallazgos - diagnóstico - transporte.

THE CENTENARY OF THE UNDERGROUND OF BUENOS AIRES

ABSTRACT

The study area of this article is the catchment area covered by the underground network of the city of Buenos Aires. The issue is specific to the Geography of Transport, although outlines aspects of physical geography as it pertains to the basement of the city, where highlights some excavation difficulties that must be solved over the decades. Piped streams, aquifers, pipes of different old and new services added to the colorful historical discovery of tunnels and paleontological findings.

From a methodological, is a social research, qualitative and quantitative, inherent direct observation of the medium, and collecting data from different sources, including literature, maps, records, statistical yearbooks, technical reports, photographic images and iconography of stations.

The most striking result was to highlight an historical tracking and finding a diagnosis of incomprehensible retarding factors of a pioneering subway outside the United

States or Europe. Information and images between its origins and its ambivalent subsequent development to arrive at the present years of the twenty-first century.

Key words: subway - pioneer - findings - diagnosis - transport.

Introducción

El subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires fue pionero en toda América Latina e Iberoamérica. Fruto de proyectos, acuerdos y desacuerdos durante casi tres décadas (1884-1913), período en el cual se polemizó su potencial construcción, el financiamiento internacional y las numerosas propuestas de diferentes empresas que aspiraban a llevar a cabo la obra, siendo la primera beneficiaria la Compañía de Tranvías Anglo Argentina, empresa británica hegemónica en el transporte de tranvías en la ciudad durante décadas.

El crecimiento de la red del subte reconoce períodos de franco crecimiento y muchos otros de estancamiento, especialmente en las décadas en las que perteneció a la órbita del Gobierno Nacional. Cruel paradoja de un destino marcado por intereses políticos opuestos, en una gran ciudad cuyo crecimiento poblacional y el surgimiento de los nuevos barrios, hacía muy necesaria su extensión.

De las cinco líneas tradicionales –A, B, C, D y E-, la construcción de esta última respondió a una paradoja del destino y dio lugar a que algunos investigadores se preguntaran: “¿Por qué una ambiciosa concesión de subterráneos incluyó una línea que recorría los barrios de sur de la Ciudad sin ingresar al centro? ¿Cómo pudo una empresa privada abordar su construcción cuando los colectivos irrumpían en la escena y ponían en crisis el sistema de transporte de Buenos Aires?”.

El subte es un medio de transporte colectivo y público, de construcción muy costosa, pero en las grandes metrópolis se ha visto como la solución más efectiva frente a los crecientes problemas de transporte de pasajeros. Tuvo gran aceptación mundial durante el siglo XX, debido a sus múltiples ventajas, entre las que se cuentan el evitar contaminar el ambiente, un traslado veloz de gran capacidad, se evitan obstáculos en el camino, se limitan, en consecuencia, accidentes y se descongestionan las saturadas calles y avenidas.

Vanguardia

No sería sencillo para el vicepresidente Victorino de la Plaza despertar y comprobar que el túnel a cielo abierto que le permitió inaugurar la Línea A del subte porteño, el 1 de diciembre de 1913, hoy se construye bajo tierra gracias al avance de la técnica, y que los casi centenarios vagones belgas La Brugeoise, operativos durante 99 años –máximo récord mundial-, desde el año 2013 fueron reemplazados por modernas unidades chinas en dicha línea.

¿De China y no procedentes de Europa? Efectivamente, el mundo ha cambiado, se ha globalizado y el Viejo Mundo ya no es lo esplendoroso que fue hasta la Primera Guerra Mundial.

Decimotercer subte en el mundo, que otros países denominan “Metro”, el porteño es vanguardia y, al mismo tiempo, paradoja del destino en su posterior evolución. Uno de los casos más emblemáticos es el Metro de la Ciudad de México. Inaugurado recién en 1969, y con un subsuelo mucho más complejo que el de Buenos Aires, por la suerte de una política sostenida alcanzó, en pocas décadas, los 200 kilómetros repartidos en 12 líneas muy extensas, fuertemente interconectadas entre sí, en fuerte contraste con el subte local que, a duras penas alcanza los casi 60 kilómetros en seis líneas y un anexo mal proyectado, el Premetro.

