FALTAN DEBATE Y RECURSOS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD

El autor repasa con uma mirada analítica las últimas medidas anunciadas por el Gobierno porteño. Y revisa problemas como los límites de velocidad en avenidas y la falta general de accesibilidad.

- ARQ
- 8 Apr 2025
- Por Andrés Borthagaray Arquitecto, director para América Latina del Institut pour la Ville en Mouvement, Presidente de la Fudnación Furban

ANUNCIOS. Habrá un paso bajo nivel en Lugones y Cantilo a la altura de la calle Pampa; y un puente peatonal.

Desde la conducción de la Ciudad se señaló la gravedad institucional de no contar con un presupuesto 2025 a nivel nacional. Se ofrece como contraejemplo local el aprobado por la Legislatura en diciembre pasado. En ese sentido, vale la pena relacionar esa ley y su plan plurianual de inversiones con un conjunto de proyectos e iniciativas anunciadas desde enero.

Por ejemplo, la supresión de la Unidad de Proyectos Especiales del Parque de Innovación, un alivio fiscal para jubilados que reúnan determinadas condiciones y una serie de anuncios en materia de movilidad urbana: iniciativas desde la red de autopistas (la última, un paso bajo nivel en Lugones y Cantilo a la altura de Pampa y un puente que se presenta como peatonal), nuevos coches para la Línea B de Subte y, en una segunda instancia, una reedición del proyecto de la Línea F.

Cada una merece un análisis en profundidad. Por ejemplo, en el primer caso se propone reducir gastos señalados como superfluos. Pero habría que ver, en tren de reconsiderar la política en el predio del ex Tiro Federal, cuál es el costo que todavía queda pendiente de la infraestructura para servir a la gran superficie en metros cuadrados a construir, cuáles son las medidas para mitigar las externalidades negativas de los estacionamientos masivos previstos, la incidencia sobre las calles y avenidas existentes, el impacto ambiental en sombra, reflejos y vientos; y pérdida de superficie absorbente. En ese plano, cabe preguntarnos cómo se combina este tipo de desarrollos con la revitalización del Centro.

En el segundo, los beneficios fiscales a jubilados se pueden complementar, como en otras partes del mundo, con políticas para hacer más inclusiva la ciudad. Muchas veces no dan los tiempos en los semáforos para cruzar calles anchas y avenidas. O los espacios de las veredas quedan acotados con carteles publicitarios en lugar de árboles. Son temas que beneficiarían también a los

más chicos y al conjunto de la sociedad, mejorando la accesibilidad, la calidad ambiental y la seguridad vial.

Pero la accesibilidad a las paradas de transporte público y las condiciones para caminar en forma segura entran en conflicto si no se establecen prioridades frente a la velocidad de circulación en calles, avenidas, vías rápidas y autopistas. Son cada vez más las ciudades que han puesto 30 kilómetros por hora como límite máximo y ya es una práctica generalizada, recomendada por la Organización Mundial de la Salud, el límite urbano estricto de 50 km/h en más de 47 países.

Todavía, y a pesar de medidas mejor inspiradas, se asignan recursos para altas velocidades urbanas en Buenos Aires. Es el caso de nuevos distribuidores sobre Lugones y Cantilo. Aunque se haga un esfuerzo visible de proyecto y de representación, como en el túnel vial y puente peatonal anunciado a la altura de Pampa; cuando el programa se piensa desde un flujo vehicular sin intersecciones, lo que prima es el sesgo vial. Esto se da, en parte, por la concesión de obra pública a una empresa de autopistas en plena ciudad, extendida a 30 años en 2018. Un dispositivo con reminiscencias del creado por Robert Moses en Nueva York, hasta que, en la década de 1960, encontró la resistencia de Jane Jacobs y nuevas coaliciones urbanas y ambientales. Hoy el tema es cómo financiar el Metro. ¿Por qué, en nuestro caso, no avanzar en la combinación con la línea ferroviaria del Belgrano Norte, la mejora de la estación River-ciudad Universitaria y en la que estaba prevista en Aeroparque?

En otro plano, la renovación de coches en la Línea B del Subte es auspiciosa y el nuevo anuncio de la Línea F es una buena noticia. Es un dato conocido que mientras el Subte de Buenos Aires fue pionero con la apertura de la línea A en 1913, hoy quedó estancado frente a ciudades como San Pablo, México y Santiago de Chile, que comenzaron cincuenta años más tarde. Para no hablar de Seúl, que inauguró su primera línea en 1974 y hoy tiene más de 335 km de

extensión en la red. Sin embargo, la oportunidad del anuncio y el trazado merecen algunos comentarios. En primer lugar, el hecho de que se hiciera con un presupuesto 2025 aprobado en diciembre, que no la contemplaba explícitamente, significa que hay que esperar al próximo año y a que se actualice el presupuesto de SBASE (Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado). Recién entonces se podrá tomar una medida real de los ritmos y las previsiones para su puesta en marcha. En segundo término, sigue pendiente un plan de movilidad en el que el desarrollo de esta nueva línea pueda integrarse para ofrecer los máximos beneficios. Y, en ese marco, caben mejoras sustanciales el trazado de modo tal que permita mejorar la calidad de las combinaciones, tanto con otras líneas de la red como con otros modos de transporte público en la Ciudad.

Así, es saludable que llegue hasta la estación Brandsen, pasando Constitución, para dejar un centro de mantenimiento. Llama la atención, en cambio, que en lugar de prever estaciones de combinación con las líneas B y D en Corrientes y Córdoba, las dos líneas con mayor cantidad de pasajeros, se quiera hacer una esta

En lugar de prever combinaciones con las líneas B y D en Corrientes y Córdoba, se propone hacer una estación entre ambas, con recorridos de 150 m.

ción entre ambas a la altura de Tucumán, con recorridos de 150 metros en cada sentido cada vez.

En general, incluyendo la estación a la altura del Congreso y su cruce con la Línea A, hay mucho para considerar en estaciones que ofrezcan la mejor experiencia posible en el camino hacia Plaza Italia. A diferencia del vehículo individual, que permite ir de punto a punto, el transporte público necesita de combinaciones. La calidad de los espacios, accesos, vestíbulos, andenes, circulaciones horizontales y verticales; la iluminación, accesibilidad, mobiliario, revestimientos y espacios para información; comunicación

institucional y, en su contexto, publicidad, deberían ser objeto de lo mejor que podamos ofrecer en materia de programación, proyecto y diseño.
Son muchos los ejemplos de estaciones que muestran una ambición de espacio de calidad, como se dedicó a compilar el catálogo Métros du Monde. Y no hay dejar de considerar que también se puede aprender de las dificultades en las combinaciones existentes para mejorar en el futuro.
La Ciudad puede predicar con el ejemplo con un proyecto de modificación de la ley de presupuesto vigente que permita enmarcar las medidas en un plan general de acción de gobierno actualizado. No se puede hacer todo. Pero, dando los debates necesarios, con una reasignación de los recursos existentes es plenamente posible alcanzar prioridades claras y programas bien pensadas. «