

Reseña: “Desempeño y extensiones en la red del ‘subte’ de Buenos Aires” de Alberto Müller.

**(Documento de Trabajo nº 61 del Centro de Estudios de la Situación y Perspectiva Argentina, Facultad de Ciencias Económicas de la UBA).
Edición digital.**

Alberto Müller, autor de trabajos que marcaron un antes y un después en el planeamiento del transporte, publicó en septiembre de 2021 un análisis en el que se expide sobre lo justificable o no de las extensiones de las líneas de subte.

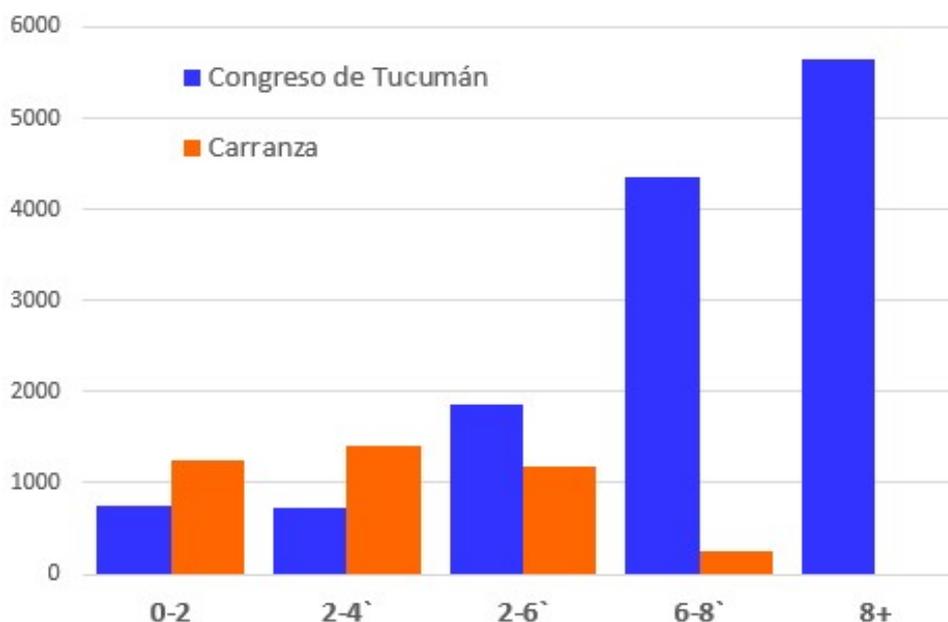
El estudio genera interés, y mucho, por la escasez de análisis *ex post*. Los trabajos que respaldaron la ley N°670 o el desarrollo del PETERS tuvieron otro objeto, y no pudieron incluir una evaluación de las inversiones recientes. Tampoco desde Subterráneos de Buenos Aires se han encarado estudios sobre el valor económico de la red. Esto es un problema porque el subte debe salir del mundo de lo sobreentendido: el acuerdo que existe en cuanto a la necesidad de reducir el tránsito de superficie en Buenos Aires sigue fundándose sobre la base de la intuición, y esto debilita la política de transporte. Las inversiones deben fundarse sobre la constatación del aporte de los proyectos realizados. En este sentido, el estudio de Müller busca poner números a una cuestión de transporte, que es de gran importancia, al menos para los que seguimos estos temas con el mismo objetivo de cuantificar las políticas de transporte.

Sobre la base de las series de datos disponibles, Müller desarrolla su análisis en base a indagar si el número de pasajeros ingresantes a una línea de subte aumentó, por lo menos, en igual proporción a la longitud de la extensión. Denomina esta relación “densidad de uso”, similar al Índice Pasajero-Kilómetro (IPK) del sector colectivos.

Al explicar este concepto de densidad, Müller comenta que "lo deseable sería contar con la cantidad de pasajeros kilómetro". En efecto, lo que sucedió a medida que fueron extendiéndose las líneas A, B y D, entre 1996 y 2012, sugiere que es fundamental prorratear la distancia, es decir, trabajar con la suma de las distancias viajadas por cada pasajero.

Con las extensiones, las tres líneas mostraron el mismo fenómeno en los ingresos en las estaciones externas: al inaugurarse una extensión, quienes trasbordaban en Primera Junta, Lacroze y Olleros (cabeceras previas a la extensión), pasaron a tener el subte más cerca de su casa, llegando ahora al subte a pie o, si su hogar aún estuvo lejos, cambiando la estación de trasbordo: en vez de trasbordar en Primera Junta, trasbordo en Flores. De esta forma, el uso del subte cubre una mayor parte de un viaje hasta el centro, y por lo tanto, el subte pasó a prestar servicio para una distancia mayor. El subte fue así a buscar más lejos esos mismos pasajeros. Además de captar pasajeros nuevos.

De esta manera, la cantidad de servicio producido aumenta, primero sobre la base sola de los usuarios preexistente. Segundo, sobre la base de los usuarios nuevos, que también corresponden a viajes cuya distancia media es marcadamente superior. Dicha diferencia en la distancia media se muestra en la siguiente figura, mediante la distribución por rango de distancia de los viajes ingresantes en dos estaciones de una línea extendida, relevada en 2005 por la INTRUPUBA. La estación nueva, en este caso Congreso de Tucumán, no solo suma muchos pasajeros, suma predominantemente viajes mucho más largos que los viajes ingresantes en las estaciones preexistentes a la extensión. Es interesante subrayar que la distancia media de la línea D es incluso menor a la de los viajes ingresante en Carranza.



Entonces, la cantidad unitaria de pasajeros ingresantes no puede responder la pregunta planteada: no es un sustituto de los pasajeros-kilómetro, "más o menos bueno" (*next best thing*). Müller construyó un mega IPK para el subte. El IPK es un indicador utilizado a veces en el sector colectivos que, por tradicional, no deja de ser extremadamente problemático, como demostré hace poco en un artículo ("Puesta a prueba del IPK en tiempos de la Big Data", revista Mobilias, vol. IV).

Así y todo, aun cuando la urgencia de evaluar las inversiones en la red de subte impusiera trabajar sin distancia, la densidad de uso tiene un segundo problema, ahora totalmente accesible a no especialistas: ¿es deseable mantener los niveles de sobrecarga de andenes y trenes en hora pico? Más bien, parece deseable bajarlos. Piénsese sobre todo en los niveles de carga de la línea A entre Congreso y Once, a las seis de la tarde, que ya en mayo de 2022 están volviendo. Establecer la densidad de uso actual como un estándar de referencia debería explicarse un poco más.

Valdría la pena repetir el análisis con el prorrateo de la distancia, es decir, con los datos de pasajeros-kilómetro disponibles: atravesar esa traicionera selva de la *big data*.

Marcelo Lascano
Escuela de Ingeniería Ferroviaria
Universidad de Buenos Aires