

# SUBTE.data

Programa de Datos Abiertos  
del Laboratorio de Políticas Públicas

## Informe EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA EN EL SUBTE

Análisis interanual primer  
semestre de 2016 y 2017.

***Equipo SUBTE.data***  
***[subte.data@lppargentina.org.ar](mailto:subte.data@lppargentina.org.ar)***  
***[www.subtedata.org.ar](http://www.subtedata.org.ar)***

***Noviembre 2017***

## Resumen Ejecutivo.

- sd Para este informe usamos la base de datos de pasajeros que ingresaron por molinete al Subte, que publica el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en su portal de datos abiertos [data.buenosaires.gob.ar](http://data.buenosaires.gob.ar).
- sd Durante el primer semestre de 2017 viajaron en el Subte 149.531.896 personas, ello implica un crecimiento del 4% con respecto al mismo semestre del año anterior, originado fundamentalmente en el incremento de pasajeros en la Línea H a partir de la inauguración de la estación Santa Fe.
- sd En todos los meses del primer semestre de 2017, excepto enero, se incrementó el promedio de pasajeros transportados por día hábil en relación a mismo período de 2016. Abril fue el mes que más pasajeros transportó por día en promedio.
- sd En el primer semestre de 2017 creció la demanda de pasajeros los días miércoles (+9,7%), viernes (+6,2%), martes (+3,4%) y lunes (+3,2%) mientras que los jueves viajaron apenas algunos pasajeros menos (-0,4%).
- sd Al graficar la información desagregada por hora se observa que ambos semestres tuvieron un flujo de pasajeros en forma de "M" (ver Gráfico 4), con picos muy claros en la mañana y en la tarde y con una tendencia al crecimiento de demanda en la franja del mediodía.
- sd Las Hora Pico concentran un tercio de la demanda diaria de pasajeros. Pero se confirma desplazamiento y ampliación de la Hora Pico vespertina desde las 16 hasta las 19 horas. (Actualmente está establecida entre las 18 y las 20 horas).
- sd Otro dato a considerar es el sostenido crecimiento de la demanda en la franja horaria de 12 a 17 horas que se estaría consolidando en más de 71 mil pasajeros/día/hora (apenas un 28% menos de pasajeros que la hora de mayor demanda -18hs.)
- sd A fin de tener una dimensión de la distribución espacial de la demanda presentamos datos de pasajeros ingresantes por estación y por nodo (confluencia en un mismo punto de estaciones de diferentes líneas).
- sd Se destaca la relevancia de las estaciones cabeceras en el horario matutino y de los dos nodos y estaciones céntricas en el horario vespertino.
- sd Las estaciones que conectan con los ferrocarriles metropolitanos concentran el 25% de la demanda total, lo que ratifica la relevancia del Subte dentro del sistema de movilidad de la región metropolitana. Por otra parte, son interesantes los desempeños registrados por el flamante "nodo Santa Fe" (estaciones Puyeredón y Santa Fe de las Líneas D y H, respectivamente); y por la estación Facultad de Medicina.
- sd La demanda de pasajeros del Subte en el primer trimestre de 2017 ratifica la tendencia alcista que se viene registrando desde el 2015, a la que nos referimos en nuestro informe "Demanda del Subte en 2016". En ese sentido, se trata de una muy buena noticia.

## Introducción.

Este Informe se basa en los datos que surgen de la base de datos de pasajeros que ingresaron por molinete al Subte durante el primer semestre del año 2016 y el primer semestre del año 2017 (sin Premetro), que publica el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en su portal de datos abiertos [data.buenosaires.gob.ar](http://data.buenosaires.gob.ar).

La real dimensión de uso de una línea cualquiera de subte suele ser el resultado de los pasajeros que viajan solo en ella (pasajeros directos) más los que ingresan libremente desde otra línea (pasajero de combinación). Ahora bien, la modalidad vigente de ingreso/egreso de pasajeros en el Subte porteño impide tener información directa sobre este segundo componente (Metrovías realiza una estimación pero sin especificar los criterios en que se basa<sup>1</sup>). Por lo tanto, la información aquí relevada solo se refiere a la incidencia de los pasajeros directos sobre cada línea, aun así arroja resultados interesantes sobre el comportamiento de los usuarios. Veamos.

## Aclaración previa.

El criterio general es exponer números totales. Sin embargo, dado que la cantidad de días hábiles e inhábiles por mes varía, en determinadas ocasiones recurrimos a promedios para que las comparaciones estén correctamente ponderadas. En estos casos aclararemos

**Cuadro 1. Cantidad de Días Hábiles e Inhábiles por Mes - Primer Semestre de 2016 y 2017.**

Período	Mes	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Feriatos
Primer Semestre 2016	Enero	4	4	4	4	4	5	5	1 (V)
	Febrero	4	3	4	4	4	4	4	2 (LyM)
	Marzo	4	5	5	4	3	4	4	2 (JyV)
	Abril	4	4	4	4	5	4	4	1 (S)
	Mayo	5	5	3	4	4	4	4	2 (MyD)
	Junio	3	4	5	5	3	4	4	2 (LyV)
	<b>Totales</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>10</b>
		<b>122</b>					<b>60</b>		
Primer Semestre 2017	Enero	5	5	4	4	4	4	4	1 (D)
	Febrero	3	3	4	4	4	4	4	2 (LyM)
	Marzo	4	4	5	5	4	4	4	1 (V)
	Abril	4	4	4	3	3	5	4	3 (D,JyV)
	Mayo	4	5	5	3	4	4	4	2 (LyJ)
	Junio	4	3	4	5	5	3	4	2 (SyM)
	<b>Totales</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>11</b>
		<b>122</b>					<b>59</b>		

Nota: Se consideran feriatos solo los que cayeron en días hábiles.

