

LA LÍNEA E EN LA RED DEL SUBTE DE BUENOS AIRES

La Línea E, en cuanto a pasajeros pagos, ocupó siempre el último lugar en el conjunto de líneas del Subte, salvo durante el período inicial de la Línea H cuando ésta tenía pocas estaciones y por lo tanto captaba poca demanda; en los datos de los últimos 10 años (gráfico) vemos que hasta 2019 el porcentaje de participación de la E en el total del Subte tenía una suave declinación. Esto fue la consecuencia lógica del impacto de las extensiones de las otras líneas: la A y la B (San Pedrito y Rosas en la segunda mitad de 2013) y las sucesivas inauguraciones en la Línea H: estaciones Córdoba y Las Heras (2015), Santa Fe (2016) y Facultad de Derecho (2018). A principios de 2019 la Línea E registraba menos del 6% del total de pasajeros pagos de la red del Subte.

El pobre comportamiento histórico de la demanda de la E es atribuible a que hasta 2019 la línea tenía un acceso sólo marginal al área Microcentro, su franja sur que ha tenido una declinante actividad comercial en las últimas décadas. La extensión de Bolívar a Retiro fue concebida para corregir esta debilidad de la Línea E, haciéndola penetrar en el sector norte del Microcentro, que fue concentrando la mayor actividad desde mediados del siglo XX, incluyendo el sector de mayor crecimiento en las décadas recientes conocido como Catalinas¹. En el área situada entre las avenidas Leandro Alem, Córdoba, Eduardo Madero y la plaza de Retiro se implantaron en las últimas décadas una cantidad de edificios de gran altura, destinados a sedes de compañías comerciales e industriales, los últimos durante 2018.

La extensión a Retiro de la E trajo un importante aumento de sus pasajeros con el consiguiente aumento de su porcentaje de participación en el total del Subte; en pocos meses la E pasó a transportar el 9% del total mostrando una tendencia creciente de este indicador, que se cortó abruptamente con la llegada de la Pandemia Covid-19. Las medidas gubernamentales frente a la emergencia sanitaria implicaron un virtual cierre del Subte, cuya demanda total cayó en abril de 2020 al orden del 5% de la precedente. Además más de la mitad de las estaciones del Subte fueron cerradas, para ser rehabilitadas gradualmente hasta entrar todas en servicio sólo a fines de 2021.

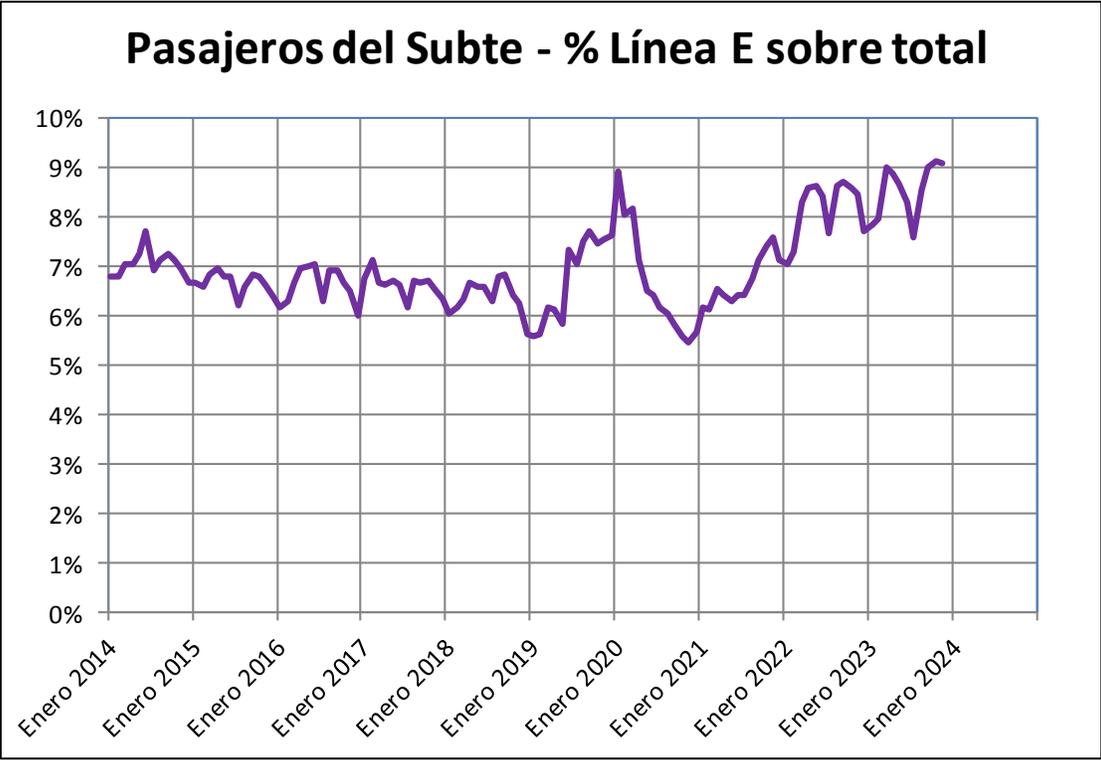
El Subte es el subsistema de transporte público que sufrió la mayor pérdida de demanda en relación al período anterior a la Pandemia, y en diciembre 2023 registra alrededor del 75% de la demanda previa. En cuanto a la Línea E, al inicio de 2020 ya llegaba a Retiro pero en los meses que siguieron su participación en el total de viajes del Subte retrocedió

¹ Esa denominación se origina en que el desarrollo urbano que ocurrió después de 1960 abarcó los terrenos del Parque Retiro que habían pertenecido a la Compañía de Depósitos y Muelle de las Catalinas, operadora de un área logística-portuaria, y que en 1890 había tomado ese nombre por su cercanía al convento de las hermanas Catalinas, situado sobre la calle San Martín entre Viamonte y Córdoba.

rápidamente a su nivel anterior al de la Pandemia. Este comportamiento se debió a que el área Microcentro fue la más castigada por la caída de la cantidad de empleos presenciales y de la actividad comercial conexas, y dentro del área la estación Catalinas estuvo en el grupo de las últimas en reabrirse al público.

La actividad del Microcentro se va recuperando lentamente, pero sigue lejos de su nivel anterior a la crisis sanitaria ya que todavía es alta la cantidad de oficinas desocupadas, efecto de la convergencia del *home-office* con el estancamiento económico que se ha ido agravando durante los años recientes.

Dentro del panorama general de caída de la demanda del Subte, en la segunda mitad de 2023 la Línea E se ha vuelto a acercarse al nivel de participación que había alcanzado antes de la crisis sanitaria (ver figura).



La observación de la curva deja suponer que el porcentaje de la E podría estabilizarse en algo más del 9%. Superar esa participación dependerá de que se complete en Retiro la conexión de la estación de la Línea E con el vestíbulo de la Línea Mitre, obra proyectada pero no realizada; y fundamentalmente de que tenga lugar una recuperación de la economía argentina que genere la reactivación de la demanda de oficinas en el área Catalinas, donde existe un enorme capital improductivo en edificios desocupados.

M