

## **Subtes: vocación y compromiso**

*Por Nicolás V. Gallo - José M. García Arecha - Alejandro Nazar Anchorena*

Entre 1913 a 1944 fue construida el 50% de la actual red de subterráneos. Después de 2 largas décadas de parálisis, el Presidente Illía junto con el Intendente Municipal Francisco Rabanal inauguró en 1966, tres meses antes de su derrocamiento, las estaciones Bolívar, Belgrano, Independencia y San José de la Línea E a Plaza de Mayo.

En 1981, el Gobierno Militar inicia un proceso de privatización que fracasa. En 1983 el Gobierno del Dr. Alfonsín, a través de la Intendencia Municipal de Julio Sagüier, se hace cargo de la Empresa Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado ( SBASE), la que recibe en estado de abandono, como consecuencia del fallido proceso privatizador.

Desde 1983 a 1989, en talleres propios y de terceros se reconstruyen 150 coches, lo que permite habilitar el servicio para alcanzar el millón de pasajeros por día hábil. Se amplía la Línea E con las nuevas estaciones Emilio Mitre, Medalla Milagrosa, Varela y Plaza de los Virreyes, y se desarrolla y pone en operación el moderno tranvía denominado Premetro, que une Virreyes/ Sagüier con Soldati en un recorrido de 8 Kilómetros, con 18 estaciones. También se inaugura la Estación Carranza de la Línea D. durante la gestión de Facundo Suarez Lastra Ira. en tener "boleto magnéticos y el mismo día con la presencia del Presidente Alfonsín se inicia la obra de prolongación bajo la Av. Cabildo hasta su intersección con la calle Congreso. También se puso en marcha el "Subtebus", primer servicio punto a punto que funcionaba de la estación Pacífico de esta línea con la Ciudad Universitaria. En ese período se sancionó la ley N° 23.514/87, que asigna nuevos fondos específicos para la ampliación de los subterráneos, con un monto del orden de 50 millones de dólares anuales. Bueno es destacar que en el verano de 1985 una inundación, de magnitud no repetida, obligó a sacar de circulación la mitad de los coches de la Línea D, los que fueron reparados en menos de un año.

En 1996, cuando el Dr. De la Rúa asume la Jefatura de Gobierno porteño, la operación de los subterráneos había sido privatizada por el gobierno peronista de los 90 y la ciudad solo se había quedado con la Empresa SBASE para hacer obras con los fondos de la Ley citada. Así se construyeron las estaciones Olleros, José Hernández, Juramento y en la gestión de Enrique Olivera se finalizó el proyecto con la apertura de Congreso de Tucumán. También en ese período se licitó y dio comienzo a la extensión de la Línea B y se inició el proceso licitatorio de la nueva Línea H.

En 1999, se acordó con el Gobierno Nacional el procedimiento de traspaso del contrato de privatización a la Ciudad, para que ésta se convierta en única Autoridad de Aplicación. Ello fue aprobado por la ley 393/ 2000 de la Legislatura local. La no implementación de ese acuerdo en los sucesivos gobiernos porteños es hoy tema de resonancia política.

La vocación de servicio de la UCR se traduce en compromisos y realizaciones. Para la Unión Cívica Radical, el subterráneo siempre fue un moderno modo de transporte público, confiable y eficiente para su uso en las grandes ciudades. Cuando lo tuvo bajo su responsabilidad actuó en consecuencia.

Este medio es responsable junto con los ómnibus y trenes del traslado diario del 33% de la población del país; que vive en la ciudad y área metropolitana. Pedimos responsabilidad, compromiso, sensatez en el debate instalado.

Los autores presidieron Subterráneos de Buenos Aires. Sociedad del Estado durante las gestiones de la UCR, en 1983 a 1989 y 1966 a 2001.