



El subterráneo de Buenos Aires, por dentro.

to cerrado de televisión compuesto por más de 160 cámaras ubicadas en lugares estratégicos de la red. Verra adelantó que el subte porteño trabaja en un proyecto para instrumentar 1000 cámaras digitales con atención centralizada y en coordinación con la Policía Federal.

En el ámbito internacional, la mayoría de los subtes planifica su estructura de seguridad basándose en tareas de inteligencia mediante el uso de cámaras que permiten disponer correctamente los efectivos en zonas delicadas.

Flota

Sobre la homogeneización de la flota, Verra dijo: "Esto posibilita la optimización de mantenimiento y de operación pero es de difícil cumplimiento en el contexto actual, porque aún hay coches que tienen caracte-

rísticas disímiles. Las líneas A, C, D y E deberían contar con aproximadamente 420 coches con características uniformes y actualmente, la empresa sólo maneja 572 coches. Y anticipó: "Esperamos el ingreso en servicio de 18 coches provenientes de Nagoya (Japón), que todavía están en la zona franca de La Plata".

En cuanto al desplazamiento seguro de los pasajeros dentro de las estaciones —uno de los temas centrales de la cumbre del grupo Nova en Buenos Aires—, explicó Verra: "El foco se puso en buscar cuáles son los riesgos típicos, relacionados con materiales utilizados en la construcción de las estaciones, en diseños específicos para personas con movilidad reducida, en el manejo de los flujos de pasajeros en los diferentes horarios y en los distintos dispositivos tecnológicos y de información que

se pueden utilizar para mejorar el tránsito en las estaciones".

Como parte de la jornada, el gerente de planeamiento estratégico de Metrovías, Ester Litovskoy, presentó un informe sobre los modos de transporte urbano en el que se distinguieron varias alternativas: metro elevado, metro subterráneo y *bus rapid transit* (colectivos con carriles exclusivos) de dos y cuatro carriles. Expresó el especialista: "Para cada caso concreto, habrá que evaluar los costos reales en la ciudad de la cual se trate. El resultado de la comparación no depende únicamente de las características tecnológicas y de los costos, sino también del entorno urbano donde el modo se inserta".

El *bus rapid transit* tiene una amplia ventaja económica en aquellas ciudades o corredores donde existen espacios disponibles para su instalación: "Porque este tipo de circulación se ve impactada por la construcción de edificios; cuando se dan las condiciones, es el más conveniente por el menor costo de infraestructura y de material rodante que demanda".

Asimismo, el subterráneo resulta el modo más conveniente en las ciudades o corredores donde los espacios para la implantación de infraestructuras de rieles es limitada, éste es el caso de Buenos Aires, pero también el de muchas ciudades latinoamericanas y algunas europeas, donde el valor de la propiedad es alto y la circulación vial transversal, muy importante.

Los CAS son dependencias policíacas en nudos de alto tránsito de la red, como la estación Carlos Pellegrini de línea B y la estación Independencia de la combinación de las líneas C y D. La dotación de los CAS está compuesta por un oficial y un suboficial asistidos de la División Subterráneos de la Policía Federal.

Según contó Verra, Metrovías lleva adelante un Programa Integral de Seguridad constituido por diver-

sas unidades de control, que resulta una herramienta esencial para procurar la protección de los pasajeros del subte: salidas de emergencia señalizadas, molinetes con sistema antipánico (cuya apertura se acciona instantáneamente al presionar hacia afuera la barra) y una extensa red de mata-fuegos, entre otras cosas.

Las cámaras de seguridad en las estaciones son otras acciones que se suman a este sistema; hay un circulo



Sprinter. La mejor opción para tu negocio.

El representante oficial

Para más información, contacte al 0-800-0164000 (633639), www.mercedes-benz.com.ar



Mercedes-Benz