

## **EL FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE TRANSBORDO MINISTRO CARRANZA**

Anna Muro Cerone<sup>1</sup>

El centro de transbordo Ministro Carranza (Carranza) está en el cruce de la línea D del Subte de Buenos Aires con la línea ferroviaria Mitre de SOFSE permitiendo el uso combinado de ambos modos. Entró a funcionar en etapas:

- En la breve primera etapa sólo operó la parada del ferrocarril inaugurada en septiembre de 1986, todavía con el paso a nivel de la av. Santa Fe.  
El Subte aún no llegaba allí pero ya era posible transbordar entre el ferrocarril y las líneas de colectivos que recorrían las avs. Santa Fe y Cabildo, y también con otras líneas que eludían la barrera y se desviaban por la avenida Dorrego.
- La segunda etapa comenzó en diciembre de 1987 cuando se habilitó la estación provisoria de la línea D del Subte, con un servicio lanzadera que iba y venía a/de la estación Palermo.  
El acceso por el Subte desde Carranza a las estaciones a lo largo de la línea D se hacía con transbordo en Palermo. Durante esta etapa se hizo la obra de la estación definitiva del Subte y el túnel vial.
- La tercera etapa comenzó en diciembre de 1993 al entrar en servicio la estación Carranza definitiva del Subte que permitió el viaje sin transbordo hacia el Microcentro.
- La obra del túnel vial se extendió unos meses más

El objetivo de este centro de transbordo fue crear una nueva vía de acceso al Área Central de la ciudad y a los barrios a lo largo de la línea D, combinando el servicio ferrocarril-Subte tal como funcionaba exitosamente desde 1940 en la estación Palermo de la D con la línea ferroviaria San Martín.

### **Evolución de la demanda ferroviaria**

Los datos disponibles sobre la utilización de la estación ferroviaria Carranza son los que publica la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) a partir de la toma del servicio por la concesionaria Trenes de Buenos Aires (TBA) en 1995, ya con la estación definitiva del Subte operando<sup>2</sup>. A partir de ese año se puede comparar el movimiento de pasajeros de la estación Carranza con el de la terminal ferroviaria Retiro y con el de sus estaciones vecinas, Tres de Febrero y Colegiales. La evolución de las cifras es irregular, como muestra el Gráfico 1, influida por una variedad de hechos ajenos al funcionamiento del centro de transbordo en sí mismo:

- El deterioro del servicio ferroviario de la L. Mitre a partir de 2012, consecuencia de la crisis de la concesión después del accidente de la estación Once en febrero de ese año, que generó entre otras decisiones gubernamentales la cancelación de la

---

<sup>1</sup> Urbanista, Universidad Simón Bolívar. Especialista en Planificación de Transporte, Universidad Central de Venezuela - Vocal titular de IDIS.

<sup>2</sup> La inauguración de la parada ferroviaria Carranza en 1986 ocurrió en el período final de la empresa ferroviaria estatal Ferrocarriles Argentinos, período durante el cual no publicó regularmente cifras del tráfico de las estaciones suburbanas.

concesión a TBA, la re estatización de la operación y la sustitución de la flota de trenes eléctricos con fuertes alteraciones del servicio entre los años 2013 y 2015.

