

1913 - 2003



El Subte de Buenos Aires:
un viaje de noventa años



El Subte de Buenos Aires:
un viaje de noventa años

1913-2003

Metrovías 

El Subte de Buenos Aires: un viaje de noventa años

Impreso por Akian Gráfica Editora para Metrovías
Buenos Aires, noviembre de 2003

Copyright © Metrovías 2003

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723

ISBN: 987-21036-0-7

El Subte de Buenos Aires: un viaje de noventa años fue realizado para Metrovías por Historia Urbana
(de Alfredo Cortés y Roberto Casazza) www.historia-urbana.com.ar

Investigación histórica (capítulos 1 y 2): Mariana Parma

Investigación iconográfica (capítulo 5): Nicolás Kwiatkowski, Alfredo Cortés y Roberto Casazza

Investigación fotográfica: Nicolás Kwiatkowski, Andrés Levinson y Roberto Casazza

Diseño y producción gráfica: Virginia Gallino y Gustavo Sidi

Redacción: Mariana Parma, Alfredo Cortés, Roberto Casazza y Lisandro de la Fuente

Fotografías (de murales realizados entre 1991 y 2002): Pedro Roth y Nicolás Lerner

Coordinación y supervisión del libro por parte de Metrovías: Dirección de Relaciones Institucionales

Foto de tapa: Avenida de Mayo (año 1913).

Foto de portada: Ingenieros supervisando las obras del Subte (año 1913).

Las fotografías históricas fueron obtenidas en el Archivo General de la Nación (Departamento de Fotografía).

La mayoría de las imágenes de los murales del Subte –tomadas del libro *Arte bajo la Ciudad*– y dos imágenes del libro *Los túneles de la Manzana de las Luces*, publicados ambos por Manrique Zago Ediciones, son reproducidas en el presente libro por gentileza de su editor. La imagen de la página 16 fue originalmente publicada en el libro *Viaje al Centro de la Tierra* de Julio Verne, Colección “Grandes Aventuras”, Editorial Sigmar, Buenos Aires, 1985. Su reproducción ha sido autorizada por dicha editorial.



Metrovías S.A.: Bartolomé Mitre 3342, C1201AAL Buenos Aires, Argentina

Tel.: (54-11) 4959-6800 / Fax: (54-11) 4866-3037

Website: www.metrovias.com.ar / E-mail: info@metrovias.com.ar

Indice

	ACERCA DE ESTE VIAJE	9
1	LA CONQUISTA DE LO PROFUNDO	11
	El mundo subterráneo como sueño y escenario	13
	Los orígenes del Subte	17
	Los primeros subterráneos: modernidad y misterio	20
2	HISTORIA DEL SUBTE DE BUENOS AIRES	23
	Buenos Aires se moderniza	25
	De los primeros proyectos al Subte porteño	34
	La formación de la red de subterráneos	38
	Evolución de la red de subterráneos	59
3	PRESENTE Y FUTURO DEL SUBTE	69
	El Subte en los umbrales del Tercer Milenio	71
	Presente y futuro del Subte de Buenos Aires	73
	¿Qué es Metrovías?	74
4	LA CULTURA DEL SUBTE	83
	Cultura subterránea	85
	El Subte Vive	87
5	LOS MURALES DEL SUBTE	97
	Los murales del Subte: Retrato de identidad	99
	Los nueve ciclos iconográficos	100
	BIBLIOGRAFÍA	122



ACERCA DE *este viaje*

Emprendemos aquí un viaje por la historia del Subte de Buenos Aires. En las páginas iniciales recordamos aquella primera, maravillada mirada a los antiguos espacios bajo tierra imaginados, hallados o construidos por el hombre, y luego, avanzando con la historia, celebramos el nacimiento en el Viejo Mundo del transporte urbano subterráneo, que convirtió aquel universo otrora multifacético en una ágil red de comunicación y tránsito. Combinación obligada, nuestro primer transbordo nos llevará a recorrer la vida política y social del país, desde la Argentina del Centenario hasta la de nuestros días, casi un siglo intenso y vital que ha presenciado la esforzada construcción de la telaraña subterránea que recorre las entrañas de la gran ciudad que asoma junto al Río de la Plata. Al cabo de este rico y emotivo tramo arribaremos a destino, el Subte de nuestros días, no sin antes asomarnos a un futuro que se intuye cercano y que redobla la apuesta ciudadana por extender su vasto universo bajo superficie. Y en las páginas que cierran este largo viaje, nos maravillamos nuevamente ante la imaginación creadora, al descubrir en la obra silenciosa de numerosos artistas y en las formas y colores de los murales que decoran las estaciones del Subte de Buenos Aires las huellas de las pasiones que animaron estas nueve décadas de intensa creación y logros.

En todos los momentos de nuestra travesía latirá el espíritu de aquellos que con su duro esfuerzo construyeron nuestra sólida realidad bajo superficie, el de quienes trabajan hoy en las entrañas de la ciudad y el de los anónimos pasajeros que se sumergen y se elevan cada día vertiginosamente para imprimirle sin más su ritmo y sus pensamientos al universo subterráneo. Con ellos, y para todos ellos, nos proponemos retratar la rica historia de nuestro querido Subte, el mismo que acoge día a día las variadas experiencias vitales de quienes transitan por nuestra ciudad.



LA CONQUISTA

de lo profundo

Bajo la superficie de un pasado remoto e inaccesible, un universo enigmático de tumbas, criptas e hipogeos dio forma a mitos, leyendas y creencias fantásticas.

