



PROYECTO DE LEY

Ordenamiento del sistema de denominación de estaciones de la red de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

TÍTULO I

Principios generales

Artículo 1° – Objeto.

La presente ley tiene por objeto establecer criterios generales para la denominación de estaciones de la red de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con el fin de garantizar la claridad territorial, la legibilidad del sistema de transporte y la coherencia de su señalética e información al usuario.

Artículo 2° – Principio de orientación del usuario.

La denominación de estaciones deberá contribuir a la adecuada orientación de los usuarios dentro del sistema de transporte, facilitando la identificación de destinos, combinaciones y referencias territoriales dentro de la ciudad.

Artículo 3° – Principio de referencia territorial.

La denominación principal de las estaciones debe priorizar referencias territoriales directas, tales como barrios, calles, avenidas, plazas, parques o hitos urbanos relevantes del entorno inmediato.

Artículo 4° – Criterios de legibilidad.

Las denominaciones de estaciones deben procurar:

- a) Claridad en la identificación territorial.
- b) Brevedad y facilidad de lectura.
- c) Correspondencia con referencias urbanas verificables.
- d) Coherencia con la cartografía y señalética del sistema.

Artículo 5° – Estaciones de combinación.

Se entiende a los efectos de esta ley que las estaciones de combinación constituyen puntos estratégicos del sistema y deben ser claramente identificables para los usuarios.

TÍTULO II

Denominación de estaciones

Artículo 6° – Denominación única de estaciones

Con el fin de dar cumplimiento a los principios establecidos en el Título I de la presente ley y garantizar la claridad y correcta identificación territorial del sistema, las estaciones de la red de Subterráneos de la Ciudad deben contar con una única denominación oficial.

En la cartografía oficial de la red de Subterráneos, en los mapas del sistema, en la señalética principal de estaciones y en los sistemas de información al usuario deberá utilizarse exclusivamente la denominación oficial única de cada estación.

Artículo 7° – Denominaciones conmemorativas

Las denominaciones conmemorativas o de homenaje solo podrán incorporarse como



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

designación secundaria o mediante señalética complementaria, materializándose con placas o referencias culturales dentro de la estación.

Artículo 8° – Nuevas denominaciones

Se establecen las nuevas denominaciones para estaciones de la red de Subterráneos de la Ciudad conforme al Anexo I de la presente ley, con el objeto de adecuar la identificación de dichas estaciones a los criterios establecidos en la presente norma.

Artículo 9° – Implementación progresiva

La Autoridad de Aplicación dispondrá la implementación progresiva de estas denominaciones en la señalética, cartografía y sistemas de información al usuario.

Artículo 11° – Reglamentación.

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los ciento ochenta (180) días de su promulgación.

Artículo 10° - Comuníquese, etc.

ANEXO I

I) Clasificación de nodos de combinación.

A los efectos de la presente ley se establecen las siguientes categorías:

- a) Nodo de combinación: estación o conjunto de estaciones donde combinan dos líneas de la red.
- b) Nodo de combinación principal: estación o conjunto de estaciones donde combinan tres o más líneas de la red.

II) Se renombran las siguientes estaciones, pertenecientes a nodos de combinación principal del sistema de subterráneos:

NODO OBELISCO:

Línea B: Se renombra la estación Carlos Pellegrini por OBELISCO B.

Línea C: Se renombra la estación Diagonal Norte por OBELISCO C.

Línea D: Se renombra la estación 9 de Julio por OBELISCO D.

NODO PLAZA DE MAYO:

Línea A: Se renombra la estación Perú por PLAZA DE MAYO A.*

Línea D: Se renombra la estación Catedral por PLAZA DE MAYO D.

Línea E: Se renombra la estación Bolívar por PLAZA DE MAYO E.

*Se reemplaza la actual estación Plaza de Mayo de la línea A, terminal de la misma, por la denominación estación CASA ROSADA.

Se establece en el mapa esquemático de la red una única denominación de cada combinación principal.





FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

El nombre de una estación de subte no es un acto simbólico aislado, sino que es una herramienta central de orientación urbana. En un sistema de transporte masivo el criterio principal de comunicación debe ser la claridad territorial.

En la Ciudad de Buenos Aires muchas estaciones incorporan denominaciones conmemorativas que no siempre coinciden con la referencia geográfica inmediata. Un sistema de transporte masivo debe:

- Facilitar orientación inmediata.
- Reducir ambigüedades.
- Ser comprensible para residentes y turistas.
- Mantener economía lingüística en mapas y señalética.

La red de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires constituye una de las principales infraestructuras de movilidad de la Ciudad y uno de los sistemas de metro más antiguos de América Latina. Desde su inauguración a comienzos del siglo XX, el subte ha acompañado el crecimiento y la transformación urbana de Buenos Aires, convirtiéndose en una pieza estructural de su sistema de transporte. Su desarrollo histórico refleja la evolución de la Ciudad, pero también pone de manifiesto la necesidad de avanzar hacia una mayor coherencia y legibilidad del sistema para quienes lo utilizan diariamente.



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

El sistema de subterráneos de Buenos Aires se desarrolló inicialmente a partir de iniciativas impulsadas por empresas privadas que proyectaron líneas de manera independiente, en distintos momentos y bajo lógicas empresariales propias.