- La transferencia del control de la concesión del Subte de la órbita del Gobierno Nacional a la competencia de la Ciudad de Buenos Aires, que determinó un fuerte aumento del precio del viaje en este modo de transporte poniéndolo muy por encima del correspondiente al colectivo, generando durante más de un año una fuerte pérdida de pasajeros por el Subte (-25%).
- En los años 2011 a 2013 la obra del paso vial bajo nivel de la avenida Federico Lacroze, que alteró la accesibilidad de la estación Colegiales y puede haber favorecido a la estación Carranza.
- A fines de 2013 la habilitación de la estación J.M. de Rosas de la línea B del Subte, que permite el uso combinado de dicha línea con la L. Mitre a José León Suárez; este nuevo centro de transbordo puede haber sustraído a Carranza algunos viajes con extremo allí donde se superponen las zonas de influencia de las líneas B y D.
- A partir de 2016 la reconstrucción en alto nivel de la L. Mitre ramal Tigre entre las calles Dorrego y Roosevelt, obra que alteró el servicio ferroviario llegando a interrumpirlo en determinados períodos, lo cual generó alguna transferencia de viajes suburbanos desde la línea a Tigre hacia el ramal Bartolomé Mitre.
- A partir de 2020 la obra de reconstrucción de vías e instalaciones en la terminal Retiro, que interrumpió el servicio de esa terminal durante algunos meses.
- Y a lo largo de todo el período el debilitamiento del control del pago de los viajes, cuando el valor de la tarifa se volvió irrisorio y los ingresos correspondientes se hicieron mínimos frente a los costos operativos.

El Gráfico 1 muestra como varió entre 1996 y 2019 (último año completo pre-pandemia) el tráfico de las estaciones Retiro, 3 de Febrero, Carranza y Colegiales.

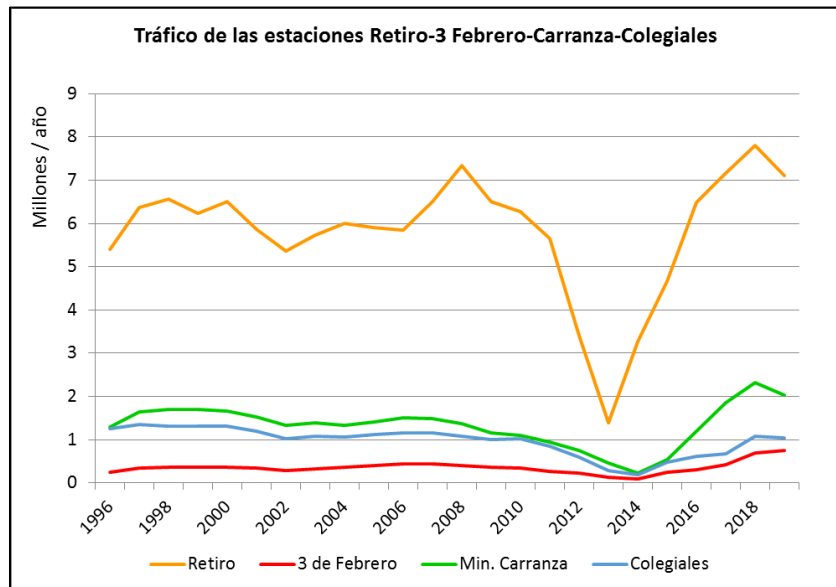


Gráfico 1 – tráfico anual de estaciones

A lo largo de un primer período que se extiende aproximadamente hasta 2010 la evolución de los tráficos fue relativamente suave, observándose que la estación Carranza movió en el orden del 18% al 27% del tráfico de la terminal Retiro; al mismo tiempo Carranza superó en pasajeros a Colegiales en el orden entre el 15% y el 25% y movió entre tres y cinco veces más pasajeros que Tres de Febrero.

Superado el período irregular que siguió a la cancelación de la concesión y la sustitución de la flota de trenes eléctricos, en los años previos a la pandemia Covid-19 Carranza captó entre el 25% y el 30% de la cifra de pasajeros de la terminal Retiro, en el orden del doble de la captación de pasajeros de Colegiales.

