

Proyecto para mejorar la conectividad del transporte bajo tierra

Expertos proponen que el subte llegue al Aeroparque y a Puerto Madero

Consideran unir el Norte y el Sur por la franja central de la Capital y enlazar Flores con Palermo

Por Pablo Tomino

De la Redacción de LA NACION

Prolongar el subterráneo hasta Puerto Madero, la Ciudad Universitaria y el Aeroparque; lograr una mayor interconectividad entre el norte y el sur de la ciudad, por la zona central, y así unir los barrios de Flores, Caballito, Chacarita, Palermo, Recoleta y Retiro. Estas y otras opciones proponen expertos de la Universidad de Buenos Aires (UBA) para modificar las actuales planificaciones del subte porteño y obtener más beneficios para los usuarios.

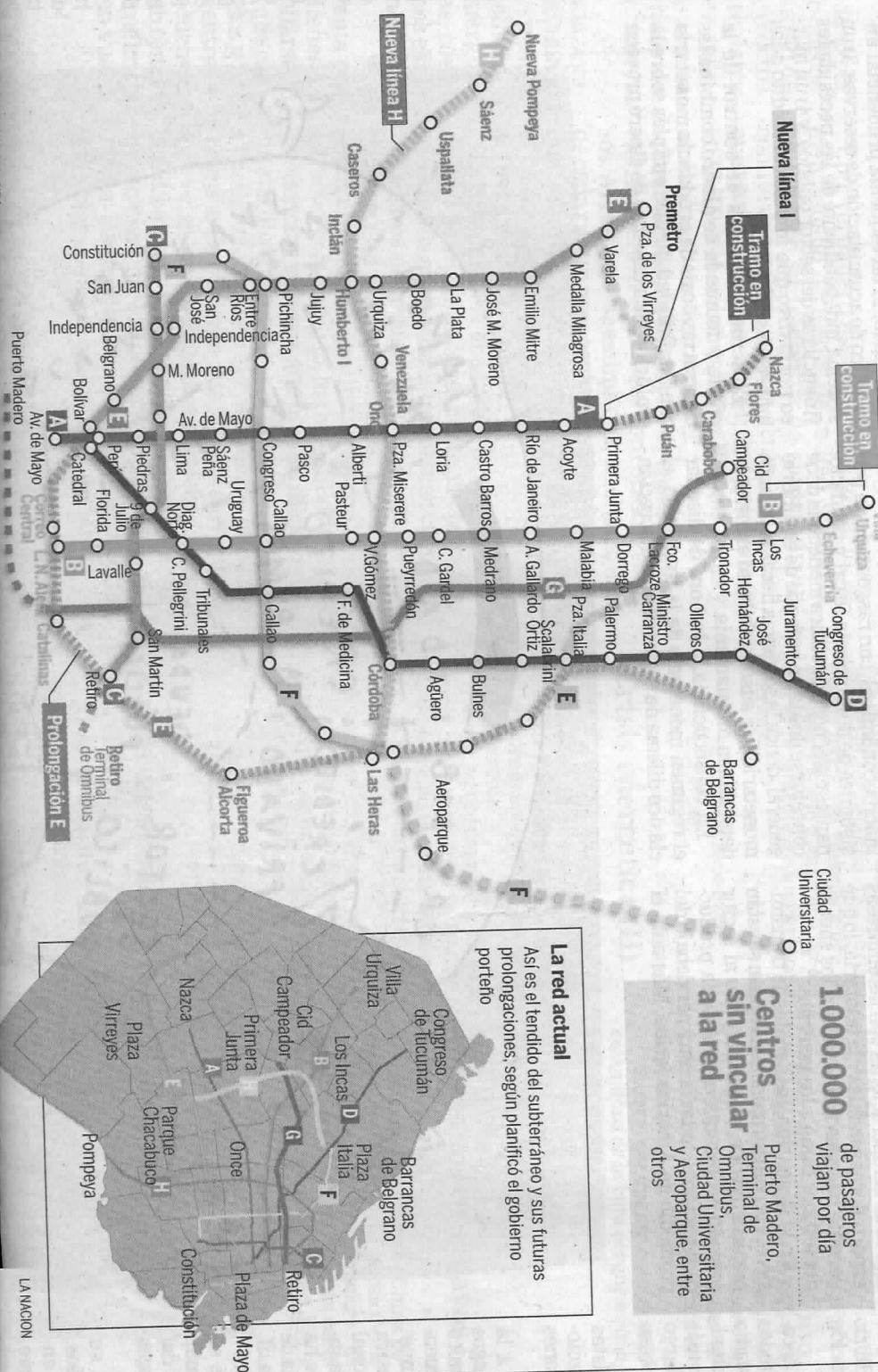
Así lo especifica Roberto Agosta, director del Departamento de Transporte de la UBA y su grupo de colaboradores, que aseguró que las pocas obras planificadas y ejecutadas para el subterráneo en la segunda mitad del siglo no se adaptaron a las nuevas necesidades de la ciudad, al omittir, por ejemplo, el acceso directo a la terminal de ómnibus y Tribunales de Retiro, al igual que la concurrida zona de Puerto Madero.

