

SUBTE DE BUENOS AIRES

100 AÑOS





Subte de Buenos Aires - 100 Años

ISBN: 978-987-45215-1-4

Investigación y Redacción: Hernán Comastri y Fernando Gómez

Diseño Gráfico: Virginia Gallino

Fotografías actuales: Martín Gallino / SBASE

Fotografías históricas: Archivo General de la Nación / Pág. 25, 26 y 55: OSU Special Collections & Archives
Pág. 26 (abajo) The Field Museum Library / Pág. 38 (recuadro) State Library of New South Wales collection

Fotografías de los murales antiguos del Subte: Archivo Manrique Zago Ediciones
(cedidas expresamente a SBASE para esta publicación)

Realización: Anaquel Editora Consultora Comunicacional, www.anaqueleditora.com.ar

Copyright SBASE 2013©

SUBTE DE BUENOS AIRES

100 AÑOS



Buenos Aires Ciudad



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires



	CAPÍTULO I LOS ORÍGENES	11
	CAPÍTULO II CONSOLIDACIÓN DEL SUBTE PORTEÑO	25
	CAPÍTULO III LA EXTENSIÓN DE LA RED	39
	CAPÍTULO IV LA ARGENTINA DE MASAS Y EL SUBTE	53
	CAPÍTULO V UN NUEVO ESCENARIO Y UN NUEVO SUBTE	63
	CAPÍTULO VI EL SUBTE CAMINO AL CENTENARIO	75
	CAPÍTULO VII DEL PRESENTE AL FUTURO	83
	BIBLIOGRAFÍA	109

6



EL SUBTE CAMINO AL CENTENARIO

EL SUBTE EN DEMOCRACIA. LA CREACIÓN DEL PREMETRO Y LA INTEGRACIÓN DE LA ZONA SUR DE LA CIUDAD.

Con el retorno del país a la democracia, en 1983 empezaba una lenta tarea de reconstrucción de la que los subterráneos de Buenos Aires no serían una excepción. Si bien desde su creación SBASE había promovido un relanzamiento de los trabajos bajo la superficie de la ciudad, la apertura democrática trajo nuevas posibilidades y nuevos proyectos apuntados a solucionar los problemas de transporte de los porteños. Un servicio nuevo, el Premetro, se sumó a la red, conectando la misma con barrios que de ese modo pudieron integrarse con mayor protagonismo en la ciudad.

La concesión de los servicios a empresas privadas, por su parte, persiguió el objetivo de modernizar las instalaciones y ganar en eficiencia, dejando definitivamente atrás la historia del subterráneo como una fuente de déficits para el Estado. Después de años de inmovilidad, SBASE podía volver a abrir más estaciones y planificar nuevas líneas. Las mejoras en la administración de la red no sólo se evidenciarían en viajes más rápidos y cómodos, sino también en una infinidad de actividades culturales y solidarias que tendrían al Subte como escenario principal. También bajo las calles de la ciudad podía respirarse aquel aire de optimismo que reinaba en toda la sociedad argentina.

Los trabajos de extensión incluyeron a la línea D, en la que se inauguró, en 1987, un apeadero provisorio en la estación Ministro Carranza que sería reemplazado en 1993 por la estación definitiva. En 1997 se inauguraron

las estaciones Olleros y José Hernández, en 1999 fue el turno de Juramento y en el año 2000, el Subte llegaba hasta Congreso de Tucumán. En agosto de 2003 se inauguraron las estaciones Tronador y Los Incas de la línea B. El 9 de marzo de 2004 se licitó la ampliación de la línea A hasta Nazca, con Puán, Carabobo y Flores como estaciones intermedias; las obras comenzarían en el mes de abril de ese mismo año.

Sin embargo, algunos de los trabajos más importantes de la época tuvieron lugar sobre el trazado de la línea E: en 1985 se habían inaugurado las estaciones Emilio Mitre, Varela y Medalla Milagrosa, y apenas un año después las formaciones llegaban hasta la actual cabecera del servicio, Plaza de los Virreyes. Lo novedoso de estos trabajos fue que incluyeron la complementación con un nuevo servicio que, a pesar de correr sobre la superficie, pasaba a sumarse definitivamente a la red de transportes de SBASE. Apenas terminadas las obras del subterráneo en la estación Plaza de los Virreyes, comenzaba, desde aquel mismo punto, el tendido del Premetro.

