

Juan Pablo MARTINEZ - Roberto AGOSTA

con la colaboración de Sergio RUIZ DÍAZ

LA HISTORIA DE UN PROYECTO EN BUSCA DE SU JUSTIFICACIÓN

El caso de la Línea E del Subterráneo de Buenos Aires

A Marta y Carola

*por intentar sin éxito disimular el aburrimiento
de nuestras interminables conversaciones sobre estos temas*

PRÓLOGO

Este libro presenta la crónica del proyecto y la construcción de la Línea E del Subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires, desde la presentación en 1929 del pedido de la concesión que le dio origen, hasta su culminación en Plaza de los Virreyes en 1986 y el comienzo muy reciente de su extensión hacia Retiro.

Existen libros que cuentan la historia de muchas de las redes de los más antiguos metros del mundo. En este caso, tratándose no de la historia de la red de los Subterráneos de Buenos Aires sino de tan sólo de una de sus líneas, la cual por otra parte ha sido hasta ahora la menos importante, creemos conveniente ofrecer a los lectores una explicación sobre la motivación que tuvimos para encarar este trabajo.

Cuando en 1984 las autoridades de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado anunciaron que se concluirían las obras de la Línea E, iniciadas y luego interrumpidas durante el gobierno militar precedente, hubo consenso en que la decisión que se había tomado era la correcta, ya que nada justificaba dejar abandonada y sin prestar servicio la importante obra civil realizada al oeste de la estación José María Moreno, construida en parte debajo de la Autopista 25 de Mayo.

Los autores compartíamos esa opinión pero también pensábamos que esa decisión venía a coronar, en este caso en forma honorable, una vieja cadena de errores iniciada casi sesenta años antes. No obstante estábamos convencidos de que a pesar de todo la Línea E continuaría sin prestarle a la ciudad un servicio tal que hubiera justificado su costo acumulado.

Apareció entonces la idea de preparar un estudio crítico de este proyecto que culminase con una propuesta concreta para lograr una mejor utilización de la hasta entonces desaprovechada Línea E.

Ese estudio debía incluir necesariamente una introducción que reseñara los pasos seguidos en el desarrollo de la Línea E. Para prepararla disponíamos de algunos elementos documentales interesantes aunque fragmentarios, lo que nos movió a encarar una búsqueda de más antecedentes que los completaran.

Relevamos entonces la mayoría de las fuentes documentales disponibles, públicas y privadas, historiográficas y técnicas, reconstruyendo el proceso de crecimiento de la Línea E desde sus antecedentes más remotos hasta su aparente culminación.

La cantidad de información obtenida en esta búsqueda permitió hilvanar un texto que pronto excedió en mucho lo razonable para ser sólo una introducción, y pasó gradualmente a convertirse en el objetivo principal del trabajo. Sin embargo, nunca abandonamos la idea de realizar propuestas para la Línea E, de lo que damos cuenta en los capítulos 10 y 11 que, a diferencia de los precedentes, fueron escritos muy recientemente.

Mientras progresábamos en esta labor conocimos al Sr. Sergio Ruiz Díaz, propietario de un infinito archivo documental sobre los antecedentes y la historia del sistema de transporte de Buenos Aires que generosamente puso a nuestra disposición,

además de ofrecerse a leer incansablemente el texto en las sucesivas versiones que le íbamos arrimando.

Surge de este trabajo que la Línea E nació como resultado de una decisión que hoy calificaríamos de "política", y que desde el principio demostró sus escasas posibilidades de atracción de tráfico. Aún así, fue la única de las cinco líneas de Subterráneos de Buenos Aires construida en etapas a lo largo de gobiernos de los más diversos orígenes y orientaciones. Sorprendentemente, en un país sometido a numerosos vaivenes de todo tipo, un proyecto al menos, la Línea E de Subterráneos, pudo mantener invariables sus lineamientos iniciales.

Esos lineamientos no aseguraban su éxito, todo lo contrario, como lo demostraron sus sucesivas extensiones y adiciones. Hasta que finalmente se tomó la decisión correcta que hizo posible que a la fecha en que escribimos esté en obra la extensión Bolívar-Retiro, destinada a transformar a la Línea E para que pueda, por primera vez, prestarle a la Ciudad de Buenos Aires un verdadero servicio, en paridad con las otras líneas históricas de la red subterránea.

Esperamos que de la lectura de las páginas que siguen puedan extraerse enseñanzas útiles para los planificadores urbanos y para los responsables políticos de las decisiones que, como las aquí historiadas, comprometen cuantiosas inversiones públicas que con frecuencia, como ocurrió hasta ahora en el caso bajo estudio, se demuestran finalmente fuera de proporción con los magros beneficios aportados a la comunidad a lo largo de tantas décadas.

Este trabajo comenzó a escribirse hace más de veinte años, plazo sin duda exagerado para la entidad de la obra, pero quedó varias veces abandonado y casi olvidado frente a nuevas urgencias personales de los autores. Varias veces fue retomado y nuevamente postergado, sin que nunca nos resignáramos a que jamás vería la luz. Pero esa demora tuvo una consecuencia afortunada, cual ha sido la de poder incorporar al relato el aparente final feliz de la historia, materializado en la ya irreversible decisión de extender la Línea E hasta Retiro con las perspectivas que esto abre para que la Línea E cumpla en la red de la Ciudad un rol de mucha mayor importancia que hasta ahora.

J.P.M. - R.D.A.
Buenos Aires, Julio de 2010

APENDICE 1

MODIFICACIONES EN LOS TRAZADOS DE LAS LÍNEAS DE LA CHADOPYF

En las figuras 2.4 a 2.7 se muestran trazas diferentes de las líneas de la CHADOPYF a partir de la Ordenanza 4070, varias de las cuales no requirieron nuevas ordenanzas, ya que eran modificaciones menores que encuadraban dentro de permitido por dicha Ordenanza.