<sup>1</sup> A modo de ejemplo: para el 2016 Metrovías calculó que se produjeron 108 millones de combinaciones, lo que tuvo un impacto diferencial entre las líneas. En efecto, en la Línea A los pasajeros combinados incrementaron en un 20% la demanda; en la Línea B, 18%; en la C, 51%; en la D, 29%; en la E: 48%; y en la H: ¡116%!.

en paréntesis que nos referimos a promedios. En el Cuadro 1 exponemos un detalle de la cantidad de días que hubo en cada mes analizado.

### Comparando números globales.

Durante el primer semestre de 2017 viajaron en el subte 149.531.896 personas, lo que implica un crecimiento con respecto al mismo semestre del año anterior del 4%. La relación entre días hábiles e inhábiles no sufrió alteraciones: el 88,6% de los viajes fueron en días hábiles y el 11,4% en días inhábiles (sábados, domingos y feriados).

Cuadro 2. Comparativo Totales 2016 vs. 2017. Primer Semestre.

	<b>1er Semestre 2016</b>	<b>1er Semestre 2017</b>	<b>Variación</b>
<b>Días Hábiles</b>	126.835.981	132.418.189	+4%
<b>Días Inhábiles</b>	16.541.522	17.113.707	+3%
<b>Total</b>	<b>143.377.503</b>	<b>149.531.896</b>	<b>+4%</b>

Como se puede observar del Cuadro 3, el crecimiento se explica en buena medida por la significativa mejora de la Línea H, en particular con la incorporación de la estación Santa Fe que, inaugurada en julio de 2016, no estuvo en servicio en el primer semestre de ese año. Por otra parte, las líneas B, D y E experimentaron un crecimiento levemente por debajo de la media. Ahora bien, el crecimiento podría haber sido mayor si no se hubiera dado la caída de pasajeros en la Línea C, originada básicamente por el cierre de las estaciones San Juan y Constitución durante los meses de enero y febrero de 2017.

Cuadro 3. Pasajeros Totales por Línea. Comparativo 2016 vs. 2017. Primer Semestre.

	<b>1er Semestre 2016</b>	<b>1er Semestre 2017</b>	<b>Variación</b>	
<b>Línea A</b>	27.664.122	28.774.685	<b>1.110.563</b>	<b>+4%</b>
<b>Línea B</b>	40.305.561	41.354.554	<b>1.048.993</b>	<b>+3%</b>
<b>Línea C</b>	21.007.612	19.800.150	<b>-1.207.462</b>	<b>-6%</b>
<b>Línea D</b>	37.467.894	38.202.798	<b>734.904</b>	<b>+2%</b>
<b>Línea E</b>	9.822.639	10.152.383	<b>329.744</b>	<b>+3%</b>
<b>Línea H</b>	7.109.675	11.247.326	<b>4.137.651</b>	<b>+58%</b>
<b>Total</b>	<b>143.377.503</b>	<b>149.531.896</b>	<b>6.154.393</b>	<b>+4%</b>

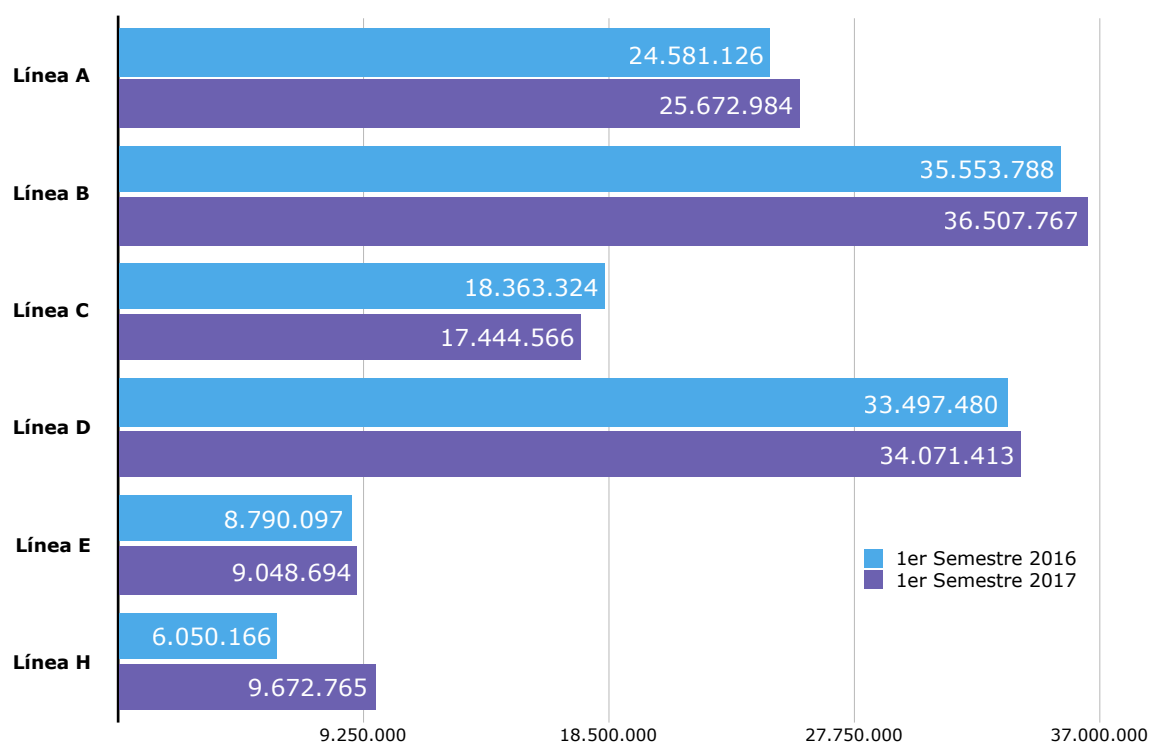
Estos datos permiten tener una aproximación general al desempeño del subte en los dos semestres analizados. A continuación realizaremos un análisis comparativo más detallado centrado en los días hábiles.