Este nuevo servicio es un tranvía a nivel que complementa la red de subterráneos y la une con el sur de la ciudad, llegando hasta el barrio de Lugano. Entre junio de 1986 y los últimos días de 1987 se inauguraron un total de 15 paradas, incluyendo aquella que dejaba a sus pasajeros en la entrada del Parque de la Ciudad. De esta manera, los servicios de la red se



EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN, RAÚL ALFONSÍN, INAUGURA LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA D HASTA CABILDO Y MONROE EN OCTUBRE DE 1988.

OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DEL PREMETRO.





BARRIOS QUE ANTES ERAN PERIFÉRICOS COMENZARON A TENER VIDA PROPIA ADEMÁS DE ESTAR INTEGRADOS MEDIANTE LA RED DE SUBTE. CABALLITO, CON SU EMBLEMÁTICA ESQUINA DE ACOYTE Y RIVADAVIA, ES UNO DE ELLOS.

acercaban a los barrios más postergados de la ciudad, promoviendo su integración y su desarrollo económico y social. Hasta octubre de 1988, el servicio se cubrió con coches recarrozados de la línea A, que luego fueron reemplazados por coches especialmente diseñados para el Premetro por Materfer-FM, capaces de alcanzar los 70 kilómetros por hora.

Por otra parte, en 1993 se realizó un llamado a concurso para otorgar a una concesión privada la administración de la red de subterráneos, a la que se sumaban ahora el Ferrocarril Urquiza y el servicio del Premetro. En noviembre de aquel año, se resolvió adjudicar dicha concesión a la empresa Metrovías S. A., originalmente establecida por veinte años, pero en 1999 extendida hasta el 31 de diciembre de 2017. El Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación tomó esta decisión en razón de que la empresa había solicitado el subsidio operativo y las inversiones públicas más bajas para la realización de las obras exigidas por SBASE, que se mantuvo como propietaria de los subterráneos.

Como parte de estas obras se reemplazaron las antiguas escaleras mecánicas de las líneas B, C, D y E por modelos más modernos fabricados por la firma

AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA D. CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL PALERMO-DR. EMILIO RAVIGNANI.





LOS ELEMENTOS - JUAN DOFFO (1991) - ESTACIÓN PUEYRREDÓN, LÍNEA B.



EL SEÑOR DE LAS MOSCAS - EMMA GARGIULO (1991) - ESTACIÓN FEDERICO LACROZE, LÍNEA B.



TANGUEROS Y MILONGUEROS - CRIST (1991) - ESTACIÓN URUGUAY, LÍNEA B.

solidarias apuntadas a los sectores más vulnerables de la sociedad. Programas como, por ejemplo, el llamado *2 viajes x 1 alimento*, ofreció a los usuarios del servicio contribuir para el sostenimiento de los numerosos comedores comunitarios que alimentaban a más de 40 mil personas que experimentaban graves situaciones económicas.

Otras tantas actividades culturales han tenido al Subte como protagonista. Exposiciones y recitales se han dado cita bajo las calles de la ciudad atrayendo

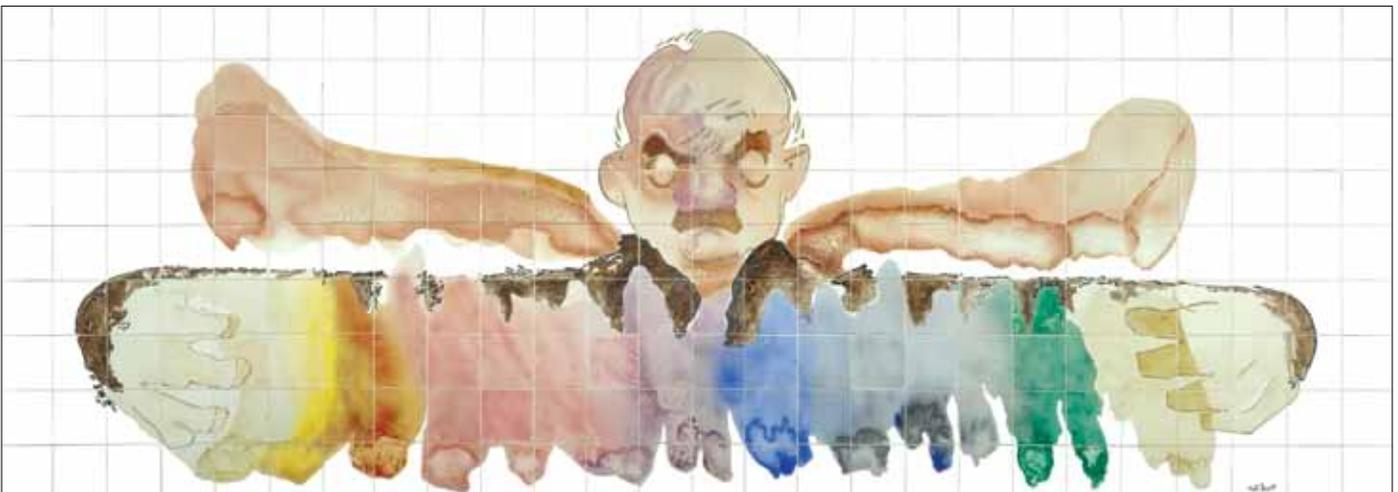
a los porteños hacia una nueva forma de acercarse a su medio de transporte predilecto. El mismo los ha desafiado, incluso, mediante concursos literarios, de fotografía y de cortos cinematográficos que ofrecieron a sus participantes la posibilidad de interpelar a los pasajeros, al tiempo que la escultura, la historieta, la danza y el teatro se han hecho un lugar en las estaciones de una u otra línea. Como a lo largo de toda su historia, el subterráneo de Buenos Aires capturaba la esencia y el espíritu de la ciudad, y se convertía en punto de encuentro para sus vecinos.