El trayecto de la Línea 1 concedido por la Ordenanza 4070 continuaba por la calle Carlos Pellegrini hasta Juncal, y por ésta hasta Maipú y la estación Retiro. Antes de comenzar la excavación de dicho tramo, la empresa obtuvo la autorización para desviar la Línea 1 por Santa Fe, con una estación debajo de esta avenida, y llegar por ella hasta Maipú y Retiro, pero esto no se concretó.

Al caducar la concesión de la Línea 2 de la Cía. Anglo-Argentina, uno de cuyos túneles iba por la calle Esmeralda, la CHADOPYF solicitó y obtuvo –en agosto de 1933– el permiso para desviar la Línea 1 por Sarmiento y luego por Esmeralda hasta llegar a Santa Fe, donde estaría la estación homónima, girando luego debajo de la plaza San Martín hacia Maipú y Retiro. Esta variante tampoco se concretó.

En noviembre del mismo año (1933) la compañía solicitó agregar una variante entre las esquinas de Esmeralda con Charcas y de Maipú con Juncal, cruzando debajo de la manzana de Esmeralda, Santa Fe, Maipú y Charcas, y desplazando la estación Santa Fe a la plaza San Martín (entre Santa Fe y Arenales), estación que fue finalmente construida. El túnel original por Esmeralda, con sus curvas suavizadas hasta un radio de 120 metros, se utilizaría provisoriamente para tráfico, hasta la terminación de la variante, y luego se lo destinaría a cochera. Inicialmente se utilizaría como cochera el túnel de la variante adyacente a la estación Retiro. El pedido fue aceptado poco después. Por otra parte, la Ordenanza 5274 (del 24 de diciembre de 1933) había permitido que la Línea 4 de la CHADOPYF excavara su túnel por la avenida Santa Fe entre Pueyrredón y la Plaza Italia, a un segundo nivel de profundidad, debajo del túnel concedido en el primer nivel a la Cía. Anglo-Argentina para su Línea 3. Al caducar la concesión de esta última –por no haberse iniciado en término su construcción se permitió a la CHADOPYF variar el perfil de su túnel en el citado tramo.

También se autorizó a CHADOPYF suavizar varias curvas de su Línea 4: una entre las estaciones Tribunales y Callao, llevando el radio a 450 metros; otra entre Facultad de Medicina y Pueyrredón, llevándolo a 250 metros; y desde esta última estación hacia la de Agüero a 220 metros.

Análogamente, el 28 de diciembre de 1937 se autorizó a la CHADOPYF a reemplazar las tres curvas de 85 metros de radio de la traza original de su Línea 2, entre Constitución y la esquina de San Juan y Pozos, por una curva única más suave –de 230 metros de radio– desde su terminal en Constitución hasta la esquina de San Juan y San José. A fines del año siguiente también se autorizó la ampliación de la parrilla de vías de la estación Constitución, incluyendo un triángulo para la inversión del sentido de marcha de los coches. Este último hizo innecesaria la construcción de una segunda y tortuosa vía de enlace entre las líneas 4 y 1, que se había proyectado uniendo las respectivas estaciones Florida (hoy Catedral, al oeste de la cual existe el chicote construido en previsión) y Diagonal Norte, de modo de formar un triángulo con la primera vía de enlace construida entre las estaciones Avenida de Mayo y Tribunales.

APENDICE 2

EL PROYECTO DE LA ESTACIÓN CONSTITUCIÓN PARA LAS LINEAS LÍNEAS C Y E

El complicado trazado de vías de la actual estación Constitución no es explicable si se desconocen los antecedentes expuestos en el Capítulo 3. Pero aún conociéndolos no se comprende del todo la filosofía del proyecto, ni porqué fue modificado el esquema primitivo mostrado por el Ingeniero García Olano (Ref. 8), ni el motivo de que los túneles de ambas vías se entrecrucen en el tramo Constitución - San José de la Línea E.

Algunos de estos interrogantes resultan esclarecidos por el artículo (Ref. 25) publicado por "La Ingeniería", Nos. 809 y 810 de 1942, donde el ingeniero alemán Erwin Kindel de la empresa Gruen y Bilfinger describe las obras de los subterráneos de la CHADOPYF.

Dicho autor abunda en la descripción de los trabajos realizados en las líneas C y D, pero casi nada dice de la Línea E. Sin embargo, en la somera descripción inicial del trazado de la red de la CHADOPYF, textualmente escribe:

" ... la estación Constitución que sirve de terminal para las líneas 1 y 2, **permite también el intercambio regular de trenes entre ambas líneas.** Por razones de seguridad para el tráfico, la circulación de los trenes de la línea 2 dentro de la estación terminal y su zona de agujas, se hace a mano derecha, contra la circulación habitual que es a mano izquierda. Empero, esta situación se normaliza antes de llegar el tren a la estación San José, primera de la Línea 2, volviéndose al tráfico en sentido normal mediante un cruce a distintos niveles por túneles independientes."

La conclusión que se extrae del sintético texto anterior es que al modificar su proyecto original en Constitución la CHADOPYF habría procurado la realización práctica de una disposición de vías que le habría permitido circular trenes en servicio de pasajeros entre las líneas 1 y 2, materializando así los objetivos de la Ordenanza 4070 de 1930.

El cruce de túneles entre Constitución y San José no se debió entonces a problemas con la expropiación del subsuelo, como bien se habría podido pensar, sino que obedeció a un expreso designio operativo: permitir que los trenes pasaran de una a otra línea en servicio normal, con pasajeros.

Para entenderlo, hay que partir de la disposición de vías proyectada de la Figura 3.2 y eliminar las vías y conexiones no esenciales, quedando así la configuración que muestra en forma de croquis la Figura A.1.

Muestra dicha figura que los trenes de la Línea 1 (hoy Línea C) provenientes de Retiro sólo podían ingresar a las dos vías de andenes de esa misma línea en la estación Constitución, y nunca hacerlo a las dos vías de la Línea 2 (hoy E) en la misma estación. A su vez en la Línea 2, debido al entrecruzamiento de los túneles entre Constitución y San José, sucedía algo análogo, de modo que los trenes provenientes de Boedo sólo podían ingresar a las dos vías de andén de esa misma línea, pero nunca a las vías de la Línea 1.