Es más, técnicos, ingenieros y especialistas en urbanismo consultados por LA NACION coinciden en la necesidad de replantear algunos aspectos de la extensión de las actuales líneas y las futuras que se construirán -el gobierno local ya presentó el mapa de redes proyectadas- sin alterar lo esencial de las trazas.

El proyecto tiene varias aristas que ayudarían a mejorar el traslado de 1.000.000 de pasajeros por día que utilizan el subte. Veamos:

Cómo quieren que sea la futura red

Proyecto del ingeniero Roberto Agosta, director del Departamento de Ingeniería de Transporte de la UBA, para llevar el subte a Puerto Madero, Ciudad Universitaria y Aeroparque



FOR LA CALLE

Los lectores pueden enviar información para esta columna al siguiente correo electrónico: portacalle@lanacion.com.ar. También puede llamar al 4319-1881. Los mensajes deben estar acompañados de nombre y apellido, documento y teléfono del remitente.

Baches en Caballito

“La calle Emilio Mitre, muy importante en Caballito, es desde su inicio un muestrario total de pozos, baches y descuido. Es necesario reparar en forma integral al menos esa cuadra. Ya que no sirven los remiendos por el hecho de que la vía del subte que la recorre se lo impide”, contó el vecino Norberto J. Martínez.

Vereda reparada

Los vecinos de Cesar Díaz y Argerich, en Villa Santa Rita, agradecieron que después de sus reiterados pedidos de reparación de una vereda, que fueron publicados en esta columna, una cuadrilla del gobierno de la ciudad instaló baldosas nuevas frente a la casa que hay en Cesar Díaz 2991. “Finalmente, nuestros pedidos tuvieron respuesta”, dijo Leticia Márquez, una de las vecinas.

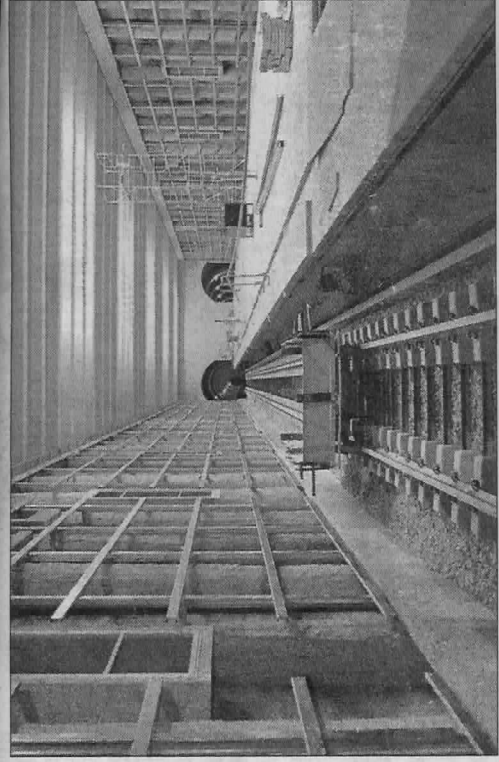
Semaforos mal sincronizados

“Es increíble lo mal coordinados que están los semáforos. No es posible que uno tenga que esperar en cinco o seis segundos”, se indignó Gastón Flores. Un trayecto le llamó la atención: “Basta con que uno se detenga en un

metral (que pase por el centro de la ciudad), que se continúe por las avenidas Libertador, Pueyrredón y Las Heras, hasta Plaza Italia. Se creará así un centro de transferencia con la línea D, que sería muy efectivo para descargar el tráfico de esta última, que está muy saturada. Además, la extensión de la línea E por Libertador quedaría óptimamente vinculada con la zona de Catalinas, Plaza de Mayo y mediante un único transbordador, con todo el macrocentro.