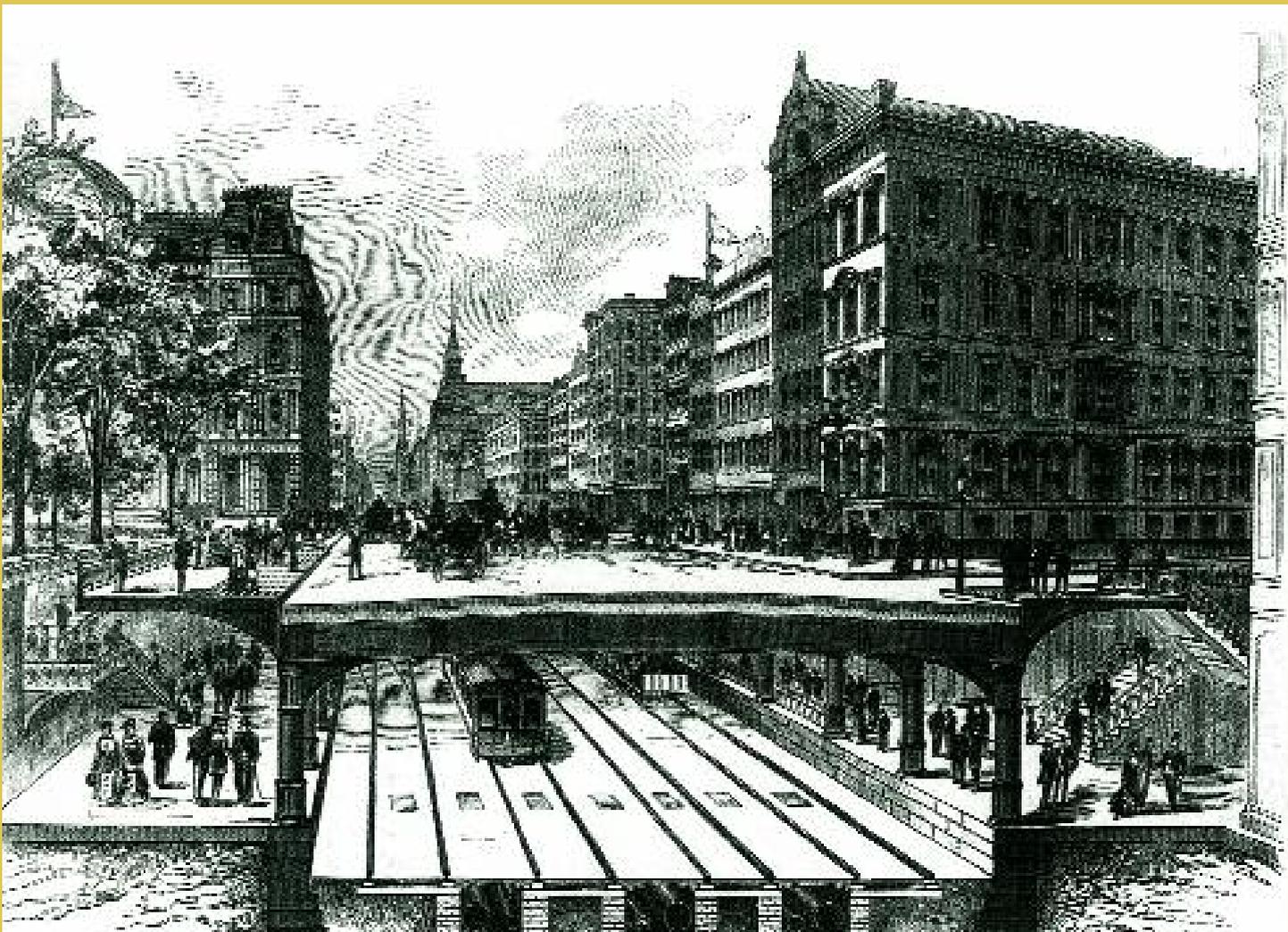
El subterráneo, como ambicioso proyecto urbanístico y ferroviario, reconoce sin embargo su origen en la hendidura emocional grabada en la imaginación de los hombres a partir de primarios temores y en su asociada fascinación ante lo desconocido.

La representación de un mundo por fin iluminado bajo tierra alcanzó a materializarse en la Europa de mediados del siglo XIX.

Todo lo que una persona puede imaginar,
otras podrán hacerlo realidad.

Julio Verne

PROYECTO DEL FERROCARRIL
SUBTERRÁNEO DE NUEVA YORK



EL MUNDO SUBTERRÁNEO COMO SUEÑO Y ESCENARIO

El universo subterráneo como escenario

En lo íntimo de la tierra existe desde tiempos antiguos un rico universo que con- voca al respeto. En él, las distintas civilizaciones desplegaron cultos, ritos y ceremonias. En Egipto, por ejemplo, fueron abiertos gigantescos depósitos mor- tuorios, como el Valle de los Reyes, jalonado con túneles profundos y tumbas im- penetrables que atesoraban todo aquello que el faraón podía precisar en su vida futura. Los pasajes bajo superficie reconocen un uso religioso que se mostró in- variable a lo largo del tiempo. En el mundo grecorromano, los oráculos estaban ubicados en ámbitos subterráneos, como el de Delfos, abierto en una grieta del sue- lo, en la que “se encuentra la temible caverna de la aterradora Sibila de donde surgen sus profecías”, según nos describe Virgilio en *La Eneida*. Entre la leyenda y la vida real, estos ámbitos bajo tierra fueron escenario de distintas prácticas religio- sas. Herejías y religiones perseguidas hallaron en ellos protección; la vida contem- plativa de ermitaños y anacoretas –y también la de magos y miembros de sectas órficas y gnósticas– transcurrió a menudo en estos refugios naturales, en los que era posible sumergirse (*katábasis*) en la profundidad del misterio para retornar pu- rificado tras un ascenso renovador (*anábasis*).