En cambio, era posible que un tren de la Línea 1, desde cualquiera de sus vías de andén, pudiera salir hacia Boedo; e igualmente que uno de la Línea 2, desde cualquiera de sus dos vías de andén, pudiera hacerlo hacia Retiro. Estos movimientos, sin embargo, no podían tener lugar simultáneamente.

Curiosamente el ingeniero Kindel, que nos da la pista que permite entender el peculiar diseño de vías de Constitución, se habría equivocado en la explicación, lo que es comprensible teniendo en cuenta que, como acabadamente lo demuestra su excelente artículo, se trataba de un especialista en estructuras y construcción de túneles, que no tenía porque estar perfectamente informado de los aspectos operativos que dieron lugar al diseño en cuestión.

En efecto, Kindel aduce que el diseño con entrecruzamiento de los túneles obedecía a razones de seguridad en la circulación. Para comprobar esta afirmación hay que examinar el diseño que habría resultado más convencional, sin entrecruzamiento de los túneles, que se muestra en el croquis de la Figura A.2.

El diseño de la Figura A.1. sería más seguro porque ofrece menos posibilidades de intersección de itinerarios incompatibles que el diseño de la Figura A.2.. Pero esto no es un argumento válido, ya que en cualquier terminal ferroviaria se plantean incompatibilidades de itinerarios que en la mayoría de los casos se resuelven mediante enclavamientos de cambios y señales (haciendo físicamente imposible la circulación simultánea sobre los itinerarios en conflicto), subsistiendo siempre casos en los que se debe confiar en la obediencia de las señales por parte de los conductores (obediencia que en el sistema instalado en las líneas de la CHADOPYF se reforzaba con un sistema de "para-tren" o "train stop", que activa el freno del tren cada vez que éste sobrepasa una señal a peligro).

Analizado más a fondo el problema, creemos que la explicación correcta es la que se expone a continuación.

Con el diseño de vías que proyectó la CHADOPYF y mostrado en la Figura A.1., la salida de un tren desde cualquiera de las dos vías de la estación de una de las líneas hacia el túnel de la otra nunca interfiere con la entrada de un tren desde el túnel de la segunda línea a la estación de la misma línea.

En cambio, si el diseño hubiera sido el de la Figura A.2., manteniendo el sentido de circulación habitual "por la izquierda" en la Línea 2, la salida de un tren desde la Línea 1 hacia la Línea 2 impediría la entrada simultánea de un tren de la Línea 2 a sus vías de estación. La disposición proyectada de la Figura A.1. era por lo tanto más flexible operativamente que la alternativa de la Figura A.2..

Tal disposición de las vías fue pensada para realizar un servicio directo entre ambas líneas, como lo requería la ordenanza de concesión, y la disposición lograda era, con miras a tal objetivo, mucho mejor que la primitiva que se muestra en la Figura 3.1. del Capítulo 3.

Quizás el servicio directo tal como se proponía habría sido posible con un intervalo entre trenes, en ambas líneas, mucho más amplio que el de 3 minutos, típico de la Línea C. Pensamos que tiene que haber existido un diagrama de la marcha de trenes en la terminal, demostrativo de la factibilidad operativa del diseño adoptado, que debe haber servido de fundamento para que la CHADOPYF encarara semejante diseño, sin duda más costoso y que además suponía la demolición de obras ya construidas. Si ese diagrama existió, se ha perdido. En la práctica, con los intervalos normales de un metropolitano nos parece que la intercalación de servicios entre las dos líneas habría resultado operativamente imposible y en cualquier caso, altamente vulnerable ante cualquier pequeña alteración del servicio en cualquiera de las dos líneas.

Por eso, nos permitimos dudar de que la CHADOPYF habría finalmente implantado el servicio directo en cuestión. Pero, al no habilitarse la parte de la estación Constitución de la Línea E, por estar ocupada por el taller, nunca llegó la ocasión de completar la proyectada instalación de vías, y no fue posible poner a prueba su real practicidad. El ulterior desvío de la Línea E hacia Plaza de Mayo en 1966 hizo que el curioso proyecto operativo de la estación Constitución quedara olvidado.

Figura A.1 Croquis de la disposición de vías del proyecto definitivo de la estación Constitución de las Líneas 1 y 2 de la C.H.A.D.O.P.Y.F.

