

## LA LÍNEA F QUE NECESITAMOS

### *Coyuntura*

Hoy, en el imaginario colectivo de nuestra sociedad, se encuentra la idea de que los sindicatos son organizaciones corporativas fundamentalmente creadas para enriquecer a grupos de dirigentes o burócratas sindicales, que administran los intereses de los trabajadores para su propio beneficio. El objetivo principal de estos dirigentes sería enriquecerse, y no sostener y mejorar la calidad de vida de los trabajadores. En el mejor de los casos, el objetivo de algunos sindicatos sería “solo” mejorar la calidad de vida de sus miembros, sin ningún objetivo social. Esto genera un aislamiento absoluto en la sociedad, fragmentada entre diferentes grupos de trabajadores. En este contexto, los sindicatos no parecen tener ninguna función social y aparecen como corporaciones *cuasi-mafiosas*.

Esta estigmatización ha sido impuesta por la derecha y ha logrado calar en el imaginario de un sector muy importante de la sociedad. Por ello, el sindicalismo está muy mal visto, estigmatizado y utilizado políticamente, para facilitar la explotación más brutal por parte del capital, promoviendo la idea de que es mejor arreglar individualmente que organizarse en una agrupación colectiva.

A grandes rasgos, estos son los problemas que estamos enfrentando. Si bien hay elementos reales que corroboran parte de estas percepciones, lo fundamental es que existen inducciones muy importantes que ocultan los aspectos positivos que, a pesar de todas las dificultades y los problemas, el movimiento sindical sigue garantizando la defensa de los derechos de los trabajadores.

### *Objetivos*

El objetivo de esta política se centra en la creación, desde nuestro sindicato, de un imaginario y una visión de una construcción sindical distinta, como lo hemos sido objetivamente desde nuestro nacimiento. El objetivo central es desarrollar una serie de políticas públicas planteadas desde diferentes ángulos.

Uno de esos ángulos es la **mejora de la calidad del servicio en el que trabajamos**, es decir lo que hacemos, teniendo en cuenta que no operamos ni manejamos el servicio, que eso lo hace una empresa con fines de lucro. Por eso, lo que proponemos es una serie de políticas que no estén centradas en el lucro, sino en desarrollar un transporte más

amigable, más efectivo y más acorde con las necesidades de la población, en este caso, de los porteños y de quienes transitan a diario la Ciudad de Buenos Aires.

La propuesta es que, desde la propia organización sindical, los trabajadores seamos quienes propongamos mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires, y de aquellos que la visitan. Queremos modernizar y mejorar la calidad del viaje. Es decir, transmitir que **somos los trabajadores y sus organizaciones quienes planteamos respuestas políticas para el conjunto de la sociedad, sin fines corporativos.**

Estas políticas se centran en **ese objetivo**, pero como efecto colateral, también benefician indirectamente a los propios trabajadores, ya que son usuarios del subte. Además, se busca mejorar la cantidad de trabajadores que operan en la red, **promoviendo la creación de empleo estable**, un empleo útil para la sociedad, sobre todo en un contexto donde el empleo escasea.

Desde este lugar, vamos a desarrollar una serie de políticas con mucha agitación pública, buscando que sean tomadas por sectores territoriales, fuerzas vivas de la sociedad y también por nuestros propios compañeros. Esto es importante porque, debido a que nuestros compañeros son parte del imaginario colectivo que predomina en la sociedad, muchos no se ven a sí mismos como actores posibles de transformación. La agitación no solo será para convencer a los de afuera, sino también para que nuestros compañeros, internamente, empiecen a reconocerse que nosotros somos los que tenemos la capacidad de cambiar, modificar y proyectar cambios que nos posicionen en la sociedad, pero, sobre todo, que sean cambios que beneficien a colectivamente a todos

### ***Línea F***

La base de esta propuesta tiene que ver con lo que el Gobierno de la Ciudad intentó, o mejor dicho, utilizó en el último período para hacer campaña electoral, centralmente basándose en la caracterización de que el jefe de gobierno Jorge Macri cree que va a pasar a la historia dejando una nueva línea de subte. Esto principalmente va a permitirle una proyección política importante. Es decir, va a mejorar transporte público, pero especialmente en la zona sur de la ciudad de Buenos Aires, con el desarrollo de la línea F y alguna línea de monobuses en la zona oeste de la ciudad.