Concebido sólo según las necesidades de la época, y de la mano del transporte de superficie, que pronto se volvería un gran competidor, se fueron construyendo cuatro líneas paralelas entre sí –A, B, D y E-, interconectadas en las proximidades de la zona céntrica por la línea C, cuyas cabeceras –Retiro y Constitución- debieron esperar unos diez años para ver los resultados donde se derramarían miles de pasajeros en las dos importantes estaciones de ferrocarril, es decir, la de Retiro y Plaza Constitución, en concordancia con el desbordante crecimiento poblacional suburbano.

A su vez, “a las líneas paralelas de trazado radial les cabía la función de trasladar pasajeros de sus domicilios al centro de la ciudad, lugar donde la clase media tenía sus empleos (bancos, oficinas, comercios); mientras que la población obrera viajaba más hacia la zona del cordón industrial (Barracas, Pompeya, Avellaneda) (Martínez, J. P., 2011).

Este diseño, radial y no de malla, no permitió durante casi seis décadas, poder articular la conexión entre las líneas a una altura de la ciudad que no fuera su proximidad con el centro. Esa función debía cumplirla el colectivo o, eventualmente, el taxi o auto particular.



Figura 1. Victorino de la Plaza inaugura en 1913 las primeras estaciones de la línea A.

Tiempos modernos

La Línea H, inaugurada en 2007 –luego de seis décadas sin inaugurarse una nueva línea-, durante la gestión de Jorge Telerman, permitió cruzar la ciudad, al menos en los planos. Cuando esté finalizada, unirá las estaciones Nueva Pompeya y Retiro, lo que facilitará la interconexión de la red de subterráneos en el sentido norte-sur y su vinculación con la red ferroviaria suburbana.

Aun con la terminación planificada de la H, de la extensión de las estaciones de las otras líneas, y del proyecto de construcción de las futuras líneas F, G e I quedarán, sin embargo, numerosos barrios sin estar asistidos por este tipo de transporte que se caracteriza, entre muchos otros atributos positivos, por la muy reducida ocupación del espacio público.

La cartografía del subte exhibe un impulso visible luego de varias décadas con una tibia expansión. ¿Dónde podemos rastrear los factores o motivos que retrasaron el crecimiento y le restaron importancia? Compleja respuesta que tiene como componentes actores gubernamentales y empresarios, entre los principales. Las sucesivas crisis económicas sistémicas que ha padecido la Argentina, las crisis institucionales, especialmente las que terminaron en golpes militares, el hecho que hasta tiempos recientes el intendente de la ciudad capital era designado por el presidente de la República, y su autonomía de gestión era mucho menor para decidir grandes emprendimientos. Es, sin embargo, un motivo innegable que el crecimiento del subte quedó virtualmente paralizado mientras estuvo bajo la órbita del Estado nacional –cualquiera hayan sido sus administraciones-, aproximadamente entre 1944 y 1980.

Cada tanto se sugiere desde diferentes lugares y ámbitos la extensión del subte, sin tener presente estudios de factibilidad y que contemple toda la red de transporte urbano. Por ejemplo, ¿qué sucedería si se extendiera la Línea D hasta la Avenida General Paz? (Martínez, J. P., 1999). Simplificando la situación al extremo: Si la población y la actividad comercial de la zona de influencia estuvieran uniformemente repartidas, el aporte de pasajeros sería proporcional a la longitud de la línea que se agrega; mientras que la cantidad de coches necesarios crecería con el cuadrado de la longitud total. Por ejemplo, al duplicar la longitud de una línea habrá el doble de pasajeros, y como los trenes tendrán que hacer el doble de recorrido, harán falta cuatro veces más trenes. ¿Qué sucedería, concretamente, si la Línea D llegara a Puente Saavedra? En primer lugar, habría algunos pasajeros que residen en los barrios extremos de la Ciudad (que no serían tantos, porque muchos ya tomarían el Subte en la última estación).