GARDEL POR TRES - ANDRÉS COMPAGNUCCI (1991) - ESTACIÓN CARLOS GARDEL, LÍNEA B.



MI BUENOS AIRES QUERIDO - CARLOS PÁEZ VILARÓ (1999) - ESTACIÓN CARLOS GARDEL, LÍNEA B.



ÁSTOR PIAZZOLLA - HERMENEGILDO SÁBAT (2000) - PASAJE LIMA SUR, LÍNEAS A Y C.

7



DEL PRESENTE AL FUTURO

EL TRABAJO DE SBASE. EL SUBTE INTEGRADO A LA RED DE TRANSPORTES. LA EXTENSIÓN DE LA RED.

En la actualidad el subte porteño se encuentra en un período clave de su historia. Desde comienzos de 2013 pasó a estar bajo la órbita del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Este traspaso del comando del subte, del gobierno nacional al de la ciudad, requirió de un arduo trabajo de las partes para acordar los puntos elementales y finalmente fue aprobado por la Legislatura Porteña en diciembre de 2012, en una sesión extraordinaria convocada especialmente para debatir y acordar el proyecto de transferencia.

La ley sancionada, número 4.472, entró en vigencia en enero de 2013 y reubicó a SBASE como principal protagonista de los destinos del subte porteño. La empresa consolidó su función a cargo del desarrollo y la administración del sistema de infraestructura del subte, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de la operación del servicio. Además, mediante la ley se declaró la emergencia de la prestación del servicio dando cuenta de un estado de la situación que requería sumo trabajo para llegar a las condiciones óptimas. En esta dirección, se trazaron planes en diferentes áreas que al mismo tiempo buscan soluciones inmediatas y una vinculación con objetivos mayores. El estado de emergencia reclama de dichas soluciones para que los usuarios puedan seguir utilizando este vital servicio pero, al mismo tiempo, SBASE busca reubicar estas labores en un sendero de largo alcance guiado por la planificación en extenso para pensar una red de subterráneos que se adapte

a los adelantos de la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores. De este modo, en un presente complejo, los distintos sectores que conforman la comunidad del subte comienzan a pensar en reposicionar el servicio en el lugar que supo tener en sus inicios, cuando despuntó como el primer subterráneo de Hispanoamérica.