## Comparativo Días Hábiles.

### Comparando Pasajeros Ingresantes por Línea (totales).

Como se puede apreciar del Gráfico 1, todas las líneas, excepto la C, mejoraron su desempeño en el primer semestre de 2017 en relación al mismo período del año 2016 (las variaciones se mantienen en los mismos porcentajes a los registrados en el Cuadro 2 que no discrimina entre días hábiles e inhábiles). Asimismo, en ambos períodos la Línea B fue la que más pasajeros transportó, seguida de cerca por la Línea D y, en un escalón más abajo, la Línea A. Por último, las Líneas E y H tuvieron un desempeño similar en 2017, sin embargo mientras la primera tuvo un crecimiento de pasajeros dentro del promedio general, la segunda se ubicó muy por encima (+60%), hecho que se explica por la puesta en servicio de la estación Santa Fe en el mes de julio de 2016 (o sea, fuera del primer semestre de ese año).

**Gráfico 1. Pasajeros Totales Ingresantes por Línea - Días Hábiles.  
Primer Semestre 2016 y 2017.**



En cuanto al desempeño de la Línea C, la disminución de 918.758 pasajeros se explica por el cierre de las estaciones Constitución y San Juan durante los meses de enero y febrero de 2017. Recordemos que Constitución es la estación que más pasajeros transportó en 2016. La pérdida no fue mayor porque en los meses siguientes el desempeño de esta línea estuvo por encima del registrado en los mismos meses del año 2016.

### Comparando Pasajeros Ingresantes por Mes (totales y promedios).

Desagregada la información por mes (Cuadro 4) surge que el mes de marzo de 2017 fue el de mayor incremento de demanda en relación a su homónimo del año anterior. Por el contrario, el mes de abril de 2017 fue, comparativamente, el que menos pasajeros transportó. Por otra parte, el mes de junio experimentó un incremento del 10% mientras que en los meses de enero y mayo fue del 6%. Finalmente, Febrero tuvo una disminución del 4%, aunque en este caso la diferencia se explica porque en el año 2016 (al tratarse de un año bisiesto) tuvo 29 días.

Cuadro 4. Pasajeros Ingresantes. Totales por Mes. Primer Semestre.

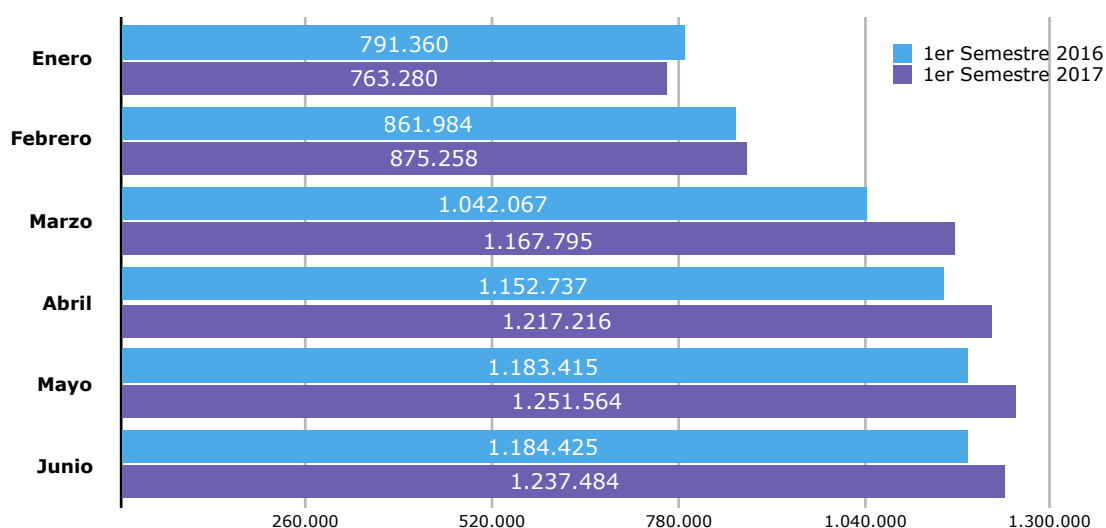
Mes	1er Semestre 2016		1er Semestre 2017		Variación
	Pasajeros	Días Hábiles	Pasajeros	Días Hábiles	
<b>Enero</b>	15.827.198	20	16.792.158	22	+6%
<b>Febrero</b>	16.377.689	19	15.754.646	18	-4%
<b>Marzo</b>	21.883.408	21	25.691.499	22	+17%
<b>Abril</b>	24.207.472	21	21.909.885	18	-9%
<b>Mayo</b>	24.851.719	21	26.282.837	21	+6%
<b>Junio</b>	23.688.495	20	25.987.164	21	+10%
<b>Total</b>	126.835.981	122	132.418.189	122	+4%