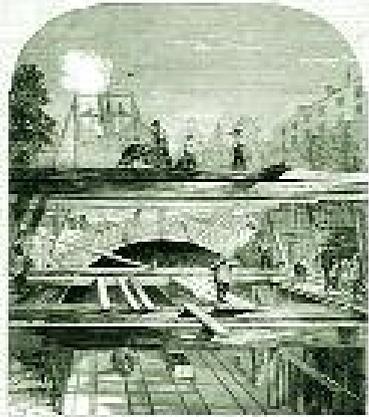
A los túneles fueron atribuidas cualidades taumatúrgicas y medicinales: aguas con poderes curativos y renovadores brotaban en escogidas aberturas que ofrecían desde lo profundo el manantial más puro. También la Europa medieval otorgó a estos ámbitos un carácter sagrado y mágico. La adoración de piedras en santua- rios subterráneos fue practicada en ritos atribuidos a los caballeros templarios. Análogamente, muchos templos cristianos han sido construidos sobre algunas de estas hendiduras sacras, como la magnífica catedral de Chartres en Francia. Gru- tas en las que apareció bajo diversas advocaciones la Virgen María, y nada menos que la sepultura de Cristo, se suman a la larga lista de espacios subterráneos sa- grados. Sobre esta última se levantó la iglesia del Santo Sepulcro, considerada du- rante la Edad Media como centro físico del mundo, y que fue motivo de fatigo- sas luchas y de fantásticas historias tejidas entre extenuados cruzados cristianos y aguerridos musulmanes. La energía inmanente de la tierra –se creía– desbordaba en aquel sitio y comunicaba su fuerza a las criptas, donde descansaban reliquias expuestas a los peregrinos.

Paradójicamente, el mundo subterráneo cumplió también una función astronómi- ca. Los pasajes semisubterráneos de los druidas, por ejemplo, como también los



CATACUMBAS
DE SAN CALIXTO
EN ROMA





LOS PRIMEROS SUBTERRÁNEOS: MODERNIDAD Y MISTERIO

El siglo XIX revolucionó los espacios urbanos. En Londres y París, capitales de la modernidad, la proliferación de actividades, vehículos y personas hizo estallar el antiguo trazado de las ciudades y el suministro de servicios públicos. Fueron necesarias entonces novedosas transformaciones en la infraestructura para que el caos no hiciera tambalear la enorme productividad de las nuevas ciudades de masas.

El transporte subterráneo, en principio concebido para mitigar los trastornos del tránsito, a la vez se proponía como un revolucionario intento por apaciguar el vértigo de habitar una metrópolis. En 1863, unas treinta mil personas se reunieron para festejar la apertura del primer subterráneo de la historia, el London Metropolitan Railway, cuya única línea unía Baker Street con Farringdon Road. El experimento fue exitoso a juzgar por los miles de londinenses que comenzaron a utilizarlo diariamente. En París, mientras tanto, la competencia entre distintos proyectos retrasó la construcción de la primera línea del Métro hasta 1900. La fascinación por el curioso medio de transporte llevó a que, en sólo seis meses, 15 millones de pasajeros transitaran la línea Vincennes-Porte Maillot. Una década más tarde, una red de diez líneas recorría casi 100 km bajo el suelo parisino.



CONSTRUCCIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE LONDRES

Glosario

Locomotora a vapor. El ferrocarril de superficie y semienterrado nació con el invento de la caldera a vapor capaz de proporcionar fuerza de tracción. La idea en estado embrionario ya había sido propuesta por Sir Isaac Newton, quien construyó hacia 1680 el primer dispositivo, aunque fue desechado por poco práctico. Sin embargo en 1814, el ingeniero inglés George Stephenson inventó la locomotora a vapor. Un mecanismo que comienza en el "hogar" donde se consume el carbón, la ma-



COCHE A VAPOR DE NEWTON



dera u otro combustible y que a través de tubos pasa el calor a una caldera llena de agua, que se transforma en vapor por el calor y se condensa en un colector. Por la chimenea el calor que queda en la caldera sale al exterior; el vapor pasa a través de unos conductores hasta los cilindros y acciona así las ruedas de la locomotora, saliendo luego por la chimenea. El transporte de carbón primero y luego el de pasajeros adoptaron este invento.

Al igual que otros adelantos tecnológicos de la Inglaterra victoriana, el subterráneo produjo en algunos desconcierto e incluso aversión. “El próximo fin del mundo se precipitará con la construcción de las vías del metro, que penetrarán en las regiones infernales molestando con ello al diablo”, anunció con tono apocalíptico un predicador en 1868. La acumulación de ruido, calor y humo en los túneles, problema que se solucionó apenas comenzaron a circular los primeros trenes eléctricos, hacía creíble la profecía.

Era de esperar que los enigmáticos túneles comenzaran pronto a rondar el imaginario artístico de la época. No tardaron en hacer pie en la literatura: Sherlock Holmes debió recorrerlos junto a Watson a fin de resolver el crimen de la estación de Aldgate Street y el robo de los planos del submarino Bruce-Partington. La silueta del detective aún ilustra los mosaicos de la estación de Baker Street, la calle donde Sir Arthur Conan Doyle situó la oficina de su célebre personaje.

Tema o escenario de fotografías, películas y canciones, el misterio que acompaña al subterráneo desde su nacimiento permanece intacto, aunque desplazarnos bajo tierra ya no nos sorprenda.



TRABAJOS EN
LOS TÚNELES
DE LONDRES



EL METROPOLITAN RAILWAY DE LONDRES EN 1868, CINCO AÑOS DESPUÉS DE SU INAUGURACIÓN

Sistema de cable. En Estados Unidos, con el propósito de sustituir la fuerza de mulas y caballos en el transporte público de superficie, se ensayó con un cable de acero que corría junto a los rieles. Cada coche se asía al cable maestro mediante una mordaza. El cable era tirado por ruedas gigantes movidas por una máquina a vapor en la estación terminal. Una mayor o menor presión de la mordaza sobre el cable permitía, por deslizamiento, graduar los movimientos de arranque y frenado. Pronto muchas ciudades decidieron adoptar el nuevo sistema silencioso, que no generaba humo ni gases contaminantes –salvo en su planta de fuerza– y que permitía a las unidades remontar cuestas empinadas y desplazarse a buena velocidad.