La primera línea fue inaugurada el 1° de diciembre de 1913 por la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina (CTAA), que puso en funcionamiento el tramo entre Plaza de Mayo y Plaza Miserere, hoy correspondiente a la Línea A. Posteriormente, en 1930, el grupo ferro-tranviario Lacroze Hermanos inauguró la actual Línea B, concebida originalmente como el *Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires*, una prolongación subterránea vinculada al Ferrocarril Central de Buenos Aires. Poco tiempo después, una tercera empresa ingresó en el desarrollo del sistema: la Compañía Hispano-Argentina de Obras Públicas y Finanzas (CHADOPYF), que durante la década de 1930 impulsó la construcción de varias líneas de la red. Bajo su desarrollo se inauguraron, entre 1934 y 1937, los primeros tramos de las actuales Líneas C y D, y posteriormente se iniciaron las obras de la Línea E.

Esta multiplicidad de empresas constructoras y operadoras explica que, en sus orígenes, el subterráneo porteño no fuera concebido como una red integrada, sino como una sucesión de líneas proyectadas de forma relativamente autónoma, cada una con sus propios criterios de trazado, arquitectura, señalética y denominación de estaciones. Las estaciones adoptaban, en general, nombres vinculados a calles, plazas o referencias urbanas inmediatas, lo que permitía una identificación territorial directa por parte de los usuarios y facilitaba la orientación dentro del sistema.

A su vez, la legislación vigente ha permitido incorporar denominaciones conmemorativas mediante leyes particulares, **generando en numerosos casos dobles nombres o denominaciones extensas que afectan la legibilidad del sistema. La proliferación de leyes particulares que incorporan homenajes a estaciones ha generado un sistema de nombres cada vez menos claro para los usuarios.**

Esta situación ha producido, progresivamente, una pérdida de claridad en la identificación territorial de las estaciones, dificultando la lectura del sistema por parte de los usuarios, especialmente para quienes utilizan el subte de manera ocasional, para visitantes de la Ciudad o para turistas. En los sistemas de transporte masivo, la claridad en la nomenclatura constituye un elemento fundamental para la orientación y la navegación dentro de la red.

La experiencia internacional demuestra que los sistemas de transporte urbano más eficientes priorizan denominaciones simples, breves y vinculadas a referencias geográficas claras. La señalética y la cartografía de una red de transporte deben funcionar como un lenguaje universal, capaz de ser comprendido de manera rápida e intuitiva por millones de usuarios.

En este sentido, la multiplicación de denominaciones conmemorativas incorporadas al nombre oficial de las estaciones puede afectar la legibilidad del sistema, entendida como la capacidad de una red de transporte de ser fácilmente interpretada por quienes la utilizan. La legibilidad es un principio ampliamente reconocido en la planificación urbana y en el



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

diseño de sistemas de transporte público, ya que permite reducir tiempos de orientación, mejorar la experiencia de viaje y facilitar la identificación de destinos y combinaciones.

La presente iniciativa no pretende desconocer el valor de los homenajes y reconocimientos históricos que forman parte de la identidad cultural de la Ciudad. Por el contrario, propone ordenar su forma de incorporación dentro del sistema, distinguiendo entre la denominación principal de las estaciones —que debe cumplir una función de orientación territorial— **y las referencias conmemorativas, que pueden mantenerse mediante placas, señalética cultural u otros dispositivos dentro de las estaciones.**

Al mismo tiempo, la ley busca introducir criterios generales que permitan avanzar hacia una mayor coherencia del sistema de denominación de estaciones, estableciendo principios de claridad territorial, brevedad y correspondencia con referencias urbanas verificables.

Otro aspecto relevante del proyecto es la identificación de las estaciones de combinación como puntos estratégicos dentro de la red. A medida que los sistemas de transporte evolucionan, **resulta cada vez más importante reconocer fácilmente aquellos nodos donde confluyen varias líneas y donde se concentran grandes flujos de pasajeros.** La correcta identificación de estos nodos permite mejorar la orientación dentro de la red y reforzar la comprensión del sistema como un conjunto integrado.

En ciudades con redes de transporte consolidadas, los nodos de combinación suelen contar con denominaciones claras y consistentes que permiten reconocer fácilmente la interconexión entre distintas líneas. Este enfoque contribuye a que los usuarios perciban el sistema no como un conjunto de trayectos aislados, sino como una red integrada, en la cual las distintas líneas funcionan de manera coordinada.

En el caso de la Ciudad de Buenos Aires, el crecimiento de la red y el aumento sostenido de usuarios hacen cada vez más necesario fortalecer esta lógica de sistema. La claridad en la denominación de las estaciones constituye una herramienta fundamental para mejorar la experiencia de viaje, facilitar las combinaciones y consolidar una red de transporte público moderna y accesible.

En definitiva, la presente ley busca establecer un marco general de ordenamiento del sistema de denominación de estaciones, orientado a fortalecer la legibilidad del subte, mejorar la orientación de los usuarios y avanzar hacia una mayor coherencia del sistema en su conjunto. Se trata de una medida de planificación y organización que apunta a consolidar al subterráneo porteño como un sistema de transporte cada vez más claro, eficiente e integrado al funcionamiento de la Ciudad.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.