La nueva terminal norte de las líneas H y F: la propuesta para la línea E requiere la reubicación de la terminal norte de la línea H, prevista en Retiro, como de la línea F, prevista en Plaza Italia. Una de estas líneas, preferentemente la F, podría continuarse hasta el Río de la Plata permitiendo crear estaciones de combinación con los ferrocarriles Mitre, Belgrano Norte y San Martín; llegar al aeropuerto Jorge Newbery e incluir a la Ciudad Universitaria.

La línea G y el acceso a Puerto Madero: este tendido podría brindar un mejor servicio al microcentro y macrocentro si en lugar de desarrollarse bajo la avenida Santa Fe se situara bajo la avenida Córdoba, emplazando una estación bajo la avenida 9 de Julio, con salidas hacia Córdoba y Santa Fe, y sobre Cerrito y Carlos Pellegrini; una segunda estación a la altura de Florida y una tercera en Catalinas, con el cruce de la línea E. Esta línea podría ingresar en Puerto Madero y recorrer la avenida Juana Manso, luego de haber permitido combinar con las líneas C, D, E, F y H.



ARCHIVO

Todavía continúan las obras en la nueva línea H

"Si bien la ley 670 no contempla esta modificación, el acceso de la red de subterráneos a Puerto Madero, lejos de constituir una obra para los ricos, es en realidad lo opuesto a ello. Hay que hacer mejoras porque se requerirá gran cantidad de transbordos para acceder al Centro", dijo Agosta a LA NACION.

El ingeniero Silvio Bressan, director del Departamento de Ingeniería Civil de la Facultad Regional Buenos Aires de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), coincidió en varios aspectos, principalmente en la falta de conexión que hoy existe en las zonas norte y sur de la Capital.

Reformas para discapacitados

■ La Justicia obligó a Metrovías, empresa que opera en concesión la red del subterráneo porteño, y al gobierno de la ciudad a presentar en seis meses un plan para que todas las estaciones de subterráneos tengan acceso para los discapacitados. En el fallo se sostiene que ambas instituciones incumplieron con su obligación de adaptar el servicio público eliminando barreras para las personas con movilidad reducida: de las 68 estaciones, sólo 7 son accesibles para ellas.

"Hay falta de conectividad entre el norte y sur de la ciudad. En el subte, sólo se puede circular radialmente por el centro de la ciudad", explicó Bressan. Y aseguró: "Es muy positivo que el subte pueda llegar a la Ciudad Universitaria, que es un lugar muy concurrido. Pero no veo provechoso el ingreso en Puerto Madero", dijo.

Obras más rápidas

El arquitecto Roberto Conventi comentó a LA NACION que "antes que hacer modificaciones en las redes habría que priorizar una mayor inversión en la velocidad de las obras y en la calidad del servicio. Hay que cambiar el actual transporte de líneas convergentes al centro urbano, por una red capaz de organizar un sistema interconectado hacia las diversas direcciones de la ciudad".

¿Y qué dice el gobierno? "Buenos Aires tiene una red que se construyó en el tiempo y tiene pocos cruces. El proyecto que fue votado hace mucho en la Legislatura es perfectible y tiene posibilidades de mejora, con lograr una mayor conectividad. Lo importante es que necesitamos otro ritmo de construcción del subte. La principal política de Estado que tiene la ciudad, que es la inversión en subtes, es insuficiente para el crecimiento de la movilidad de los últimos tiempos", dijo a LA NACION el ministro de Planeamiento y Obras Públicas, Juan Pablo Schiavi. El funcionario agregó: "Los 100 o 120 millones de pesos que se vienen invirtiendo en los últimos cuatro años son insuficientes. Aconsejaría que se amplíe el presupuesto en esta área".