En segundo lugar, habría una redistribución de los tráficos en el suburbio cercano Norte, con fuerte incidencia en los ferrocarriles. El Belgrano Norte se vería favorecido con más pasajeros, porque la posibilidad de transbordar al Subte en Aristóbulo del Valle atraería muchos viajes, sobre todo de las estaciones hasta Boulogne. El Mitre, en cambio, perdería pasajeros, un poco a favor del Belgrano (en el ramal Suárez) y bastante más a favor de la combinación colectivo/Subte (en los ramales Tigre y B. Mitre).

Por cierto, esto sería excelente para los pasajeros, porque tendrían más alternativas. Pero, ¿de qué público estamos hablando? Evidentemente, de los residentes en el

Conurbano que colmarían los trenes de la Línea D en Puente Saavedra. Quienes no se verían favorecidos son los vecinos de la Capital Federal, porque encontrarían menos ofertas para ellos, y casi perderían totalmente la posibilidad de conseguir alguna vez un asiento (se reproduciría la situación de los vecinos de Palermo, que por escasez de coches de la Línea D, se encuentra saturada con aquellos de Belgrano).

Pero resulta que las extensiones del Subte se financian con los impuestos de los vecinos de la Ciudad, y así estaríamos ante la anomalía que, con esos impuestos, se harían obras que los perjudicarían. Desde el punto de vista de la racionalidad del sistema de transporte, tampoco sería conveniente extender el Subte más allá de lo que aconsejan los estudios para cada época, evitando crear congestión en los tramos ya construidos del Subte, y generar, al mismo tiempo, menor uso de la capacidad del sistema ferroviario suburbano, que tendría que seguir funcionando, pero con menor rentabilidad.

Es decir, antes de alargar las línea D hasta la General Paz, la Línea B más allá de Villa Urquiza y la Línea A hasta Liniers, sería mucho mejor que nuevas líneas llegaran a los barrios de la Ciudad que continúan estando muy alejados de la red subterránea.

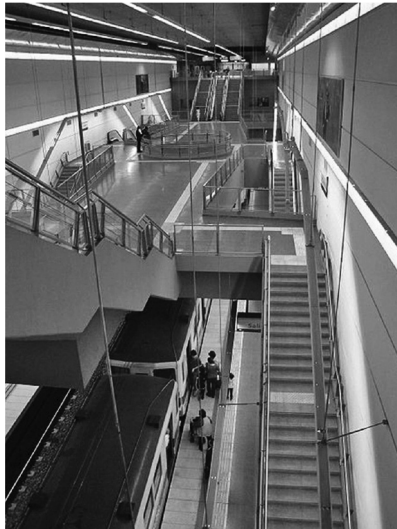


Figura 2. Estación Humberto Primo de la línea H.

El mundo subterráneo

El subsuelo da cuenta de las numerosas dificultades que debieron sortearse en la construcción de las antiguas y nuevas estaciones, situación que para la ingeniería civil no fue tampoco una barrera infranqueable. El subte se abre paso entre arroyos

entubados, acuíferos, caños cloacales, cañerías de agua, gas, cables de teléfono y de electricidad; la nueva Línea H, que adquiere gran profundidad en la Estación Once, cuyo túnel desciende por debajo de la Línea A y de la estación de tren. Una nota más colorida fue hallar antiguos túneles y pasadizos de la época colonial, sorpresa que se comparte con aquellas oportunidades en que se han encontrado por casualidad restos de animales prehistóricos, como sucedió en 1930.