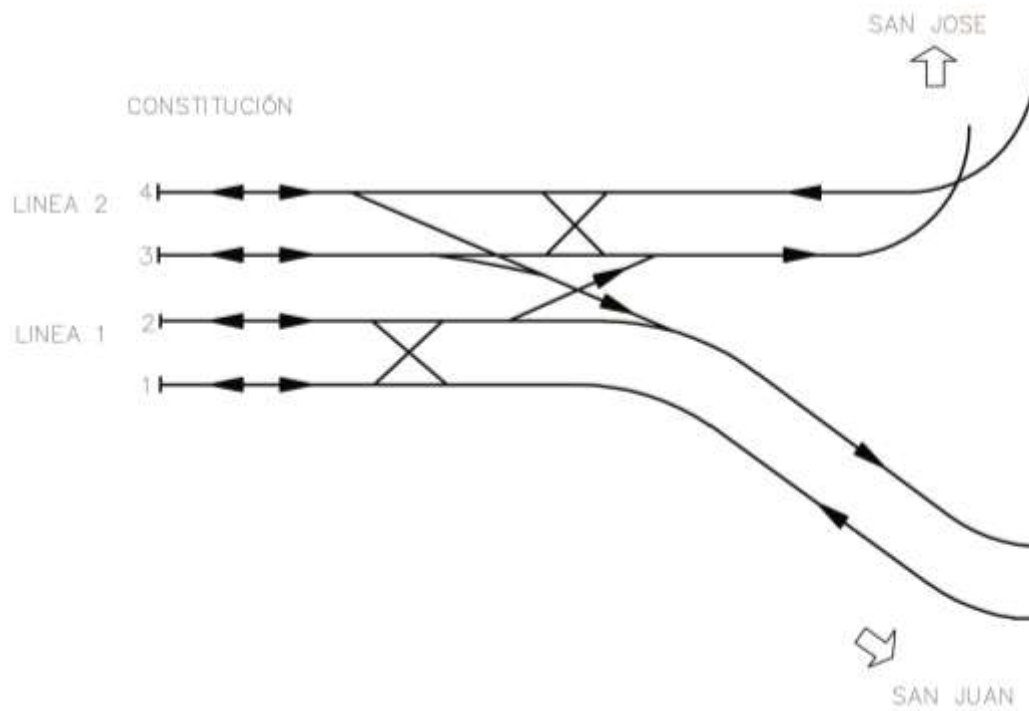
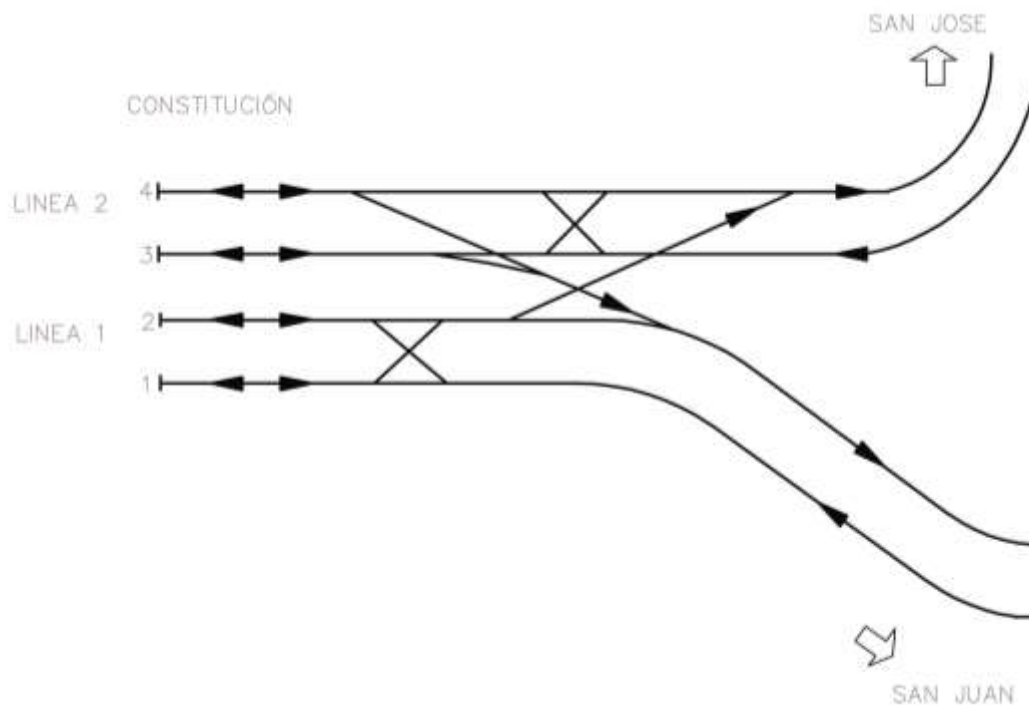


Figura A.2 Croquis de un diseño alternativo



APENDICE 3

INFORMACIÓN DE LA DEMANDA DEL SUBTE, LA LÍNEA E Y EL PREMETRO

La información de la demanda que usamos para reconstruir el comportamiento de la Línea E y la evolución de su importancia dentro del conjunto de la red del Subte, requiere algunas aclaraciones sobre su naturaleza, su exactitud y sus fuentes, y esto según se trate del tráfico de la propia línea o del total de la red.

Para el tráfico total de la red el dato generalmente difundido y utilizado es el de la cantidad de pasajeros que han pagado sus viajes, llamados en la jerga local *pasajeros pagos*. En la actualidad ellos pagan su viaje cuando compran una tarjeta de lectura magnética o recargan una tarjeta contact-less. La venta de viajes se hace en las boleterías de cada estación, pero el registro de los viajes efectivos tiene lugar en los molinetes o torniquetes de cada una. Ambas cifras difieren muy poco para el conjunto de la red, debido a tarjetas que se pierden o quedan no utilizadas; pero la diferencia puede ser sustancial mirando estación por estación, porque hay boleterías donde sistemáticamente se compra mayor cantidad de viajes que la que embarca pasando por los molinetes respectivos, y viceversa. Anteriormente se contabilizaban los viajes pagos por los cospeles recogidos en los molinetes; o por el dinero recogido también en los molinetes cuando antes de 1962 se usaban monedas de curso legal a modo de cospeles; y hace más tiempo aún, solamente en la Línea A, por la venta de boletos de papel que se controlaban manualmente.

A los pasajeros pagos hay que agregar los *pasajeros gratis*, que son las personas que no pagan en razón de alguna franquicia. Históricamente viajaban sin pagar empleados del Subte, funcionarios de la Secretaría de Transporte de la Nación, soldados conscriptos y policías, pero no eran contabilizados porque no pasaban por los molinetes comunes. Los pasajeros gratis ganaron importancia cuando en 1989 se permitió viajar sin pagar a los jubilados, trayendo un gran crecimiento de estos viajes, que más tarde fueron limitados a personas con haberes menores y a horarios que no incluyeran los períodos de pico. Actualmente METROVÍAS entrega una tarjeta magnética que habilita los viajes de las personas *franquiciadas* –la mayoría jubilados– quienes, al pasar por los molinetes de cada estación son registradas con exactitud. Antes de la vigencia del boleto magnético la cifra de viajes gratis anuales de SBASE, y luego de METROVÍAS, era sólo una estimación que surgía de los conteos que una vez por año se llevaban a cabo en un día hábil de septiembre u octubre en todas las líneas de molinetes de la red.