Macri quiere construir 10 km por año

¿Qué hará el futuro jefe de gobierno porteño, Mauricio Macri, con la red de subterráneos? Consultado por LA NACION, el máximo dirigente político de Pro aseguró: "En materia de subterráneos, nuestra propuesta es construir 10 kilómetros de líneas por año. Eso incluye la finalización de la línea H, que debe llegar hasta Retiro; la extensión de la E, y la iniciación de las F, G, I, que fueron aprobadas por la Legislatura".

El vencedor de los comicios de ayer explicó que su intención es, además, la de mejorar la frecuencia en la circulación de los subtes.

"Construiremos las cocheras necesarias en las cabeceras de cada línea. Por ejemplo, con la cochera de la línea D construida, que tan sólo representa unos 7 millones de pesos de inversión, la frecuencia pasaría de los 3 minutos actuales a 2.15 minutos, o sea que de 10 trenes cada media hora se podría pasar a 14 corriendo en el mismo tiempo. Este aumento de las frecuencias debe ir acompañado de una fuerte inversión en las señalizaciones. También solicitaremos que la ciudad tenga el control del transporte público [hoy está en manos del Estado nacional]", dijo.

el 1200 de Combate de los Pozos para que el siguiente también a verde. Lo peor es que de noche más de un conductor se cansa de esperar y cruza en rojo. No justifico esa imprudencia, pero parece una burla que uno tenga que detenerse en cinco semáforos seguidos en una sola calle. Además del peligro que representa para un automovilista detenerse en todas las esquinas de noche... Este es un problema de varias zonas de la ciudad; espero que las autoridades puedan mejorarlo", agregó el vecino de Balvanera.



Plazas enjauladas

"Desde mis casi 90 años, 60 como vecina de Buenos Aires, veo con preocupación lo que está pasando con nuestras plazas. Es verdad que en algunas se han cometido actos de vandalismo, pero no has a todas y hacernos sentir tras las rejas", dijo la vecina Rosa Enriqueta.

Y agregó: "Ahora es el turno de la plaza de la avenida Las Heras, Salguero, Scalabrini Ortíz y Cabello, a la que le han cambiado los senderos de cemento por otros de cemento, colocado una vereda perimetral de baldosones, bonitos pero de difícil limpieza por su dibujo, y puesto una antiestética reja que no es negra ni verde, como para integrarse con la vegetación, sino gris claro".



Luz de giro, se busca

El vecino Ricardo Gartner, de Belgrano, recordó que hace unos meses la Legislatura de la Ciudad ha votado la obligatoriedad de instalar semáforos en las esquinas cercanas a los establecimientos educativos. "Esta es una norma que merece ser aplaudida. Existe un caso en el cual, si bien el semáforo ya está instalado, no



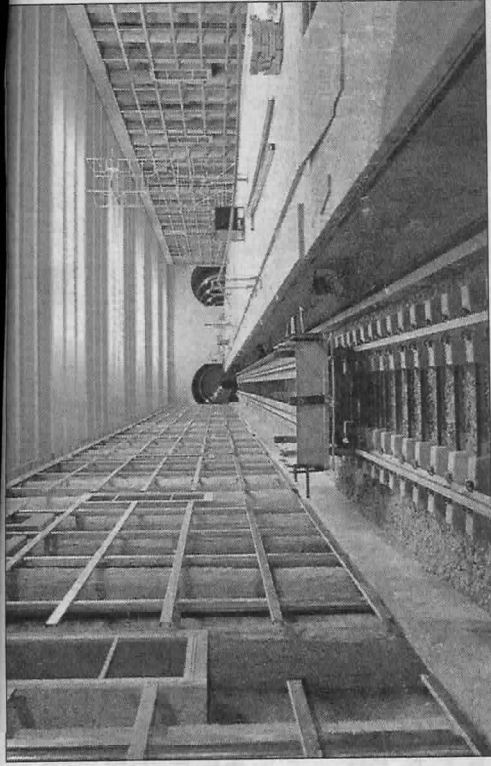
En Christie's de Nueva York

Subastan la bitácora de un barco que rescató pasajeros del Titanic

metral (que pase por el centro de la ciudad), que se continúe por las avenidas Libertador, Pueyrredón y Las Heras, hasta Plaza Italia. Se crearía así un centro de transferencia con la línea D, que sería muy efectivo para descargar el tráfico de esta última, que está muy saturada. Además, la extensión de la línea E por Libertador quedaría óptimamente vinculada con la zona de Catalinas, Plaza de Mayo y, mediante un único transbordador, con todo el macrocentro.