Sistema Sprague. A fines del siglo XIX, la energía eléctrica

sustituyó a la fuerza del vapor en el transporte ferroviario, otorgándole limpieza, mayor uniformidad, velocidad y potencia de tracción. El ingeniero Frank Sprague, asistente de Thomas Alva Edison, propuso el empleo de los flamantes motores eléctricos. Los tranvías reemplazaron sus sufridos caballos por otros mecánicos alimentados por esa fuerza invisible que podía tomarse desde un simple cable aéreo (la catenaria). La principal dificultad estribaba en que no era posible controlar los distintos motores de los coches desde un mismo comando. El ingeniero Sprague resolvió el problema concibiendo una hilera de coches autopropulsados, gobernados por un solo conductor al frente de la formación. El sistema combinaba así electricidad con autopropulsión, inaugurando una etapa de gran desarrollo y difusión del transporte subterráneo.





HISTORIA DEL SUBTE de Buenos Aires

Continuando nuestro viaje, la próxima estación nos ubica en la Argentina de fines del siglo XIX. Un país que giró al compás de los nuevos tiempos y que enarbola al progreso como divisa emblemática. Buenos Aires crece y moderniza su fisonomía.

Fruto de los sueños, proyectos y esperanzas de la época, nace con el nuevo siglo XX el Subte porteño.

Fueron diez las compañías
de tranvías a caballo
que cruzando la ciudad
se llegaban a Belgrano
a la Boca del Riachuelo
a los Corrales, a Almagro
y un carro detrás del otro
todos a Plaza de Mayo.

Iban los rieles audaces
entrando dentro del campo
camino de Puente Alsina,
la Recoleta y el Bajo.
Unos llegaban a Boedo
ya submarinos del barro
en las curvas herrumbradas
morían los carromatos.

Emilio Lascano Tegui
"Las acuarelas poéticas de
Muchacho de San Telmo" (1895)

CALLE CALLAO
(HACIA 1890)



BUENOS AIRES SE MODERNIZA

La situación nacional de 1880 a 1930

En la Argentina de fines del siglo XIX, la ilusión de alcanzar un progreso indefinido inspira las acciones de toda una generación: “La Generación del ’80”. Este grupo social de ideología liberal y positivista ejercía por entonces la dirección económica, política y cultural del país; su objetivo era construir una “Argentina moderna”, reconociéndonos en el espejo de Europa. El ideal del progreso acompaña el surgimiento y la consolidación de la economía agroexportadora entre los años 1880 y 1930, época en que verán la luz los primeros subtes porteños. El modelo de crecimiento económico hacia afuera estaba basado en las exportaciones agropecuarias, pujante factor dinámico de la economía. Argentina se convirtió en uno de los países más ricos de América. El progreso del campo, especialmente de la ganadería, cimentó el crecimiento del país. Se multiplicaron las exportaciones de congelados o enfriados hacia Inglaterra, principal mercado para las carnes argentinas. La demanda internacional obliga a los criadores a mejorar las razas ganaderas para aumentar la calidad del producto. Al boom de las carnes, le sigue el de los cereales. El agro comienza a aumentar su producción de trigo y de maíz en la provincia de Santa Fe, en el sur de Córdoba y en el norte de Buenos Aires. Gracias a los buenos precios internacionales, los dividendos provenientes de las exportaciones de granos superan a los de los productos ganaderos. Poco a poco fueron incorporándose nuevas tecnologías al cultivo, silos y molinos con miras a la comercialización. En un contexto internacional favorable, el nuevo país que se integra al mundo exporta bienes agrícolas y recibe a cambio capitales en forma de inversiones y manufacturas. Aparecen lucrativas oportunidades de inversión tanto para la puesta en producción de nuevas tierras como para crear una verdadera infraestructura de transportes.

El prerrequisito indispensable que tuvo el crecimiento de la época fue la expansión de la red ferroviaria. Los ferrocarriles, principal rubro de inversión del capital extranjero, en particular británico, se



PLAZA DE MAYO,
PIRÁMIDE DE MAYO
Y CATEDRAL (AÑO 1886)



AVENIDA DE MAYO
(HACIA 1890)

PLAZA DE LOS
DOS CONGRESOS
(AÑO 1902)



La Capital se transforma. Mirando a Europa, se multiplican los lugares de esparcimiento y de paseo, como jardines zoológicos y parques botánicos. Pero el cambio revela algo más. Es el paso de la gran aldea a la gran ciudad. Los nuevos transportes, la federalización (año 1880) que establece sus nuevos límites y la gran inmigración permiten a la renovada Buenos Aires concentrarse en el cambio de su fachada. Toma cuerpo entonces el impulso para la construcción de edificios públicos monumentales, el trazado con dos avenidas en cruz (Avenida de Mayo y Avenida 9 de Julio) que facilitarán la circulación de superficie, la apertura de las Diagonales Norte y Sur (Roque Sáenz Peña y Julio A. Roca), las obras en la Costanera Norte, el ensanche de las calles Corrientes, Córdoba, Belgrano, Santa Fe... La Plaza de Mayo se agiganta, el Cabildo pierde los arcos del ala izquierda y se abre la Avenida de Mayo en dirección oeste hasta Callao, donde se proyectó una plaza para enmarcar el nuevo edificio del Congreso de la Nación. A lo largo de la nueva avenida se construyeron edificios según las pautas del estilo francés; surgen oficinas, hoteles, restaurantes y casas de comercio. La avenida se transforma en el centro neurálgico de la ciudad para el Centenario de Mayo. Se construye el Palacio Municipal y el edificio del diario *La Prensa*; se inicia la construcción del Palacio de Justicia; se traslada el Teatro Colón. Y hacia el norte, Buenos Aires se engalana con residencias de estilo francés que rodean la plaza Carlos Pellegrini, hoy sedes de varias embajadas. La nueva cara de Buenos Aires se ilumina a partir de 1896, cuando se inaugura el alumbrado eléctrico del centro. Hacia 1920 la consideran la “París de Sudamérica”; su Avenida de Mayo es comparada con la Gran Vía de Madrid. Una verdadera revolución arquitectónica embellece desde entonces la ciudad.