EL PRESENTE DEL SUBTE PORTEÑO

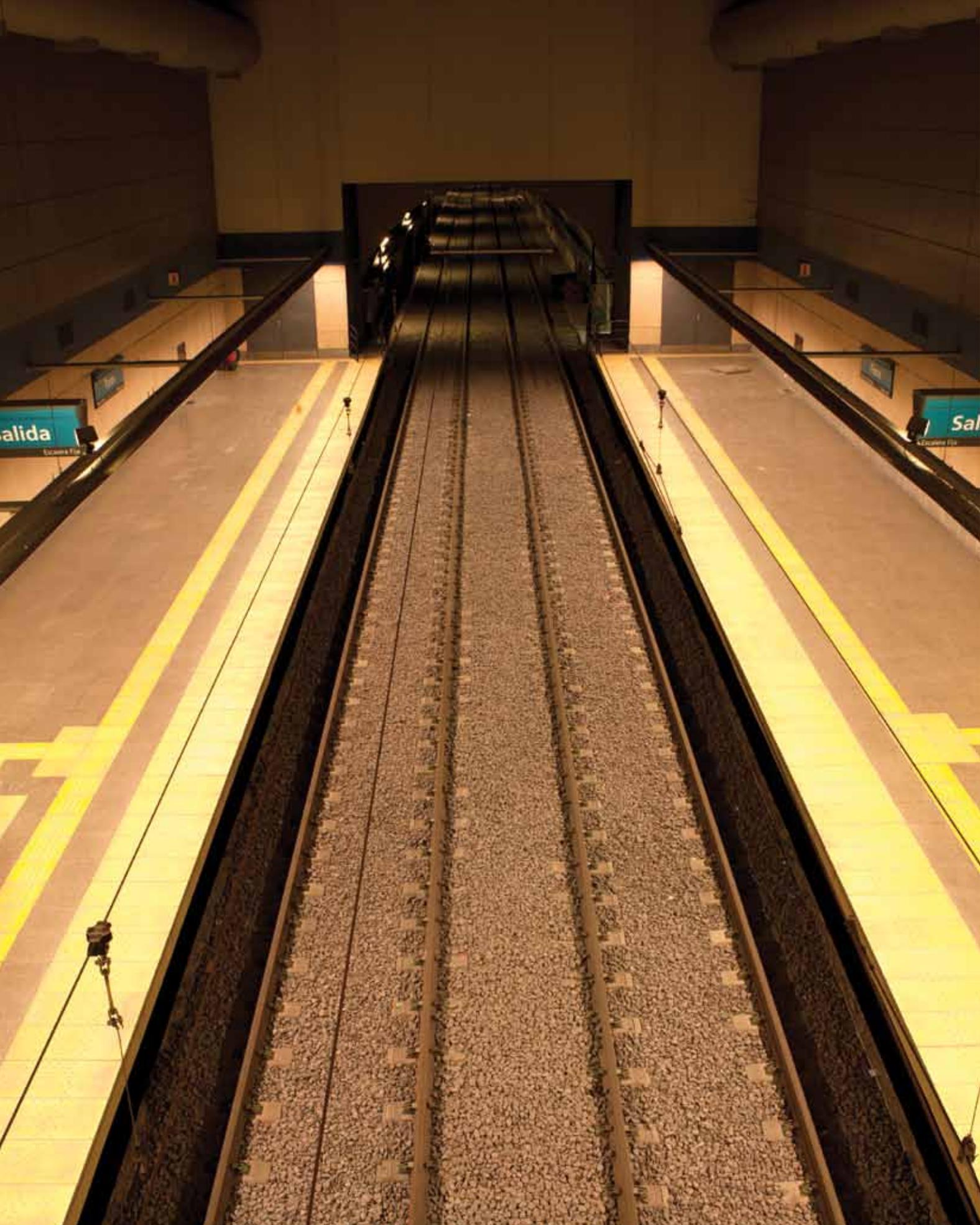
En la actualidad la red del subterráneo porteño tiene una extensión cercana a los 60 kilómetros. Cuenta con seis líneas que forman un singular dibujo radial con una notoria confluencia en el microcentro porteño, a las que se suma la línea de Premetro. Tres de estas líneas tienen como una de sus estaciones terminales los alrededores de la Plaza de Mayo, la plaza central de la Ciudad de Buenos Aires. Asimismo, la línea B finaliza a escasas cuadras de dicha plaza. A estas cuatro líneas las cortan en dos alturas diferentes las líneas restantes. Mientras que la línea C lo hace en las cercanías o incluso dentro del microcentro, la nueva línea H circunda a la altura de la avenida Jujuy – Pueyrredón, uniendo las líneas E, A y B, estando también proyectado el empalme con la línea D. En total, las líneas suman 100 estaciones por las que circulan diariamente casi un millón de pasajeros. La primera de las líneas en surcar el subsuelo porteño ha sido en los últimos tiempos escenario de modificaciones sustanciales. Entre ellas se destaca la renovación de su flota con la llegada de vagones procedentes de la

empresa china CITIC. Estos nuevos coches cuentan con una moderna tecnología que permitió dar un paso adelante en materia de confort, rapidez y seguridad. Cada uno tiene una capacidad para 36 pasajeros sentados y casi cien parados y están equipados con aire acondicionado. Además, cuentan con dispositivos visuales y auditivos de indicación de la estación y están equipados con cámaras de seguridad, alarma, luces e intercomunicador de emergencia. Para ponerlos en uso, se detuvo el funcionamiento de la línea durante un período del verano de 2013 en el que se trabajó para realizar las pruebas estáticas y dinámicas necesarias. La reanudación del servicio se logró realizar antes de lo previsto y tuvo lugar en un acto con la presencia del Ministro del Interior y Transporte de la Nación, Florencio Randazzo y del Jefe del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Mauricio Macri, quien afirmó “hemos puesto a la línea A en el siglo XXI”. La puesta en funcionamiento de los coches CITIC significó además la adaptación de las formaciones FIAT: se cambió la tensión de 1100 a 1500 voltios y se modificaron las ruedas para que circulen de forma óptima.