Ahora bien, de acuerdo al Cuadro 4 ambos semestres tuvieron la misma cantidad de días hábiles. Sin embargo, al interior de cada semestre se produjeron variaciones que afectan la lectura de los números globales y obligan a manejarse con promedios para tener una mejor aproximación al desempeño diario en cada mes. Básicamente, estas variaciones se originaron en modificaciones en los días feriados, particularmente los correspondientes a Semana Santa: en 2016 fueron en marzo y en 2017 en abril.

Así, en el primer semestre de 2016 viajaron 1.039.639 pasajeros promedio por día hábil, mientras que en el mismo período de 2017 ese registro fue de 1.085,395 pax/día hábil, lo que significó un incremento del cuatro por ciento (45.756 pax/día hábil).

Por otra parte, en todos los meses de 2017, excepto enero, se incrementó el promedio de pasajeros transportados por día hábil: en enero la merma fue del 4%, en febrero el incremento fue marginal (1,54%), en marzo fue del 12%, en abril y mayo del 6%, y en junio del 4%. Los valores promedio se expresan en el Gráfico 2.

**Gráfico 2. Pasajeros Ingresantes por Mes - Promedio Diario. Primer Semestre 2016 y 2017.**

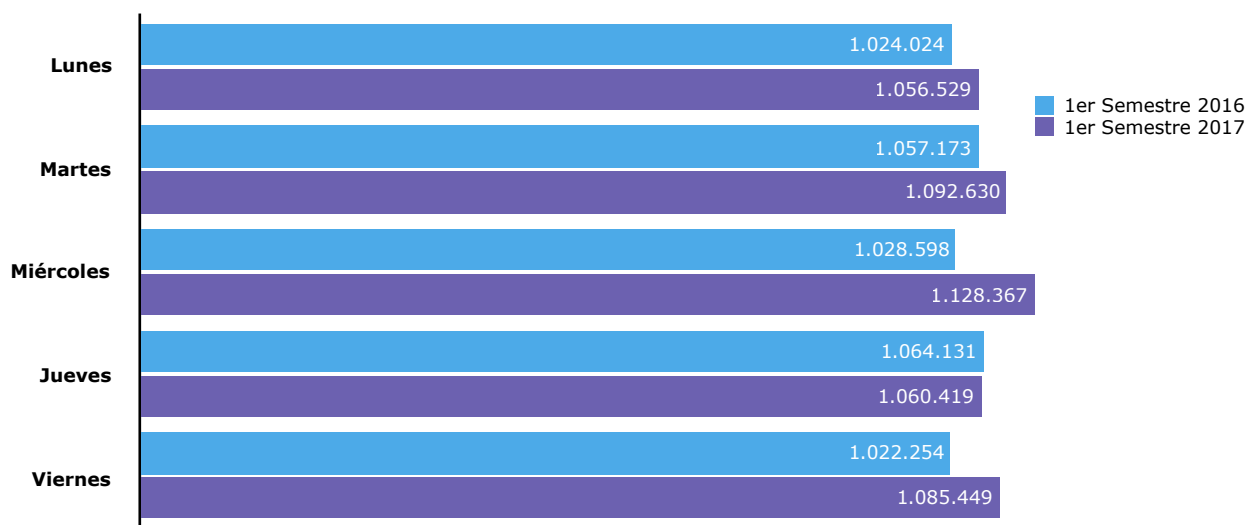


Nótese que la comparación de números totales daba que abril de 2017 había perdido pasajeros en relación al 2016. Sin embargo, teniendo en cuenta los días hábiles efectivos en cada año surge que fue uno de los meses del 2017 de mayor demanda.

### **Comparación de Pasajeros Ingresantes por Día Hábil (promedios).**

Al comparar el total de pasajeros de cada semestre desagregado por días hábiles surge que en el 2017 hubo un crecimiento interesante los días miércoles (+9,7%) y viernes (+6,2%) mientras que los jueves viajaron apenas algunos pasajeros menos (-0,4%) que en 2016; los lunes y martes, por su parte, también viajaron más pasajeros (+3,2% y +3,4%, respectivamente). Los valores promedio se expresan en el Gráfico 3.