Los cambios edilicios fueron acompañados por importantes desplazamientos sociales. Buenos Aires, “la gran aldea” que retrató en su novela Lucio V. López, es

AVENIDA DE MAYO.
AL FONDO SE DIVISA
EL CONGRESO
DE LA NACIÓN
(NOVIEMBRE DE 1926)



ya toda una “ciudad europea” en términos de estratificación, habitantes y cultura.

La clase más acomodada abandona el casco histórico –la Plaza de Mayo– y construye en el norte imponentes palacios, mientras los inmigrantes se apiñan en los conventillos del centro y sur porteños. Sin embargo la expansión de Buenos Aires y de sus transportes permite el rápido traslado a los lugares de trabajo, condición fundamental para abandonar el conventillo y acceder a la casa propia. La población se desplaza y el centro se descomprime. Mientras el puerto se moderniza, ferrocarriles y tranvías modelan los barrios hacia el 1900, rápidamente convertidos en los nuevos espacios públicos con códigos culturales propios y perdurables.



AVENIDA
ALVEAR Y
MONTEVIDEO
A FINES DEL
SIGLO XIX

Orgullosa de sus nuevos contornos, Buenos Aires se exhibe. Durante la presidencia de Alvear (1922-1928) habrán de sucederse las visitas ilustres: el príncipe Humberto de Saboya y el Príncipe de Gales, Eduardo de Windsor, recorren sus paseos y admiran sus edificios. También visitaron la ciudad el maharajá de Kapurthala, el escritor italiano Filippo Marinetti y el físico Albert Einstein. El conde de Keyserling, Waldo Frank, Antoine de Saint-Exupéry, José Ortega y Gasset son recibidos como huéspedes. Pero el momento culminante de la exhibición de Buenos Aires al mundo ocurrió tiempo atrás, cuando el esplendor enmarca los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo. Para la celebración llegan el vicepresidente del Perú, Eugenio Larraburu y Unanue, y el presidente de Chile, Pedro Montt, con una gran comitiva. Hacen lo propio estadistas como el francés Georges Clemenceau, escritores y periodistas como Ramón del Valle Inclán y Vicente Blasco Ibáñez. La figura descollante fue la Infanta Isabel de Borbón, tía del rey español Alfonso XIII, que simbolizó el cambio de imagen de España para las elites. Se suceden ceremonias, desfiles, congresos, banquetes, funciones de gala... Era la exhibición de una nueva Buenos Aires, una ciudad que se miraba en el espejo europeo y que intentaba contar con todos los símbolos de la innovación. El Subte ocupaba un lugar especial entre ellos.

LA INFANTA ISABEL
Y EL PRESIDENTE
DE LA NACIÓN
JOSÉ FIGUEROA ALCORTA
DURANTE LOS FESTEJOS
DEL CENTENARIO
(MAYO DE 1910)



A fines del siglo XIX y comienzos del XX, una espléndida variedad de estilos arquitectónicos dibuja en Buenos Aires el rostro de la admirada Europa. El ingeniero Francisco Tamburini reforma la Casa Rosada (sede del Poder Ejecutivo Nacional) inspirándose en los ideales arquitectónicos del Renacimiento italiano. En 1906, al otro extremo de la Avenida de Mayo, se inaugura la nueva sede del Poder Legislativo Nacional: el monumental edificio del Congreso de la Nación, proyectado por el arquitecto Víctor Meano al estilo del alto academicismo italiano. El academicismo francés se advierte en el Palacio de Tribunales de Plaza Lavalle (Poder Judicial de la Nación), en el edificio del Correo Central y en las grandes mansiones de



Barrio Norte (Palacio Errázuriz y Palacio San Martín). Francisco Gianotti diseña la Confitería del Molino, un ejemplo de la arquitectura antiacademicista del estilo art nouveau, que se multiplica en aldabas, cerraduras y faroles porteños. Y por fin, el eclecticismo de la Confitería Munich (hoy Museo de Telecomunicaciones) y del Palacio de Aguas Corrientes completa un verdadero compendio de tendencias arquitectónicas que exhibe Buenos Aires al despuntar el siglo XX.

EL PALACIO DE AGUAS CORRIENTES,
EN LA INTERSECCIÓN DE CÓRDOBA
Y RIOBAMBA



PLAZA SAN
MARTÍN Y
PABELLÓN DE
BELLAS ARTES
(AÑO 1890)

Los festejos del Centenario

1910 es el año en que el mundo aguarda expectante el paso fugaz del cometa Halley, mientras en Argentina se encienden las luces del año del Centenario. El cometa bendecía con su aparición aquellos festejos organizados en ocasión de los cien años de la Revolución de Mayo, un momento elegido para mostrar al mundo el progreso conquistado. Los diarios promocionan los lugares privilegiados para observar el desfile de las delegaciones. Se colocan las piedras fundamentales de los monumentos que engalanarán a Buenos Aires. Se organizan congresos: el Americanista de Arqueología, el Feminista y el Internacional de Medicina e Higiene; los congresistas del mundo pasearon en *tramway eléctrico*. La Avenida del Libertador se cubre con los pabellones de las diferentes Exposiciones: Internacional de Arte, Internacional de Higiene, de Productos Españoles, Internacional de Agricultura y Ganadería, la Industrial y la Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres. Esta última obligó a importar de Europa unos 125 coches motor y 80 acoplados; fue, por lejos, la más atractiva, con su tobogán de agua, los coches aerovías, el ferrocarril liliputiense, el cinematógrafo, el teatro de guignol, los conciertos, los fuegos artificiales... Los festejos programados alcanzan su punto máximo en el mes de mayo: recepciones de gala, funciones teatrales extraordinarias, desfiles civiles y militares. Y se llega a la jornada histórica del 25 de mayo. Todo comienza con la formación de los escolares en la Plaza Congreso. Se entonan el Himno Nacional y el Canto a la Bandera. Al mediodía, se ofi-