Por otro lado la llegada de los nuevos coches procedentes de China puso en consideración pública el valor histórico que tenían los vagones reemplazados y fue corriente encontrar a los porteños tomándose fotografías en el interior de las unidades de la línea

A en los días previos a su retiro. Sin embargo, los coches Brugeoise, conocidos como “brujas” por los porteños, no serán pasados al olvido. Actualmente se encuentran bajo protección patrimonial gracias a la ley 2.796 sancionada por la Legislatura Porteña en 2008. En el marco de esta ley, luego del retiro de circulación efectiva, SBASE llamó a licitación para la puesta en valor de siete coches Brugeoise y un Preston. Las labores quedaron a cargo finalmente de un equipo de trabajo coordinado desde SBASE y conformado con profesionales y especialistas de primer nivel, experimentados en las tareas de restauración.





LA LÍNEA A INAUGURÓ, EN LOS ÚLTIMOS TIEMPOS, LAS ESTACIONES PUÁN, CARABOBO, SAN JOSÉ DE FLORES Y SAN PEDRITO.



Además cuentan con el aporte de la Asociación Amigos del Tranvía. Las expectativas son que estos coches puedan realizar un servicio turístico-cultural en ocasiones especiales.

Más allá de los cambios en el material rodante, desde SBASE se busca un avance integral en el subterráneo. Entre las directivas que guían la gestión, no es menor la ubicación de los usuarios como especial prioridad. En este sentido, se registran una serie de medidas que tuvieron lugar en los últimos tiempos. Así, encontramos que se ha inaugurado la primera Unidad de Orientación y Denuncias (U.O.D). En esta unidad, ubicada en el nodo obelisco, donde se unen las líneas B, C y D, se pueden radicar denuncias por contravenciones y delitos, facilitando a la comunidad el acceso a la justicia y a la presentación de reclamos. Las sugerencias y los reclamos también pueden llegar en forma veloz a partir de nuevas terminales interactivas que se instalaron en la línea A. Estas terminales reciben más de 200

consultas diarias puesto que, mediante su utilización, los usuarios se pueden también informar del recorrido, chequear trámites, etc. Por otro lado, recientemente el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires creó una aplicación digital (app) para dinamizar el vínculo con los usuarios. Aquellos que descarguen esta aplicación en sus dispositivos digitales tendrán a disposición información continua y actualizada del estado de la red de subterráneos, con avisos especiales en caso de alteraciones o demoras. Además, esta aplicación cuenta con información adicional como datos históricos y fotografías.

Una de las novedades de los últimos tiempos en la forma de viajar ha sido la incorporación de tarjetas que se complementan con los pases magnéticos. En un principio fue el turno de la tarjeta "Monedero" y en el último año llegó la tarjeta SUBE, que debe sus siglas a Sistema Único de Boleto Electrónico.



CABINA DE CONDUCCIÓN DE UN COCHE CITIC







la línea E se ubicará como la única que conecta directamente con todas las demás líneas.

Para dos especialistas en el tema, como son Juan Pablo Martínez y Roberto Agosta, esta extensión bajo la Avenida Leandro N. Alem termina de dar forma y justificación a la línea distinguida por el color violeta.

El Plan de Expansión de SBASE tiene previsto la construcción de nuevas líneas. En principio están diseñadas las líneas F, G e I. La línea F está prevista desde Constitución hasta Plaza Italia, con un trazo importante bajo la avenida Entre Ríos-Callao. La línea G iría desde Retiro hasta Cid Campeador, siendo su recorrido radial, en el subsuelo de las avenidas Santa Fe, Córdoba, Estado de Israel y Díaz Vélez. Por su parte, la línea I está diseñada para conectar el barrio de Caballito con Palermo, partiendo desde Emilio Mitre y Directorio para arribar a las inmediaciones de la avenida Scalabrini Ortiz. Este ambicioso Plan de Expansión está llamado a modificar la manera de transportarse y circular de los porteños.





LA LÍNEA B SE EXTENDIÓ HASTA EL BARRIO DE VILLA URQUIZA CON LAS ESTACIONES ECHEVERRÍA Y JUAN MANUEL DE ROSAS