**Gráfico 3. Pasajeros Ingresantes por Día Hábil - Promedio diario.  
Primer Semestre 2016 y 2017.**



Desagregando esta información por Línea (Cuadro 5), surge que tanto los martes como los jueves del primer semestre de 2017 viajaron menos pasajeros en todas las líneas del Subte (excepto la H) en comparación con el mismo período de 2016. Por otra parte, los miércoles y viernes experimentaron un crecimiento sostenido en todas las líneas todos los días, aun en la Línea C que tuvo cerradas las estaciones Constitución y San Juan durante enero y febrero. En cambio, los lunes sí sufrieron el impacto del cierre temporal de estas dos estaciones, con un decrecimiento de la cantidad de pasajeros transportados casi del 9% mientras en el resto de las líneas viajaron comparativamente más usuarios.

Cuadro 5. Relación porcentual entre el 1er Semestre 2017 y el 1er Semestre 2016. Por Línea y Día Hábil.

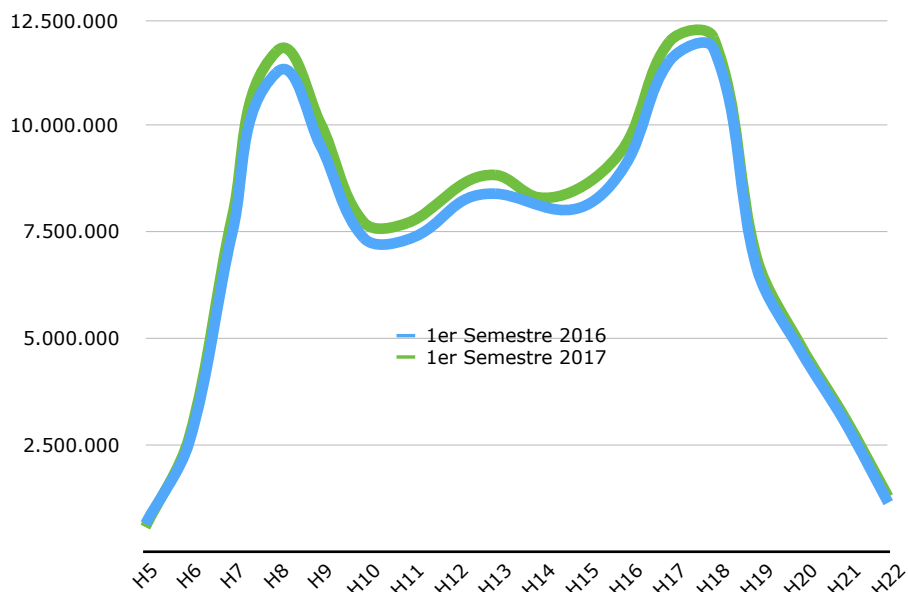
Línea	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
<b>A</b>	4,11 %	-0,59 %	11,00 %	-3,50 %	12,08 %
<b>B</b>	1,12 %	-3,64 %	17,40 %	-6,16 %	6,12 %
<b>C</b>	-8,78 %	-7,66 %	4,12 %	-14,07 %	2,10 %
<b>D</b>	1,56 %	-3,20 %	8,15 %	-6,67 %	9,83 %
<b>E</b>	1,92 %	-2,35 %	13,37 %	-6,38 %	9,35 %
<b>H</b>	60,46 %	51,89 %	73,95 %	48,62 %	65,35 %

### **Comparando Pasajeros Ingresantes por Hora (totales).**

Desagregando la información por hora se observa que ambos semestres tuvieron un flujo de pasajeros en forma de "M" (tal como se puede apreciar en el Gráfico 4), con picos