Cuando se trata del tráfico de una cualquiera de las líneas, la cantidad de pasajeros pagos y gratis de la propia línea es la que registran los molinetes de sus estaciones. Pero en las estaciones donde hay combinación entre líneas se agrega una cantidad de pasajeros muy importante, los llamados *viajes libres* o *de combinación*. Son los pasajeros que entran a la estación de una línea desde la estación de otra línea en la que han pagado su viaje, o también en la que han ingresado gratis, si son pasajeros con franquicia. El porcentaje de viajes de combinación es alto en las líneas C, D y E, intermedio en la Línea A y menor en la Línea B. SBASE y Metrovías han históricamente denominado *pasajeros totales* de una estación o de una línea a la suma:

Pasajeros pagos + pasajeros gratis + pasajeros de combinación

Esta cantidad es la que interesa para el dimensionamiento de la flota de cada línea y para conocer su importancia real dentro del conjunto de la red.

Fuentes de errores

La información de pasajeros pagos tiene un margen de error en principio muy bajo, porque los pasajes de molinetes se registran contablemente como ingresos.

En cuanto a los pasajeros gratis habría que hacer algunas acotaciones. En la actualidad los pasajeros gratis que usan una tarjeta magnética son *pasajeros gratis regulares*, en realidad los únicos pasajeros gratis que se registran. Pero hay también pasajeros gratis *irregulares* que por su carácter no son registrados ni sometidos a muestreo.

Actualmente (2010) la rigidez de la reglamentación laboral, los altos salarios y lo bajo de la tarifa hacen que la empresa concesionaria encuentre conveniente a partir de cierta hora de la noche, retirar el personal de una boletería y que también controla la línea de molinetes. Cuando el personal se retira, digamos una hora antes de finalizar el servicio, se abre el portón que permite entrar sin pagar a los pocos pasajeros que se presentan. Algunos de éstos habrían pagado su viaje pero otros, conocedores de la situación, eligen viajar en el Subte para ahorrarse el costo.

Los conflictos laborales hacen que a veces el personal imponga, ilegalmente, la “liberación de molinetes”, permitiendo que el público entre sin pagar. Esto suele darse en las horas pico.

También hay situaciones normales en que el personal hace la vista gorda en el control del paso de molinetes, lo que algunos aprovechan para no pagar. También se deja pasar sin pagar a grupos manifestantes pertenecientes a las llamadas organizaciones sociales.

Los anteriores son *pasajeros pagos irregulares*, cuya cantidad se desconoce aunque no es muy importante. Pero también hubo períodos en que eran importantes los fraudes, esto es el reciclado de cospeles sin pasar por las boleterías. Es decir que sin saberlo los pasajeros compraban cospeles que habían sido desviados con diversas técnicas del circuito contable de la empresa del Subte. Prueba de lo cual fue el inmediato aumento de la venta de boletos en el Subte en enero de 1994 cuando fueron sustituidos todos los empleados de las boleterías y sin que el servicio hubiera tenido tiempo de mejorar como para justificar la mayor cantidad de pasajeros.

En las estaciones de combinación entre líneas aparece una fuente de error de otra naturaleza que puede ser importante, porque los molinetes de una línea dan acceso también a otra línea. En el caso de la Línea E esto ocurre notoriamente en dos lugares: en el vestíbulo este de Bolívar y en la línea de molinetes oeste de Independencia.

En el primer caso muchos pasajeros que se dirigen a las líneas A y D prefieren ingresar por la estación Bolívar, por la altimetría favorable del pasillo de comunicación, magnificando así la importancia del tráfico de Bolívar. En el segundo caso las líneas C y E comparten un vestíbulo que tiene dos boleterías y líneas de molinetes. Los pasajeros que pasan por ambas líneas de molinetes van indistintamente a las líneas C o E; la

mayoría se dirige a la C y muchos a través de ella a las líneas A, B y D, y la asignación a la Línea E de los pasajeros registrados en los molinetes de lado oeste lleva a sobreestimar el tráfico de la Línea E. Además el gran movimiento a que da lugar la Universidad Argentina de la Empresa, ubicada sobre la calle Lima, hace que la boletería oeste (asignada a la Línea E) tenga mucho mayor registro de pasajeros que la boletería este (la original de la Línea C).

En los dos casos esta particularidad del registro de los molinetes magnifica el tráfico de la Línea E expresado en la cifra de *pasajeros pagos* que se publica regularmente.

Fuentes de la información

Los autores pudieron acceder a los anuarios estadísticos de SBA y luego de SBASE, que presentaban la información total y por línea de pasajeros pagos y totales. Muchos de esos anuarios ahora se han perdido, aparentemente, no encontrándose ni en los archivos de SBASE ni en los de METROVÍAS. SBASE publicó en 2006 un Compendio Estadístico reuniendo toda la información que había quedado en su poder, y en principio fue ésta la fuente utilizada para los pasajeros pagos de la Línea E y del total Subte. Fueron excepción unos pocos años iniciales en que el dato de SBASE aparece obviamente redondeado al millón y se disponía de un valor más preciso en fuentes secundarias

Para los pasajeros totales de la Línea E a partir de 1957, primer año completo de combinaciones libres, no existía información y la que se presenta en el cuadro de este Apéndice hasta el año 1965 surge de una estimación de los autores que fue explicada en el Capítulo 5.

Para el período 1967-1988 se adoptó la información obtenida de los Anuarios extraviados. Para el período posterior a 1988 se utilizó la información publicada por SBASE en el Compendio Estadístico donde se muestran los resultados del censo anual para la mayoría de los años del período que llega hasta 2008. De estos censos ha podido calcularse la relación *pasajeros totales/pasajeros pagos*, para cada año. Para el período 1989-1992 se trabajó con la relación correspondiente al año respectivo. Para 1993 en que los datos del censo anual no se conservaron, se promedió la relación de 1992 con la de 1994. Para el período 1994-2008 como la relación a partir de los censos anuales mostraba variaciones muy acentuadas, difíciles de explicar, se trabajó con el valor de la relación promedio del período.

Finalmente, como el dato del total de viajes de la red del que se dispone a lo largo del período 1944/2008 es el de pasajeros pagos, en la estimación de pasajeros totales de la Línea E fueron deducidos los pasajeros gratis de la propia línea y la estimación de los pasajeros gratis dentro de los libres o de combinación.