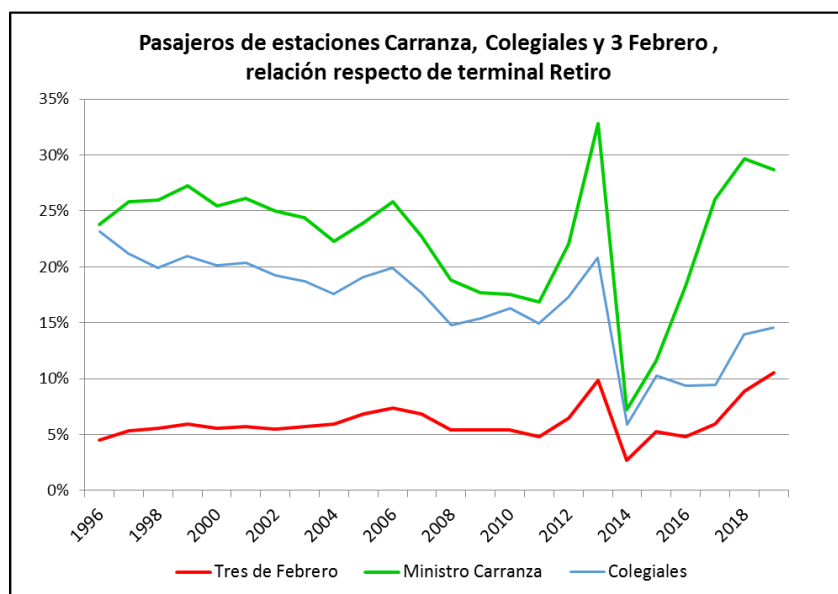


Gráfico 2 – relación con tráfico de la estación Retiro

La encuesta INTRUPUBA que se llevó a cabo en 2005/2006 informó sobre el origen y destino de viajes entre estaciones ferroviarias, que los datos de venta de las boleterías no aportan. En Carranza el 93% de los viajes embarcados/desembarcados fueron “hacia/desde afuera”, es decir viajes con destino/origen en estaciones más alejadas de la terminal Retiro sobre la línea principal a José León Suárez y su ramal Coghlan-Bartolomé Mitre. Aunque no es un dato que aporte esta encuesta, una proporción importante de esos viajes son pasajeros que transbordan con el Subte. El 7% de los viajes del ferrocarril embarcados en Carranza fueron hacia Retiro, y para ellos el aporte de transbordos desde el Subte debe haber sido mínimo.

### Evolución de la demanda del Subte

El Gráfico 3 muestra la evolución de la cantidad de pasajeros registrada en las estaciones Carranza del ferrocarril y del Subte. Puede verse que la cantidad de pasajeros embarcados en el Subte supera con amplitud variable la similar en la estación del ferrocarril; también que hay una correlación entre ambas demandas (Gráfico 4). La

demanda del Subte en Carranza pasa por un mínimo en los años de 2012 a 2015 coincidiendo con el señalado período de crisis del servicio ferroviario de la L. Mitre.