En la excavación de la estación Leandro N. Alem (Línea B), se hallaron partes de un mamut. Recientemente, en tanto, en la excavación de las líneas D y B, sucedió algo similar, rescatándose restos de un gliptodonte. Los hallazgos fueron supervisados por las Universidades de Buenos Aires y La Plata; el fósil fue exhibido en la estación Tronador.

Arte e iconografía

La vida cultural es otro de los aspectos más notable. Para la mayoría de los porteños, estresados en su correr cotidiano, los murales y obras de arte de andenes de estaciones y túneles combinatorios de líneas, no representa el encanto y la fascinación que sí despierta en turistas del interior y exterior, que aguardan el momento propicio para filmar o tomar fotografías. Como contexto histórico, en la década del 30, Buenos Aires vivía como de fiesta. Era llamada la París de Sudamérica y recibía al mundo con el perfil del progreso de una de las principales metrópolis mundiales de la época; y el subte, en pleno crecimiento, acompañaba el arte como sus homólogos europeos. En 1934, la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas (CHADOPYF), responsable de la Línea C, comúnmente llamada la “línea de los españoles”, decidió importar mayólicas con trabajos de artistas españoles y montarlas en sus estaciones.

Las estaciones de las diferentes líneas tienen tipologías con características propias y no comparten un estilo único, hoy en día ni siquiera en las respectivas ampliaciones. Se alternan piezas de jóvenes artistas que conviven con obras de Polesello, Páez Vilaró, Quinquela Martín, Sábat, Quino, Molina Campos y Roux, entre otros. Se tuvieron en cuenta aspectos fundamentales para la época cuando, a modo de ejemplo, a las catorce estaciones originales de la Línea A –inauguradas entre 1913 y 1914-, se las recubrieron con azulejos blancos con frisos de distintos colores para facilitar su reconocimiento por parte de los pasajeros analfabetos.

Y junto con las estaciones originales de las líneas C, D y E, fueron declaradas Monumento Histórico Nacional en 1997, por constituir “verdaderos testimonios del espíritu cosmopolita de nuestra nacionalidad”.

Conclusión

Para poder comprender los procesos de cambio en la evolución del subterráneo y su derrotero en un siglo, fue necesario tener siempre presente el contexto histórico

de necesidades y limitaciones en diferentes órdenes. Las demandas de la densidad creciente de la población repartida desigualmente en la mancha urbana de 200 kilómetros cuadrados, las actitudes de los políticos en los ámbitos nacional y local, las propuestas de las empresas constructoras y la factibilidad de los trazados de la red más convenientes, que deben tenerse muy en cuenta.

Numerosos aspectos técnicos como el establecimiento de los más adecuados centros de transferencias entre las líneas, tráfico en las horas pico, construcción de cocheras para retirar de circulación el excedente de los coches fuera de los horarios “pico”, evitar sobrecargas innecesarias de pasajeros, accesibilidad al micro y macrocentro con la menor cantidad posible de combinaciones, entre otros.

En los últimos años se efectuaron numerosos estudios tanto empíricos como basados en modelos matemáticos. Por ejemplo, “para dar mayor utilidad a las líneas F y H, se proponía que una o ambas se continuaran hacia la zona ferroviaria de Retiro, para crear allí un nuevo centro de transbordo con los ferrocarriles suburbanos Mitre, Belgrano Norte y San Martín” (Agosta, R., 2011).

Esto conlleva articular, con buena voluntad, numerosos criterios y aspectos técnicos, económicos, financieros, políticos y demográficos; en esencia, abordar a fondo uno de los paradigmas sustanciales de la Geografía Urbana, como lo es el ordenamiento territorial del transporte urbano de pasajeros.