cia el Tedéum y, por la tarde, se inicia el desfile por la Plaza de Mayo, Florida y la Plaza San Martín. Disfrutan de la memorable jornada más de 20 mil asistentes nacionales y extranjeros. Al atardecer en las plazas y en las avenidas se espera la iluminación de la ciudad. Finalmente, en la noche, durante la velada de gala ofrecida en el Teatro Colón, se interpreta *Rigoletto*, la ópera favorita del público argentino. Los festejos se prolongan más allá del día aniversario. En el Hipódromo, se organizan carreras especiales. Durante varios meses, se multiplican los bailes y las fiestas. Además se celebran regatas internacionales y una particular fiesta marítima "veneciana" con barcos de distintas procedencias; se podían entonces divisar los botes decorados entre las luces de bengala, los cohetes y la iluminación eléctrica. Mientras el cometa completaba su tránsito fugaz, se creía que estas luces del Centenario, alimentadas por la ilusión del progreso indefinido del país, no se extinguirían jamás.



EXPOSICIÓN INTERNACIONAL,
PABELLÓN ESPAÑOL



LA INFANTA ISABEL ACOMPAÑADA POR EL PRESIDENTE DE CHILE PEDRO MONTT Y EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN JOSÉ FIGUEROA ALCORTA, MINISTROS Y EMBAJADORES, RUMBO A LA CASA DE GOBIERNO LUEGO DEL TEDÉUM

Los cambios en el transporte

La historia de los transportes es también la historia del crecimiento de Buenos Aires. A principios del siglo XIX, diligencias, carretas o caballos eran el medio más común para movilizarse por la campaña y, dentro de la ciudad, los costosos coches y carruajes a caballo. La ciudad aún era una gran aldea. El tren comienza a modificar esta historia, sirviendo de enlace entre el centro y las zonas productoras con miras a su conexión con el puerto para facilitar la exportación de productos de una Argentina convertida en granero del mundo. El ferrocarril reemplazó paulatinamente diligencias, galeras, mensajerías y demás servicios basados en la tracción a sangre, pero coexistió con los carros y los tranvías a caballo. Hacia 1870 se establecen servicios urbanos regulares y públicos. El tren, el servicio de ómnibus a caballo y el tranvía que conocerá la electrificación entre 1887 y 1908 comienzan a dibujar un perfil urbano de gran metrópoli.

El ferrocarril, 1857. Fue el primer medio de locomoción urbano. El primer ferrocarril argentino era explotado por una compañía privada formada por socios del país, la "Sociedad Anónima del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste" que fue autorizada por decreto de 1853. El tren era impulsado por la locomotora La Porteña, fabricada en Leeds, Inglaterra, que alcanzaba una velocidad de 15 a 25 km/hora; se componía al

principio de 2 vagones, y luego fueron 6. Dejó de funcionar en 1890. Realizaba un trayecto de 10 km que partía de la Estación del Parque (frente a la actual Plaza Lavalle) y tomaba luego por Lavalle rumbo al Oeste. Al llegar a Callao, corregía el rumbo con una "ese" para tomar Corrientes (esa "ese" es hoy el pasaje E. S. Discépolo). Al llegar a Centromérica (hoy Avda. Pueyrredón) continuaba por ésta hasta Rivadavia y, a su vez, por Rivadavia completaba el recorrido con la llegada a la Estación Floresta. El viaje duraba unos 30 minutos. El viaje inaugural del 29 de agosto de 1857 fue despedido en la estación por las autoridades, y una multitud, que también se agolpó a lo largo de todo el trayecto, arrojaba flores a su paso.



LOCOMOTORA INGLESA ZARPANDO DE UN PUERTO INGLÉS RUMBO A LA ARGENTINA (PRINCIPIOS DE SIGLO XX)

TRANVÍA A CABALLO



El tranvía a caballo, 1870. El *tramway*, de origen inglés, consistía en coches arrastrados por caballos que circulaban sobre rieles y comunicaba barrios que no tenían estación de tren. El riel evitaba desvíos y hacía más rápida la circulación. Así se lograba que los coches llegaran a las paradas en horarios precisos. Cada coche era tirado entre 2 y 6 caballos, según fueran las condiciones climáticas, de terreno y de carga. En 1870 se instalan las primeras 4 líneas de tranvías en la ciudad: *Tramway Central*, *Tramway Argentino*, *Tramway Ciudad de Buenos Aires*, *Tramway Boca y Barracas*. La primera concesión la obtuvieron los hermanos Lacroze en 1869. Empezó a funcionar en 1870 con el nombre de *Tramway Central* y su primer tramo unía Plaza de Mayo con Plaza Once. Estaba prohibido viajar en los esribos. Durante la noche se encendían las luces de colores en el frente y los costados. Los coches eran de origen inglés y alcanzaban una velocidad máxima de 10 km/hora con capacidad para unos 30 pasajeros. El “postillón” iba delante del coche y tocaba un cornetín para anunciar el paso del tranvía.