La nueva terminal norte de las líneas H y F: la propuesta para la línea E requiere la reubicación de la terminal norte de la línea H, prevista en Retiro, como de la línea F, prevista en Plaza Italia. Una de estas líneas, preferentemente la F, podría continuarse hasta el Río de la Plata permitiendo crear estaciones de combinación con los ferrocarriles Mitre, Belgrano Norte y San Martín; llegar al aeropuerto Jorge Newbery e incluso a la Ciudad Universitaria.

La línea G y el acceso a Puerto Madero: este tendido podría brindar un mejor servicio al microcentro y macrocentro si en lugar de desarrollarse bajo la avenida Santa Fe se situara bajo la avenida Córdoba, emplazando una estación bajo la avenida 9 de Julio, con salidas hacia Córdoba y Santa Fe, y sobre Cerrito y Carlos Pellegrini; una segunda estación a la altura de Florida y una tercera en Catalinas, con el cruce de la línea E. Esta línea podría ingresar en Puerto Madero y recorrer la avenida Juana Manso, luego de haber permitido combinar con las líneas C, D, E, F y H.



ARCHIVO

Todavía continúan las obras en la nueva línea H

“Si bien la ley 6770 no contempla esta modificación, el acceso de la red de subterráneos a Puerto Madero, lejos de constituir una obra para los ricos, es en realidad lo opuesto a ello. Hay que hacer mejoras porque se requerirá gran cantidad de transbordos para acceder al Centro”, dijo Agosta a LA NACION.

El ingeniero Silvio Bressan, director del Departamento de Ingeniería Civil de la Facultad Regional Buenos Aires de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), coincidió en varios aspectos, principalmente en la falta de conexión que hoy existe en las zonas norte y sur de la Capital.

Reformas para discapacitados

La Justicia obligó a Metrovías, empresa que opera en concesión la red del subterráneo porteño, y al gobierno de la ciudad a presentar en seis meses un plan para que todas las estaciones de subterráneos tengan acceso para los discapacitados. En el fallo se sostiene que ambas instituciones incumplieron con su obligación de adaptar el servicio público eliminando barreras para las personas con movilidad reducida: de las 68 estaciones, sólo 7 son accesibles para ellas.

En Christie's de Nueva York

Subastan la bitácora de un barco que rescató pasajeros del Titanic

norte y sur de la ciudad. En el sólo se puede circular radialmente el centro de la ciudad”, explicó san. Y aseguró: “Es muy positivo el subte pueda llegar a la Ciudad universitaria, que es un lugar muy currido. Pero no veo provechoso ingreso en Puerto Madero”, dijo.

Obras más rápidas

El arquitecto Roberto Conventi a LA NACION que “antes hacer modificaciones en las habría que priorizar una mayor versión en la velocidad de las y en la calidad del servicio. Hay cambiar el actual transporte convergentes al centro urbanas por una red capaz de organizar sistema interconectado hacia versas direcciones de la ciudad.

¿Y que dice el gobierno? “Buenos Aires tiene una red que se construye en el tiempo y tiene pocos cruces proyecto que fue votado hace en la Legislatura es perfectamente posible de mejora, con logros mayor conectividad. Lo importa que necesitamos otro ritmo de construcción del subte. La principal de Estado que tiene la ciudad, la inversión en subtes, es insuficiente para el crecimiento de la movilidad los últimos tiempos”, dijo a LA el ministro de Planeamiento y Públicas, Juan Pablo Schiavi. El conuario agregó: “Los 100 o 120 millones de pesos que se vienen invirtiendo en los últimos cuatro años son clientes. Aconsejaría que se ampresupuesto en esta área”.