Como resultado se presenta la tabla adjunta que muestra para el período 1944/2008 lo siguiente:

- La serie histórica de la cantidad de pasajeros pagos de la red del Subte a partir del año de inauguración de la Línea E.
- La serie histórica de la cantidad de pasajeros pagos de la Línea E.

- La cantidad de pasajeros totales de la Línea E, incluyendo los de combinación, pero depurados los pasajeros gratis.
- Los porcentajes que representan los pasajeros pagos y totales, respecto de los pasajeros pagos de la red.

La demanda del Premetro

La demanda registrada de viajes pagos del Premetro es la de venta de boletos en su terminal Intendente Sagüier y a bordo de los coches. La cantidad total de pasajeros es mayor, ya que debe sumarse la cantidad de pasajeros que ingresan al Premetro habiendo pagado su viaje en la Línea E o en otras líneas de la red, viajes que no son directamente contabilizados.

Estos últimos pasajeros debe suponerse que razonablemente son igual cantidad que los que ingresan a la Línea E habiendo pagado su viaje en el Premetro. Éstos últimos son contados los días del censo anual de pasajeros en el Subte. Conociendo ese día el porcentaje de pasajeros entrando a la Línea E desde el Premetro (sin pagar) respecto de los viales pagos de la Línea E, y suponiendo que ese porcentaje sea válido para todo el año, se puede estimar la cantidad de pasajeros anuales que ingresan a la Línea E desde el Premetro. Asumiendo finalmente que esa cantidad sea igual a la de quienes pasan de la Línea E al Premetro se llega a la mejor estimación de pasajeros anuales totales del Premetro.

Año	Pasajeros pagos de la red del Subte (millones)	Pasajeros pagos de la Línea E (millones)	Porcentaje pagos Línea E sobre pagos total Subte	Pasajeros totales Línea E (excluidos gratis) (millones)	Porcentaje totales Línea E sobre pagos total Subte
1944	263,4	3,2	1,2%		
1945	321,5	11,0	3,4%		
1946	359,2	12,9	3,6%		
1947	379,2	13,7	3,6%		
1948	386,8	13,4	3,5%		
1949	410,3	14,3	3,5%		
1950	347,0	10,4	3,0%		
1951	374,7	11,8	3,2%		
1952	319,5	8,9	2,8%		
1953	307,0	9,0	2,9%		
1954	317,4	8,9	2,8%		
1955	317,3	8,7	2,8%		
1956	342,2	8,5	2,5%	s/d	s/d
1957	360,7	8,3	2,3%	14,0	3,9%
1958	364,4	8,5	2,3%	14,3	3,9%
1959	350,0	8,4	2,4%	14,2	4,1%
1960	300,5	6,7	2,2%	11,4	3,8%
1961	281,7	5,8	2,1%	9,9	3,5%
1962	249,6	4,6	1,8%	7,8	3,1%
1963	231,3	3,9	1,7%	6,3	2,7%
1964	235,8	3,9	1,7%	6,2	2,6%
1965	220,9	3,4	1,6%	5,6	2,5%
1966	241,6	7,5	3,1%	10,9	4,9%
1967	239,7	9,4	3,9%	13,0	5,4%
1968	269,1	11,8	4,4%	15,4	5,7%
1969	273,7	12,8	4,7%	16,4	6,0%
1970	278,8	13,3	4,8%	17,4	6,2%
1971	261,1	12,3	4,7%	15,7	6,0%
1972	242,1	11,3	4,7%	14,3	5,9%
1973	230,4	10,9	4,7%	13,7	5,9%
1974	232,0	11,6	5,0%	14,1	6,1%
1975	208,3	10,8	5,2%	12,9	6,2%
1976	198,7	10,5	5,3%	12,9	6,5%
1977	192,2	9,6	5,0%	11,6	6,1%
1978	198,1	10,2	5,1%	12,7	6,4%
1979	207,6	11,0	5,3%	13,8	6,6%
1980	201,1	11,4	5,7%	14,0	7,0%
1981	191,7	11,7	6,1%	14,3	7,5%
1982	181,6	10,9	6,0%	13,5	7,4%
1983	190,7	11,3	6,0%	14,2	7,5%
1984	191,4	11,3	5,9%	14,4	7,5%

Año	Pasajeros pagos de la red del Subte (millones)	Pasajeros pagos de la Línea E (millones)	Porcentaje pagos Línea E sobre pagos total Subte	Pasajeros totales Línea E (excluidos gratis) (millones)	Porcentaje totales Línea E sobre pagos total Subte
1985	182,8	11,4	6,2%	14,7	8,0%
1986	194,8	14,3	7,3%	18,4	9,5%
1987	194,6	14,9	7,6%	18,9	9,7%
1988	178,0	13,3	7,5%	17,0	9,5%
1989	147,2	11,2	7,6%	14,2	9,7%
1990	139,6	10,3	7,4%	13,4	9,6%
1991	141,7	10,6	7,5%	13,8	9,7%
1992	144,1	11,0	7,7%	14,1	9,8%
1993	143,1	10,8	7,6%	14,3	10,0%
1994	170,1	13,8	8,1%	19,8	11,6%
1995	184,8	14,6	7,9%	21,0	11,4%
1996	196,3	14,7	7,5%	21,0	10,7%
1997	219,2	15,8	7,2%	22,6	10,3%
1998	251,4	18,1	7,2%	25,9	10,3%
1999	257,8	18,3	7,1%	26,2	10,2%
2000	256,2	17,6	6,9%	25,1	9,8%
2001	238,8	16,5	6,9%	23,7	9,9%
2002	219,4	15,0	6,8%	21,5	9,8%
2003	225,7	14,9	6,6%	21,3	9,5%
2004	238,4	15,6	6,5%	22,3	9,4%
2005	250,5	16,9	6,7%	24,2	9,6%
2006	264,5	18,3	6,9%	26,1	9,9%
2007	262,7	19,4	7,4%	27,8	10,6%
2008	284,8	21,7	7,6%	31,1	10,9%

La demanda del Premetro

La demanda registrada de viajes pagos del Premetro es la de venta de boletos en su terminal Intendente Sagüier y a bordo de los coches. La cantidad total de pasajeros es mayor, ya que debe sumarse la cantidad de pasajeros que ingresan al Premetro habiendo pagado su viaje en la Línea E o en otras líneas de la red, viajes que no son directamente contabilizados.