El tranvía eléctrico, 1897. El primer ensayo de tranvía eléctrico por la empresa La Capital inauguró una línea desde Plaza Italia hasta Las Heras y Canning. La red tranviaria fue financiada inicialmente por capitales locales, integrados en la Com-

pañía Nacional. En 1876, los inversores ingleses constituyeron en Londres la Compañía Anglo-Argentina y adquirieron la empresa nacional. De 24 km en 1873 con un número de viajes de 438 mil, la red tranviaria se extendió a 160 km hacia fines del XIX cuando realizaba 621 mil viajes. En 1909 la Anglo-Argentina, una de las cuatro compañías que había en Buenos Aires, era la mayor empresa tranviaria privada del mundo. En 1924 llegó a tener un total de 845 km de red tranviaria, uno de los trazados más extensos del globo. En los años '20, el tranvía fue el “amo y señor de las calles de Buenos Aires”. En los '30, superada su competencia con los ómnibus cuando se fusionan las empresas, se inició una fuerte competencia con los nuevos colectivos. Estos últimos ganaron la partida. El tranvía dejó de circular en 1963.

El Subte, 1913. En el siglo XX, la gran ciudad verá nacer al Subte, que buscaba su empalme con el ferrocarril: el 1 de diciembre de 1913, la Anglo-Argentina inaugura el primer tramo.

El colectivo, 1928. Cuando algunos taxis comenzaron a realizar trayectos fijos llevando 5 ó 6 pasajeros, recibieron el nombre de taxis-colectivos. El boleto se implementó hacia 1942.

TRANVÍA ELÉCTRICO EN LA ESTACIÓN ALMIRANTE BROWN (AÑO 1897)





AVENIDA DE MAYO,
HACIA EL OESTE (AÑO 1924)

DE LOS PRIMEROS PROYECTOS AL SUBTE PORTEÑO

Buenos Aires crecía y superaba sus contornos, pero aún no contaba con formas de transporte público que estuvieran a la altura de estos cambios. Al calor de las transformaciones europeas no era de extrañar que se pensara en el tendido de líneas metropolitanas sobre y bajo tierra como respuesta al desafío del tráfico creciente. Los proyectos se suceden desde mediados de los años '80, cuando el progreso era la divisa que impulsaba todas las innovaciones. De esta prehistoria del Subte merecen recordarse diversas propuestas (nunca concretadas) de obras de envergadura, como túneles y *elevados*. Una prehistoria que se inicia en 1886 cuando la Casa de Comercio presenta ante el Congreso Nacional una propuesta de ferrocarril subterráneo, que vincule la Estación Central con el Once por un túnel de doble vía a construirse por debajo de la calle Moreno. El proyecto no se realizó. Luego el Sr. Barrabino obtiene del Concejo Deliberante en 1889 una concesión para un tranvía, rechazada por el Ministerio del Interior. Ministerio que faculta a los Sres. Eduardo Ware y Cía. para emprender la construcción de un ferrocarril subterráneo "igual al de Londres", aunque sin resultados. Tampoco tendrán ejecución el proyecto de los Sres. Eigendorf y Garret para un *tramway* subterráneo, ni el de los Sres. Salvador Flores y Cía. para la construcción de una red subterránea a tracción eléctrica en el centro porteño ni el de los Sres. Carlos D'Alkaine y Cía. para la instalación de un

TRANVÍAS A CABALLO
EN EL BARRIO DE
LA BOCA



Subte traccionado por cable por debajo de la Avenida de Mayo, que introducía como novedad la propulsión por cable sin fin movido por máquinas fijas y un túnel en arco doble con sostén en medio de la Estación Central. Proyectos y más proyectos... Algunos muy aventurados como *el elevado* de Antonio Lavandeira, aprobado en 1890 por el Congreso: un ferrocarril o tranvía *elevado* dentro de los límites de la ciudad. El “proyecto Le Tellier” planeaba construir sobre columnas de hierro de 6 m de altura colocadas a la orilla de las veredas el tendido de un carril para que corrieran los coches, a los que los pasajeros podrían ascender o descender por medio de ascensores o escaleras. Un *elevado* correría desde Paseo Colón hacia La Boca y por Alte. Brown y Montes de Oca hasta Barracas; una segunda línea, por L. N. Alem hasta Callao y por ésta y Santa Fe hasta el barrio de Belgrano. Incluso el proyecto mencionaba una tercera línea desde Callao y Rivadavia hasta Flores. Pese a su fracaso, los hermanos Vicente y Manuel Quesada reiterarán un pedido de *elevado*, desde Rioja y Victoria hasta Mataderos con prolongaciones hacia San Justo. Las propuestas, si bien no prosperaron, revelaban el espíritu de una época en que el empuje del progreso creía poderlo todo.

En el contexto de una fuerte especulación económica, la “fiebre” ferroviaria llevó al otorgamiento desenfrenado de concesiones sin control, abusivas de exenciones impositivas y con escasos resultados, situación a la que no fueron ajenos los primeros proyectos para un Subte porteño. Otra dificultad era la de la jurisdicción con competencia para conceder las autorizaciones. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República desde 1880, si bien la superficie pertenecía al dominio de la Municipalidad el subsuelo correspondía a la Nación. El resultado puede rastrearse en leyes nacionales y ordenanzas municipales contradictorias que jalonan esta historia. Pero el empuje del progreso todo lo supera y en Buenos Aires adquiere la fisonomía del subterráneo. Así, la “concesión Killey” otorgada por la Municipalidad en 1898 concedía el derecho a la construcción y explotación de una línea de *tramway* subterráneo que “*partiendo de las bocacalles de Piedad y Bermejo (hoy Bartolomé Mitre y Jean Jaurés) y Centroamérica y Cuyo (hoy Pueyrredón y Sarmiento) y pasando por debajo de Plaza Once de Setiembre (Miserere), se una en las calles de Centroamérica y Rivadavia, siguiendo por ésta hasta Avenida de Mayo, por la cual seguirá hasta empalmar con las vías del puerto*”. El transporte sería “*de pasajeros y de carga*” y dado que las terminales eran Once y el puerto, el Subte contribuiría al proceso modernizador tanto urbano como económico general. Desde el punto de vista técnico, definía como tracción un sistema de cables de movimiento continuo al estilo de los utilizados en Glasgow previo a su electrificación. Pero los plazos originales vencieron antes de su ejecución y la concesión caducó. Surge en-



TRANVÍAS A CABALLO
EN LA ESQUINA DE
SUD AMÉRICA Y RIVADAVIA,
FLORES (AÑO 1897)

DEBENTURES (CÉDULAS DE
AHORRO) DE LA BUENOS AIRES
LACROZE TRAMWAYS (AÑO 1913)



El colorido de los azulejos para las guardas de las estaciones y el revestimiento de los muros de la Línea A obedecieron no sólo a una preocupación estética sino también a una lectura de la realidad de su tiempo. Muchos habitantes de la ciudad hacia principios del siglo XX eran analfabetos (o extranjeros no hispanoparlantes) y sólo el color les permitía reconocer las estaciones de destino.