**Gráfico 4. Pasajeros Totales por Hora - Primer Semestre 2016 y 2017.**

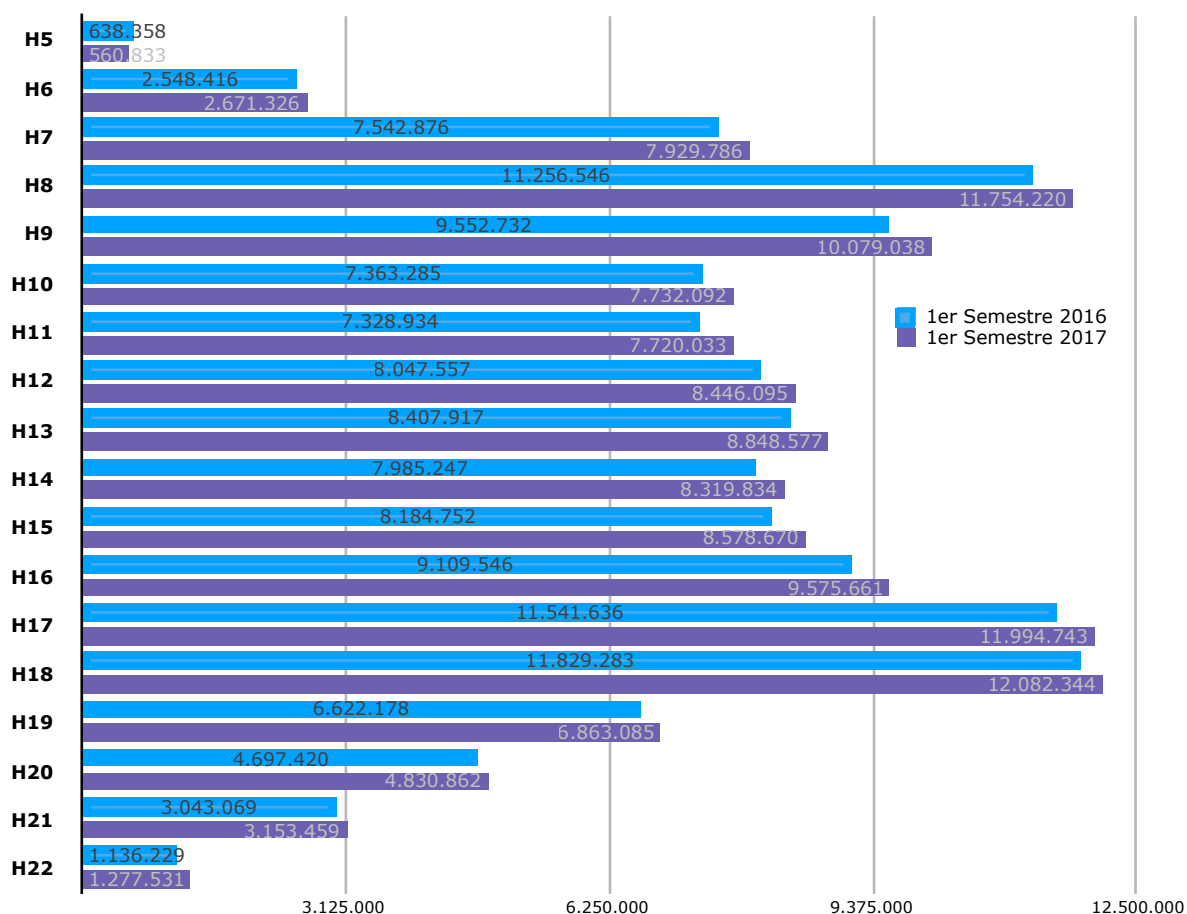


muy claros en la mañana y en la tarde y con una tendencia al crecimiento de demanda en la franja del mediodía.

Ahora bien, al comparar ambos semestres encontramos que en todas las horas del 2017 viajaron más pasajeros que en 2016, excepto en la franja de las 5 de la mañana. En este caso la perdida se

debió al cierre temporal de las estaciones en la Línea C que hizo que en esa franja horaria esta línea perdiera 125.000 pasajeros. Recordemos que en 2016 esta línea representó casi el 50% de los viajes realizados en ese horario mientras que en 2017 su participación se redujo al 27%.

**Gráfico 5. Pasajeros Totales por Hora. Primer Semestre 2016 y 2017.**



Por otra parte, el mayor incremento relativo de pasajeros se dió a la hora 22 con un 12,4% de aumento. En el resto de las horas los incrementos oscilaron entre el 2 y el 5%, siendo el promedio general del 4,5%.

Desagregada esta información por línea, surge que las Líneas A y H tuvieron un incremento de pasajeros en todas las horas; las Línea B, D y E experimentaron un leve decrecimiento en algunas horas; y la Línea C tuvo un decrecimiento en casi todas las horas del día, aunque llegó a crecer un 18% en la hora 22. Los valores totales se expresan en el Gráfico 5 y los porcentajes en el Cuadro 6.

Un dato interesante para tener en cuenta es que la Línea H explica, en promedio, el 65% de crecimiento de pasajeros en todas las franjas horarias.

Cuadro 6. Relación porcentual del 1er Semestre 2017 vs. 1er Semestre 2016. Por Línea y Hora.

HORA	A	B	C	D	E	H	Totales
5 a 6 hs	2,54 %	11,66 %	-44,99 %	7,12 %	13,95 %	64,74 %	-12,14 %
6 a 7 hs	8,38 %	7,27 %	-14,04 %	8,33 %	13,11 %	74,41 %	4,82 %
7 a 8 hs	9,47 %	6,36 %	-14,05 %	6,29 %	4,19 %	53,89 %	5,13 %
8 a 9 hs	6,21 %	4,50 %	-8,14 %	1,86 %	2,62 %	62,06 %	4,42 %
9 a 10 hs	7,76 %	3,90 %	-3,49 %	2,39 %	2,60 %	65,38 %	5,51 %
10 a 11 hs	5,07 %	3,17 %	-4,21 %	3,23 %	3,68 %	58,99 %	5,01 %
11 a 12 hs	4,04 %	2,49 %	-1,94 %	2,93 %	5,76 %	61,90 %	5,34 %
12 a 13 hs	4,29 %	3,09 %	-4,63 %	1,96 %	4,41 %	58,53 %	4,95 %
13 a 14 hs	3,79 %	3,15 %	-1,48 %	2,12 %	5,07 %	58,39 %	5,24 %
14 a 15 hs	2,95 %	2,41 %	-5,51 %	1,95 %	2,76 %	60,64 %	4,19 %
15 a 16 hs	3,55 %	2,56 %	-2,75 %	2,45 %	2,38 %	59,60 %	4,81 %
16 a 17 hs	4,56 %	1,61 %	-1,41 %	2,67 %	3,28 %	60,66 %	5,12 %
17 a 18 hs	3,83 %	1,02 %	0,77 %	-0,08 %	0,10 %	62,71 %	3,93 %
18 a 19 hs	1,99 %	-0,12 %	-2,12 %	-1,50 %	-1,52 %	53,60 %	2,14 %
19 a 20 hs	1,43 %	2,16 %	-1,60 %	0,06 %	0,38 %	58,58 %	3,64 %
20 a 21 hs	1,13 %	-0,87 %	-2,82 %	0,09 %	-0,28 %	59,31 %	2,84 %
21 a 22 hs	2,04 %	2,52 %	0,34 %	-1,88 %	-0,75 %	59,57 %	3,63 %
22 a 23 hs	6,49 %	10,54 %	18,16 %	4,53 %	18,19 %	61,09 %	12,44 %
<b>Totales</b>	4,44 %	2,68 %	-5,00 %	1,71 %	2,94 %	59,88 %	4,40 %