Estos últimos pasajeros debe suponerse que razonablemente son igual cantidad que los que ingresan a la Línea E habiendo pagado su viaje en el Premetro. Éstos últimos son contados los días del censo anual de pasajeros en el Subte. Conociendo ese día el porcentaje de pasajeros entrando a la Línea E desde el Premetro (sin pagar) respecto de

los viales pagos de la Línea E, y suponiendo que ese porcentaje sea válido para todo el año, se puede estimar la cantidad de pasajeros anuales que ingresan a la Línea E desde el Premetro. Asumiendo finalmente que esa cantidad sea igual a la de quienes pasan de la Línea E al Premetro se llega a la mejor estimación de pasajeros anuales totales del Premetro.

La tabla siguiente muestra el resultado con los datos disponibles. Hasta 1995 se muestran solamente los pasajeros pagos del Premetro, ya que no se dispone de datos de los pasajeros combinando con la Línea E.

Año	Pasajeros pagos del Premetro (millones)	Combinación con Línea E (millones)	Pasajeros totales Premetro (millones)
1987	0,49	s/d	s/d
1988	1,95	s/d	s/d
1989	1,80	s/d	s/d
1990	1,54	s/d	s/d
1991	1,86	s/d	s/d
1992	2,11	s/d	s/d
1993	2,20	s/d	s/d
1994	1,14	s/d	s/d
1995	2,44	0,67	3,11
1996	2,58	0,62	3,21
1997	2,62	0,79	3,40
1998	2,60	1,05	3,65
1999	2,55	1,04	3,59
2000	2,63	0,89	3,52
2001	2,92	0,92	3,84
2002	2,70	0,81	3,51
2003	2,85	1,04	3,89
2004	2,76	0,82	3,58
2005	2,79	0,92	3,72
2006	2,74	0,99	3,73
2007	2,41	0,74	3,15
2008	1,91	1,01	2,92

CAPÍTULO 1

LOS ANTECEDENTES DE LA LINEA E (1886-1929)

Buenos Aires, una capital progresista

Las primeras décadas del siglo XX son vistas, retrospectivamente, como la época dorada de la República Argentina. El país gozaba de estabilidad política, ya que pese a varias convulsiones revolucionarias, desde 1862 los presidentes se sucedían de acuerdo con lo previsto en la Constitución; la Nación había consolidado su poder soberano sobre un vasto territorio y dado plena seguridad a la colonización de las pampas. La inmigración de origen europeo permitía que cada año nuevas tierras se incorporaran a la producción agropecuaria, y una creciente red ferroviaria hacía posible el traslado económico de las cosechas a los puertos de exportación. La población crecía sin pausa, duplicándose cada, más o menos, veinte años.

La ciudad de Buenos Aires, convertida definitivamente en la capital de la República, mostraba un paralelo panorama de crecimiento, y ya a principios del siglo XX iba camino de transformarse en una de las mayores metrópolis del orbe. Su infraestructura edilicia era el reflejo fiel del progreso del país: un gran puerto moderno, servicios sanitarios y de agua corriente, empedrados y alumbrado público, en suma, todos los elementos que definían el progreso estaban presentes.

En el rubro del transporte Buenos Aires fue incorporando gradualmente los modos mecánicos que ya tenían un amplio desarrollo en Europa y en Norteamérica. En 1857 se libró al servicio el primer ferrocarril, con tracción a vapor; siguieron el Ferrocarril del Norte, el del Sur y el de la Ensenada. El 14 de julio de 1863, respondiendo a la necesidad de vincular con el centro de la ciudad su alejada estación terminal de Retiro, el Ferrocarril de Norte inauguró la primera línea de tranvía, que corría por el Paseo de Julio (hoy avenida Leandro Alem); el 3 de febrero de 1866 con igual fin el Ferrocarril del Sur habilitó su tranvía por la calle Lima, hasta Constitución. Finalmente, el 27 de febrero de 1870 se libraron al servicio las dos primeras líneas tranviarias de servicio público urbano, por la compañía de los Hermanos Lacroze y la de los Hermanos Méndez. Todas eran líneas de tracción a sangre ¹.

El 22 de abril de 1897 el concesionario Charles Bright puso en servicio con carácter de ensayo, la primera sección electrificada de tranvía en la ciudad de Buenos Aires ². La red tranviaria continuó creciendo y ya en 1909 alcanzaba una longitud de 649 kilómetros y movilizaba 282 millones de pasajeros al año ³. Los tranvías permitían el traslado económico de las multitudes de obreros y empleados desde los barrios populares hacia las zonas fabriles y al "centro" comercial y administrativo, que por ese entonces se ubicaba netamente en los alrededores de la Plaza de Mayo y en las cercanías de la recién abierta Avenida de Mayo.

La red ferroviaria contribuía también al movimiento de personas entre la ciudad y las nuevas villas suburbanas, que eran el embrión de las futuras "ciudades dormitorio" del Gran Buenos Aires; y en los trayectos más céntricos de acceso a sus terminales las

empresas estaban construyendo importantes obras para poner la circulación de trenes en alto o bajo nivel.

Es así que, con toda naturalidad, se presentó la idea de completar el sistema de transporte de la ciudad con una red de trenes subterráneos o elevados, lo que se consideraba entonces la solución óptima al problema de la movilización de las personas en las grandes ciudades, y de la que ya disponían varias grandes metrópolis europeas y americanas a las que Buenos Aires y los porteños tenían como modelos.