Volumen de Pasajeros Anual año 2013	
Líneas	Pasajeros
A	35.878.693
B	77.331.443
C	44.018.771
D	70.062.527
E	18.320.707
H	6.467.184
Total	252.079.325

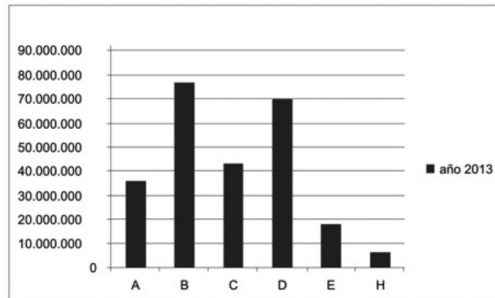


Figura 3. Volumen de pasajeros anual en las seis líneas de subterráneo. Elaboración propia en base a datos de Metrovías S A.

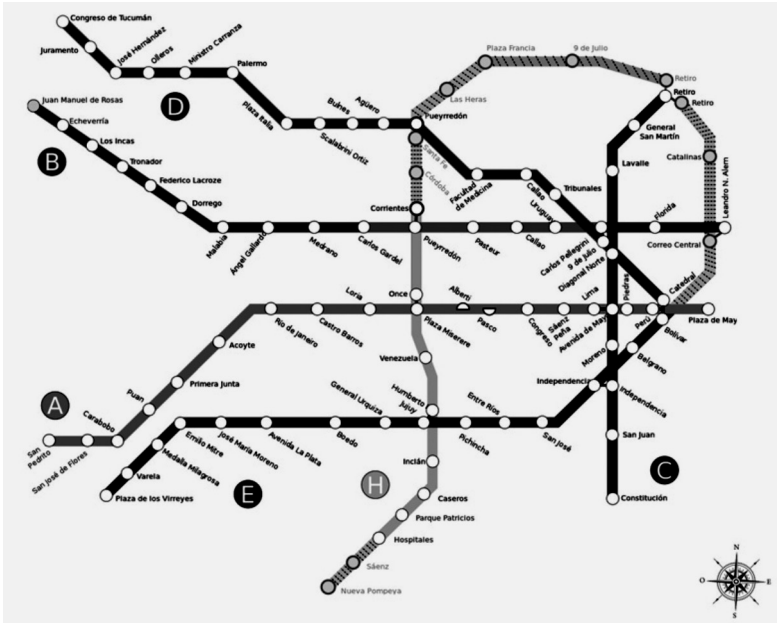


Figura 4. Plano actual y en proyecto del subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires. Las líneas punteadas corresponden a lo que se encuentra actualmente en construcción.

Bibliografía

- García Heras, R. (1994). Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías 1876-1981, Sudamericana, Buenos Aires.
- González Podestá, A. (1986). Los tranvías de Buenos Aires, Asociación Amigos del Tranvía, Buenos Aires.
- Laura, G. D. (1970). La Ciudad Arterial, Edición del autor, Buenos Aires.
- Ley N^{ro}. 317, Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2000). Conceptos generales de la Línea H de Subterráneos, Anexo I, Título II, Buenos Aires.
- Martínez, J. P.; (1999) Por qué el subte NO debe llegar hasta la General Paz... por ahora, Realidad Ferroviaria, n° 13, Buenos Aires.
- Martínez, J. P.; Agosta, R. (2011) Un proyecto en busca de su justificación. El caso de la Línea E del Subterráneo de Buenos Aires. Idis, Buenos Aires.
- Minardi, R. A. (1989). Importancia demográfica del “Metro” en el mundo, El Diario, Paraná.
- Minardi, R. A. (1996). El ayer y hoy del subte porteño, El Diario, Paraná.

- Mogni, A. y Martínez, J. P. (1977). Ampliación de la red de subterráneos de Buenos Aires, Temas Transporte, Boletín n° 2, abril/junio, Buenos Aires.
- Werckenthien, C. (1981). El transporte en Buenos Aires, 1870-1880, Asociación Amigos del Tranvía, Buenos Aires.
- Zamboni, F. (1936). Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires, Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Agradecimientos

Al ingeniero Juan Pablo Martínez, Director de AC&A, S.A. Ingenieros, Economistas, Planificadores, Buenos Aires.