## Hora Pico.

El Gráfico 5 confirma lo que ya señalábamos en nuestro análisis sobre el fujo de pasajeros en 2016 (“Demanda del Subte en 2016”<sup>2</sup>) en cuanto al desplazamiento que se habría producido en la Hora Pico de la tarde. En efecto, en el primer semestre de 2017 la

<sup>2</sup> Disponible aquí.

mayor demanda se concentró, por la mañana, en la franja horaria de 8 a 10 horas, y, por la tarde, entre las 16 y las 19 horas. Estas dos franjas de Hora Pico concentran un tercio de la demanda diaria de pasajeros.

La ratificación de estos datos estaría alertando sobre la necesidad de revisar la vigencia e incluso ampliación de la franja de Hora Pico vespertina que actualmente está establecida entre las 18 y las 20 horas (Punto 2.1 del Anexo 18 del Acuerdo de Operación y Mantenimiento firmado entre SBASE y Metrovías).

Otro dato a considerar es el sostenido crecimiento de la demanda en la franja horaria de 12 a 17 horas que se estaría consolidando en más de 71 mil pasajeros/día/hora (apenas un 28% menos de pasajeros que la hora de mayor demanda -18hs.). Este crecimiento, en buena medida, se explica por la mejora en el desempeño de la Línea H a partir de la inauguración de la estación Santa Fe.

### **Comparando Pasajeros Ingresantes por Estación (promedios).**

A fin de tener una real dimensión de la distribución espacial de la demanda resulta importante tomar en cuenta los pasajeros ingresantes por estación y en aquellos casos en que confluyen en un mismo punto estaciones de diferentes líneas tomar éstas como un conjunto, al que denominamos "nodo". Este criterio se justifica por dos razones: en primer lugar, por la imposibilidad de determinar a qué línea se dirigen los pasajeros que ingresan por los molinetes de las diferentes estaciones que conforman el nodo; en segundo lugar, porque lo que nos interesa mostrar en este apartado es la densidad de demanda en cada punto geográfico donde existe una o más estaciones del Subte.

En el Cuadro 7 se detallan las doce estaciones/nodos que más pasajeros transportaron en ambos semestres (en total se trata de 17 estaciones: 9 en forma individual y 8 integrando nodos). En conjunto representaron el 40% de la demanda diaria. Como se puede apreciar, las cinco primeras estaciones/nodos coinciden, luego se producen algunas alteraciones en el orden, sin perjuicio de lo cual se observa que todas las estaciones (excepto Florida) aumentaron la cantidad de pasajeros transportados en 2017, ubicándose el porcentaje promedio de crecimiento un punto por encima del promedio general.

Cuadro 7. Comparativo Ranking 12 Estaciones/Nodos con mayor demanda diaria. Primer Semestre 2016 y 2017. Promedio Pax/Día.

Estación/Nodo (Línea)	2016		2017		Variación
	Orden	Pax/Día	Orden	Pax/Día	
<b>Estación Constitución (C)</b>	1	70.732	1	77.347	9 %
<b>Nodo Catedral (A, D, E)</b>	2	65.282	2	66.871	2 %
<b>Nodo Obelisco (B, C, D)</b>	3	39.146	3	41.465	6 %
<b>Estación Retiro (C)</b>	4	35.956	4	36.565	2 %
<b>Estación Congreso de Tucumán (D)</b>	5	34.504	5	34.731	1 %
<b>Estación Juan M. Rosas (B)</b>	6	26.822	7	27.875	4 %
<b>Estación Federico Lacroze (B)</b>	7	26.312	9	26.913	2 %
<b>Estación Leandro N. Alem (B)</b>	8	25.627	6	28.057	9 %
<b>Estación San Pedrito (A)</b>	9	25.265	8	27.059	7 %
<b>Estación Florida (B)</b>	10	22.447	11	22.130	-1 %
<b>Estación Plaza de Mayo (A)</b>	11	21.405	12	21.971	3 %
<b>Nodo Once (A, H)</b>	12	20.830	10	23.129	11 %
<b>Total</b>		<b>414.329</b>		<b>434.112</b>	<b>5 %</b>
<b>% sobre Total Pax./Día</b>		<b>40 %</b>		<b>40 %</b>	

Desagregando la información por línea se observa que 4 estaciones corresponden a la Línea A (3 en forma individual y 1 como parte de un nodo); 5 a la Línea B (4 individuales y 1 dentro de un nodo); 3 a la C (2 y 1, respectivamente); 3 a la D (1 y 2, respectivamente); y 1 tanto para la E como para la H, en ambos casos como parte de un nodo.