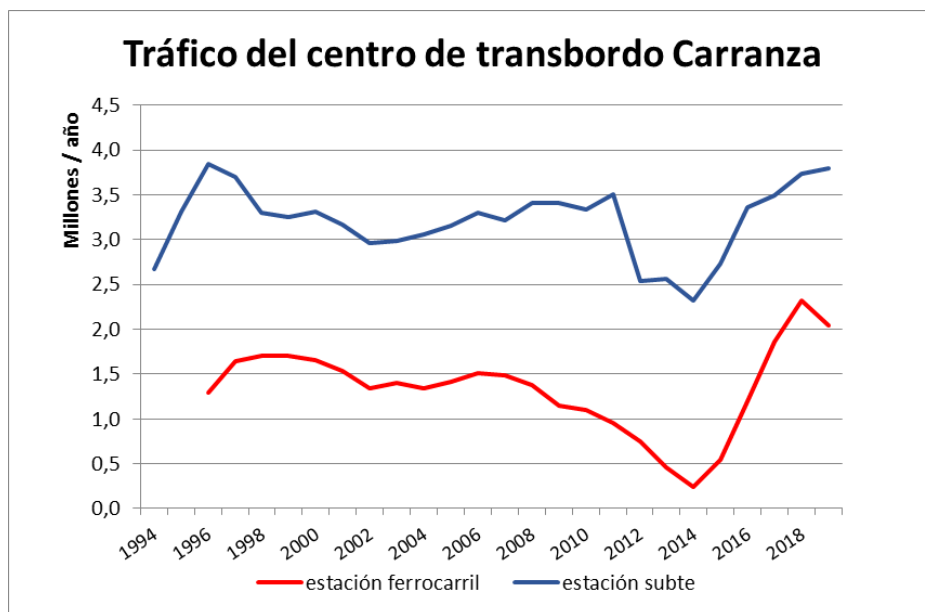


Gráfico 3 – pasajeros anuales ferrocarril y Subte en M. Carranza

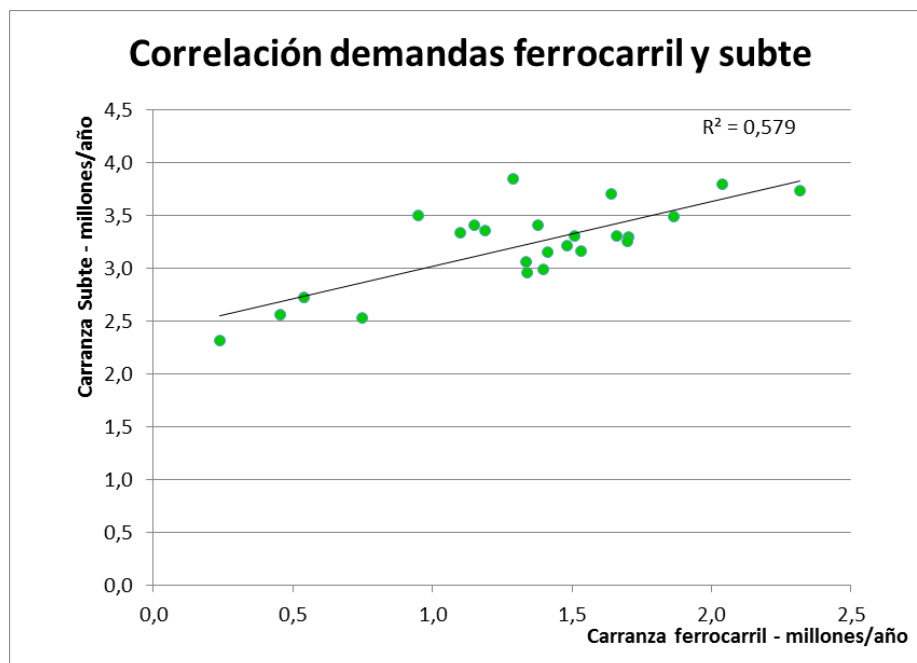


Gráfico 4 – correlación de demandas estaciones ferrocarril y Subte

Aunque no hay datos recientes se puede afirmar que los pasajeros que embarcan en la estación Carranza del ferrocarril provienen en su mayoría del intercambio con el Subte. Si se supone que esos pasajeros suman el 85% se llega a que en los años con

servicio normal el ferrocarril aportó en el orden del 30% al 40% o más de la demanda de la estación del Subte. Los pasajeros del Subte que no usan el ferrocarril, que son en general una ligera mayoría, son vecinos residentes del barrio y personas que trabajan en la zona, principalmente en las dependencias militares cercanas.

Carranza fue la terminal extremo norte de la línea D entre diciembre de 1987 y mayo de 1997, cuando se inauguró la estación Olleros. No hay datos anuales publicados de pasajeros por estación del Subte entre 1986 y 1993, año anterior a la concesión; sólo los hay entre 1994 y 1996, ya en servicio la estación definitiva que permitía el viaje sin transbordo hasta el Microcentro. Durante esos tres años Carranza pasó del sexto al cuarto lugar en el ranking de estaciones de la línea D (Gráfico 5); obviamente su importancia se debía a la captación de viajes con transbordo del ferrocarril Mitre y, sobre todo, a que por ser la terminal de la línea D captó una parte de la demanda que antes alimentaba la estación Palermo adonde llegaba en los colectivos por las avenidas Cabildo-Santa Fe.