OFICINA DE CORRESPONDENCIA DE LA
COMPAÑÍA DE TRANVÍAS ANGLO-ARGENTINA

LA FORMACIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS

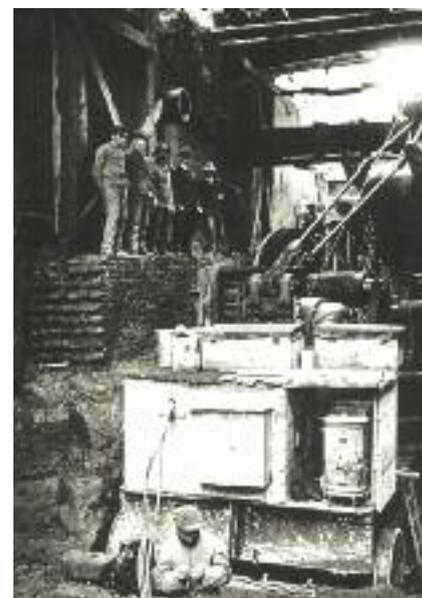
El Subte porteño es el resultado de las laboriosas historias de sus líneas, de su continuidad constructiva interrumpida por algunos silencios... La red porteña fue, desde la Argentina del Centenario hasta la de los años '40, un emprendimiento de carácter privado; distintas empresas –la Anglo, la Lacroze Hermanos y Cía. y la CHADOPyF– materializan el sueño del transporte bajo las calles de Buenos Aires. Los túneles bajo tierra se construyeron en una dirección precisa. El Subte fue tramo a tramo acercando los barrios periféricos al centro. La red, como una telaraña, converge hacia la Casa Rosada, la Plaza de Mayo, el Puerto, la City... Desde allí, se abren las extensiones bajo tierra en dirección este-oeste hacia la campaña, con un quinto eje transversal norte-sur. Sólo una Línea, la A, fue excavada íntegramente a cielo abierto, rompiendo la calle, cavando en zanja, de cara a los habitantes de Buenos Aires. Las restantes (excepto el primer tramo de la Línea B) fueron construidas en túnel, oculta la excavación cerrada sin interferir la vida en las calles. Comienza ahora nuestro recorrido por la historia de cada una de las Líneas del Subte de Buenos Aires.

Línea Anglo, actual Línea A

Estamos en el centro de la ciudad. Descendemos y rastreamos el mundo subterráneo porteño. Elegimos recorrer la más antigua de las ramas de este árbol que crece bajo tierra: la Línea A. El empuje de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina Limitada le valió la obtención del permiso municipal para construir y explotar una red subterránea de cuatro Líneas: **Línea I** (Plaza de Mayo - Once de Setiembre), **Línea II** (Constitución - Retiro), **Línea III** (Plaza de Mayo - Plaza Italia) y **Línea IV** (Once de Setiembre - Caballito). Sólo se construyeron las Líneas I y IV, la actual Línea A, conocida entonces como “Subte Anglo”. La Línea I fue concebida como un eje de comunicación este-oeste, desde Plaza de Mayo –el corazón de la ciudad– hasta Once de Setiembre. (Y desde allí, los trenes del Ferrocarril Oeste extendían la comunicación hacia el oeste.)

La excavación de la Línea I se inició el 15 de septiembre de 1911; el presidente Roque Sáenz Peña, acompañado por el

intendente municipal Dr. Joaquín de Anchorena, inauguraron las obras. Todo comenzó en la esquina de la actual Hipólito Yrigoyen y Balcarce. Las tareas, a cargo de la firma Philipp Holzmann y Cía., estaban dirigidas por José Pedriali y el ingeniero Raúl Ramme. Día a día se avanzó en estas obras, movidos por el impulso de la todavía presente Argentina del Centenario. El túnel de doble vía y de siete kilómetros de longitud fue excavado en su totalidad por zanqueo, “a cielo abierto”. Luego del techado, se rellenaba y se reparaba la calzada. Se construyó gracias al trabajo de 1.500 personas que excavaron con máquinas a vapor 440.000 m³ de tierra, destinados a rellenar las zonas bajas aledañas al cementerio de Flores y la Avda. Vélez Sarsfield. La construcción demandó 31 millones de ladrillos, 108.000 barricas de 170 kg de cemento, 13.000 toneladas de tirantes de hierro y 90.000 m² de capa aisladora. La obra merece un reconocimiento tanto por la terminación de su factura y la iluminación de la que fue provista como por la ventilación bosquejada desde su concepción. Una historia con algunas pinceladas trágicas: en las tareas de construcción un desprendimiento de tierras causó la muerte a seis obreros que trabajaban en el túnel. Dos años y dos meses después de comenzada la obra, fue inaugurado el lunes 1 de diciembre de 1913 el tramo que unía Plaza de Mayo con Once de Setiembre (hoy Miserere).



TRABAJOS DE
EXCAVACIÓN DE
LA COMPAÑÍA
DE TRANVÍAS
ANGLO-
ARGENTINA



CONSTRUCCIÓN
“A CIELO
ABIERTO”
DEL TÚNEL
DE LA LÍNEA A