Ahora bien, el comportamiento de estas estaciones/nodos no es estable a lo largo del día. Por el contrario, del total de viajes diarios que este conjunto genera en la Hora Pico de la mañana, el 72% se origina en las estaciones Constitución, Congreso de Tucumán, Federico Lacroze y San Pedrito. Mientras que en la Hora Pico vespertina el 66% de los viajes se generan en las estaciones Leandro N. Alem, Florida, Plaza de Mayo y en los nodos Catedral y Obelisco.

Se destaca así la relevancia de las estaciones cabeceras en el horario matutino y de los dos nodos y estaciones céntricas en el horario vespertino, lo que se explica en el diseño radial de la red.

Por último, las estaciones que conectan con los ferrocarriles metropolitanos concentran el 25% de la demanda total, lo que ratifica la relevancia del Subte dentro del sistema de movilidad de la región metropolitana (ver Cuadro 8). Asimismo, son interesantes los desempeños de, por un lado, el flamante "nodo Santa Fe" (estaciones Puyerradón y Santa Fe de las Líneas D y H, respectivamente) con 19.530 pax/día; y, por el otro, de la estación Facultad de Medicina, que, sin ofrecer ninguna combinación, registró 19.423 pax/día; lo que las ubicó en los lugares 13 y 14 del ranking, respectivamente.

Cuadro 8. Incidencia Estaciones/Nodos con conexión con Ferrocarril sobre total Pax./Día. Primer Semestre 2016 y 2017. Promedio Pax./Día.

Estación/Nodo	2016		2017	
	Orden	Pax. Día	Orden	Pax. Día
<b>Estación Constitución</b>	1	70.732	1	77.347
<b>Estación Retiro</b>	4	35.956	4	36.565
<b>Estación Juan M. Rosas</b>	6	26.822	7	27.875
<b>Estación Federico Lacroze</b>	7	26.312	9	26.913
<b>Nodo Once</b>	12	20.830	10	23.129
<b>Estación Palermo</b>	15	18.530	15	19.234
<b>Estación Dorrego</b>	17	14.423	19	14.746
<b>Estación Primera Junta</b>	20	12.137	20	12.873
<b>Estación San José de Flores</b>	21	11.081	22	11.771
<b>Estación Ministro Carranza</b>	22	10.761	21	12.035
<b>Total</b>	<b>247.584</b>		<b>262.488</b>	
<b>% sobre Total Pax Día</b>	<b>25 %</b>		<b>25 %</b>	

### A modo de cierre.

La demanda de pasajeros del subte en el primer trimestre de 2017 ratifica la tendencia alcista que se viene registrando desde el 2015, a la que nos referimos en nuestro informe "Demanda del Subte en 2016"<sup>3</sup>. En ese sentido, se trata de una muy buena noticia.

Ahora bien, indagando sobre las razones de este aumento observamos que el mismo estaría sustentado en el notable crecimiento de la Línea H, mientras que el resto de las líneas tuvieron un incremento moderado. Si bien se necesitan estudios de mayor complejidad para corroborarlo, este dato estaría reflejando, a priori, la importancia de las líneas transversales, particularmente de sus estaciones con conexiones con las otras líneas por fuera del área central, para la captura de nuevos pasajeros para el subte. El flamante "nodo Santa Fe" es un buen ejemplo: en el primer semestre de 2016, la estación Pueyrredón de la Línea D captó 15.535 pax/día; en el mismo semestre del 2017, esta estación más la nueva estación Santa Fe de la Línea H capturaron en conjunto 19.538 pax/día, lo que significa un 44% de nuevos pasajeros del subte en ese punto geográfico<sup>4</sup>. A ello hay que sumarle los nuevos pasajeros que ganan otras estaciones a partir de esta nueva opción de combinación (por ejemplo, la estación Las Heras -H- tuvo un incremento interanual de +34% -equivalente a 5.121 pax/día).

<sup>3</sup> Disponible aquí.

<sup>4</sup> En ese mismo período, la estación Córdoba (H) perdió 1.322 pax/día. Suponiendo que todos estos pasajeros ahora ingresan en alguna de las estaciones del nodo Santa Fe, aún así el incremento de pasajeros en este nodo sería del 35% (o sea, 9pp menos que si no tomáramos en cuenta la pérdida de pasajeros en estación Córdoba).

Otros dos elementos se ratifican en este informe. Por un lado, la consolidación del tramo vespertino de Hora Pico entre las 17 y las 19 horas; y, por el otro, la sostenida demanda en el tramo de 12 a 17 horas. Estos hechos deberían alentar al gobierno de la Ciudad a ampliar su Compromiso de Gobierno en torno al Subte a estas franjas horarias. Al mismo tiempo, resultan insumos indispensables en el actual contexto en que el se está debatiendo las condiciones que debe tener el nuevo contrato de concesión para el servicio subterráneo por los próximos 15 años.

Buenos Aires, 10 de noviembre de 2017.