Al inaugurarse Olleros y más tarde las siguientes estaciones hacia Belgrano (José Hernández, Juramento y Congreso de Tucumán) Carranza bajó en el mismo ranking, según el año, a los lugares entre el 11 y el 16 (último), variación que se relaciona con el desempeño en el mismo período del servicio ferroviario de la L. Mitre, que en condiciones normales aporta una proporción importante de los pasajeros que embarcan en la estación del Subte.

Al mejorar el servicio ferroviario Carranza subió del puesto 16 del ranking en 2015 al puesto 11 en 2019. En los últimos años del mismo período la estación Palermo de combinación de la línea D con la L. San Martín ocupó en el ranking de la línea el puesto 3.

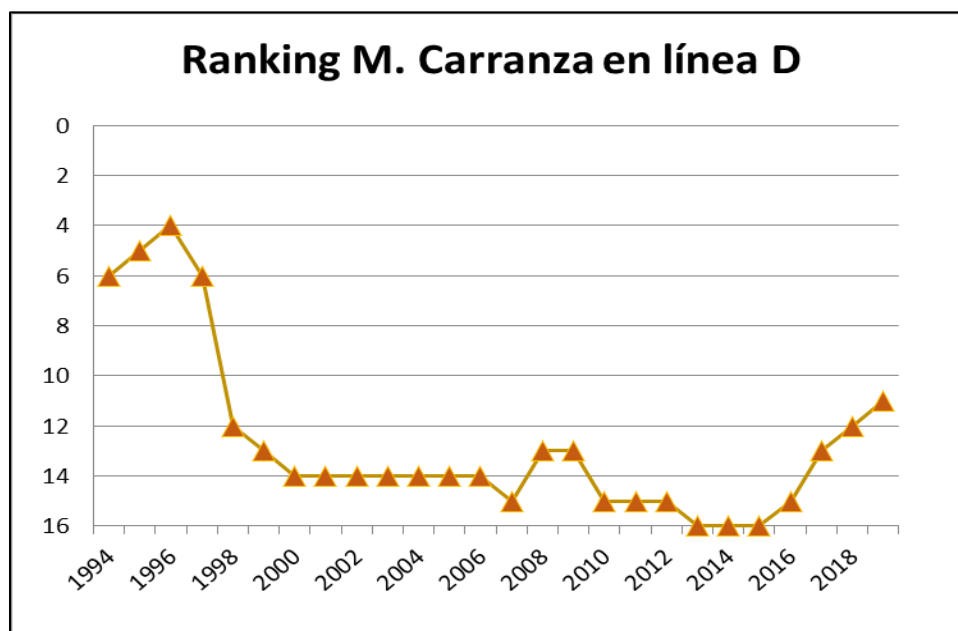


Gráfico 5 – ranking de la estación Carranza en el Subte D

Pero el porcentaje de usuarios combinados ferrocarril-Subte en Carranza podría aumentar sustancialmente si el servicio de la L. Mitre mejorara su frecuencia, por ej. hasta unos 10 trenes/hora en el corto plazo, el límite que admiten los pasos a nivel; en el mediano plazo, suprimiendo los pasos a nivel que quedan entre Colegiales y Empalme Coghlan, la frecuencia ferroviaria podría llegar hasta 15 trenes/h corriendo, por ejemplo, 9 trenes/hora en la línea Suárez y 6 trenes/h en el ramal Bartolomé Mitre (intervalos de 7 y 10 minutos respectivamente), lo cual volvería el servicio ferroviario mucho más atractivo, y también la combinación con el Subte.

-----