Nosotros vamos a centrarnos en lo que es nuestra ubicación como trabajadores y usuarios en relación a dicho proyecto, **la línea F. En este punto, planteamos la modificación de esta línea.** Lo que hizo Jorge Macri fue tomar el proyecto que se había desarrollado en 2001-2002, durante la gestión del ex jefe de Gobierno Aníbal Ibarra. Ya en ese momento se había criticado la línea F, principalmente por un sector minoritario, con argumentos basados más en la lógica del transporte, que en la demanda urbana. Se propuso modificar el recorrido para que no finalice en la estación Constitución, sino que se extienda hasta la estación Yrigoyen del Ferrocarril Roca, con el objetivo de reducir la

congestión en Constitución. Esto surgió considerando que, en 2001, la estación Buenos Aires funcionaba como cabecera del Belgrano Sur. Se evaluó que, al conectar con ese ramal, la línea F podría captar a los pasajeros provenientes del oeste del conurbano bonaerense, al mismo tiempo que aliviaría el flujo de personas en una de las estaciones más transitadas de la red.

Esta mirada estratégica desde el punto de vista del transporte era correcta, pero hoy se potencia aún más, ya que la zona de Barracas está experimentando un crecimiento importante. El Belgrano Sur ahora llega a Sáenz gracias a un viaducto, y se espera que llegue hasta Constitución, lo que haría que el proyecto original se potencie aún más. **El Belgrano Sur cuenta con una afluencia diaria de 65.000 pasajeros.**

Otro de los objetivos importantes es el **complejo habitacional Procrear de la estación Buenos Aires**, que no existía en ese momento. El complejo Procrear es muy grande, viven aproximadamente unas **10.000 personas** y cuenta con escuelas primarias, universidades y jardines de infantes para el complejo. En esa zona -sobre la Avenida Suárez- funciona el **CBC de Filosofía y Letras de la UBA**, al cual concurren por cuatrimestre entre 3000 y 5000 alumnos. Además, cerca del complejo está el Mercado de las Flores, que en sus días de apertura habituales es recorrido por unas **3.000 personas**, y dos estadios de Primera División: el de Huracán y el de Barracas Central.

Además, con este trazado propuesto, se le daría conectividad a una serie de hospitales en la zona que actualmente no tienen acceso al subte: estamos hablando del Hospital Garrahan (que atiende **unas 1.840 familias** por día), y el Hospital Muñiz (que atiende unas **467 personas por día** sin contar internaciones), que hoy no tienen conexión con la red de subtes. La estación de la línea F estaría a tan solo 10 cuadras del Garrahan, lo que permitiría tener una conexión directa. Además, se daría conectividad al Hospital Vaccarezza (donde se atienden unas 56 personas a diario) y el Hospital Malbrán (donde se atienden unas 11 personas a diario), que actualmente no tienen acceso directo al subte. Todas estas personas suman al movimiento cotidiano de la zona.

Tal como está planteada, la línea F no incorpora nuevos barrios, lo cual limita la mejora del servicio. Sin embargo, si se extendiera hasta Barracas, no solo mejoraría la conexión con la estación Buenos Aires, sino con todo el barrio de Barracas, lo que generaría mejoras cualitativas y podría aumentar la valorización del barrio. Incorporar un barrio más en la red del subte tiene un peso muy importante.

Finalmente, otro objetivo importante es la **creación de un taller para material rodante**. Este taller podría ubicarse en el área de la Plaza Almirante Brown, que tiene tres manzanas disponibles. **Por su tamaño, este taller podría servir no solo para el mantenimiento de la línea F, sino también para otras líneas.** En la actualidad, los talleres de mantenimiento escasean, y parte del mantenimiento se realiza fuera de la ciudad por la falta de espacio. Este nuevo taller sería crucial para mejorar el mantenimiento del sistema de subte, algo que, aunque no sea tan visible para los usuarios, es esencial para el funcionamiento del sistema.