Primeros proyectos de tranvías y ferrocarriles subterráneos

En los últimos lustros del siglo pasado se conocieron varias iniciativas para la construcción de líneas de ferrocarriles urbanos o de tranvías, elevados o subterráneos. El tipo de servicio que se pretendía prestar con ellas no siempre aparece claro en la sucinta información que ha llegado a nuestros días. En algunos casos se trataba de ferrocarriles interurbanos que penetrarían la zona urbanizada mediante trazados en túnel, sin detalles sobre la ubicación de las estaciones; en otros casos eran líneas proyectadas de circunvalación, con recorridos interiores a la Capital Federal pero atravesando áreas entonces rurales; la finalidad de varios proyectos no parecía ser el transporte urbano sino la ínter vinculación de los ferrocarriles principales existentes. El carácter de "subterráneo" de un ferrocarril no garantizaba que estaría dedicado al transporte urbano; esto, en cambio, era lo más probable cuando se trataba de "tranvías".

La primera iniciativa documentada es del 19 de abril de 1884, cuando el diario El Nacional informó que el Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires (actual Línea Sarmiento de Trenes de Buenos Aires) consideraba la posibilidad de construir un túnel para unir su cabecera en Once con la estación Central, situada en el Paseo de Julio, junto a la Casa de Gobierno, dado que la Municipalidad insistía en la necesidad de levantar el ramal que unía ambas estaciones por las actuales avenidas Pueyrredón, del Libertador y Leandro Alem. Y dos años más tarde una casa comercial no identificada presentó una iniciativa para construir una línea de pasajeros y carga, de doble vía, uniendo la estación Central con la del Once (FCO), cuyo recorrido sería por la calle Moreno 4. El carácter urbano del servicio que prestaría sólo puede conjeturarse.

A partir de entonces se sucedieron otras solicitudes de concesión de "ferrocarriles" subterráneos o elevados, de tracción eléctrica, a vapor o a cable, destinados al transporte de personas, y a veces también de cargas, dentro de la ciudad. Podemos mencionar entre las que más parecen tener una orientación hacia el transporte urbano, las siguientes 5 :

- "Ferrocarril Metropolitano Subterráneo", concedido por Ley Nacional 2657 de 1889 al Sr. Ashael A. Bell para construir varias líneas, que unirían la Estación Central (donde hoy está el monumento a Garay) con Retiro, Plaza Once, Constitución, el Mercado Central de Frutos de Avellaneda y los viejos Mataderos (hoy Parque de los Patricios). Una de las líneas uniría Constitución con los Mataderos por la avenida Caseros, y sería éste el antecedente más remoto de una línea urbana en el sentido este-oeste en la zona sur de la ciudad.

- "Ferrocarril o tramway elevado" concedido por Ley 2736 de 1889 al ingeniero Antonio Lavandeyra, con cuatro líneas que llegarían a la Boca, Barracas, Flores y Belgrano.
- Tranvía eléctrico elevado con cinco líneas, concedido el 28 de octubre de 1896 al Sr. C. Heynemann.
- Ninguno de estos proyectos llegó a realizarse 6 y, como dijimos, la falta de detalles técnicos no permite calificar con total certeza a las anteriores como líneas "metropolitanas" o lo que en Buenos Aires conocemos hoy como "subterráneo" 7.
- El ingeniero Federico Zamboni, quien tuvo a su cargo la oficina municipal de control de la construcción de líneas subterráneas en los años '30, presenta una cronología que comienza con la concesión municipal otorgada al Sr. James G. Killey el 17 de mayo de 1898, para una "línea de tramways subterráneos" entre Plaza de Mayo y Plaza Once 8. De acuerdo con Zamboni, entre 1898 y 1909 existieron otras tres concesiones de "ferrocarriles eléctricos subterráneos":
- La otorgada por las leyes nacionales 3876, 3903 y 3904 (noviembre 1899 - enero 1900) a favor de Carlos Bright, para tres líneas: una entre Plaza de Mayo, Plaza Once y la avenida Díaz Vélez, otra entre Constitución y el Paseo de Julio siguiendo las calles laterales de la actual avenida 9 de Julio, y la tercera un recorrido de circunvalación del "centro" de la ciudad;
- La que fue dada por la ley 6700 (setiembre 1909) al Ferrocarril Oeste de Buenos Aires para extender su línea hasta la Plaza de Mayo y el Puerto Madero, en trazado subterráneo;
- La concesión a Otto Franke y Compañía, por ley 6701 (setiembre 1909), para extender dentro de la Capital Federal un ferrocarril eléctrico entre Buenos Aires y La Plata que nunca llegó a construirse.

Como puede verse, varias de las concesiones se superponían sobre los mismos trayectos, y todas expiraron sin que las obras se concretasen. Sin embargo una ley posterior autorizó al FCO la construcción de una estación subterránea de intercambio de pasajeros con el tranvía subterráneo que construiría la Compañía de Tranvías Anglo Argentina; la misma ley autorizó la perforación de un túnel de vía única hasta el Puerto Madero, exclusivamente para el tráfico de cargas 9.

Además de los proyectos mencionados, que habían sido originados por propuestas de particulares, en 1907 el Departamento de Obras Públicas a cargo del ingeniero Agustín González, planificó una "red municipal de ferrocarriles subterráneos" compuesta por nueve líneas con una longitud total de aproximadamente 100 kilómetros. Este proyecto contenía otro antecedente de una línea en sentido este-oeste en la zona de influencia de la futura Línea E. En efecto, la Línea V hacía el recorrido "en herradura" Catalinas Norte-Viamonte-Av. Córdoba-Río de Janeiro-Av. La Plata-Independencia hasta el Paseo de Julio, empalmando con las vías del Puerto.

Una ordenanza del 28 de mayo de 1907 oficializó ese plan y su artículo segundo aprobó las bases de la licitación para la construcción inmediata de las líneas Plaza Once-Plaza de Mayo y Constitución-Retiro. El artículo tercero autorizaba al Departamento Ejecutivo para llamar a licitación pública para la construcción de esas dos líneas por cuenta de la Municipalidad y para el arrendamiento de su explotación por empresas particulares 10.

A pesar de que las dos líneas licitadas tenían recorridos que eran idénticos a los que habían sido concedidos antes y a los que serían concedidos después del plan, el llamado a licitación no tuvo éxito. Sólo una empresa, el "Consortium d'Entrepreneurs du Métropolitain de Paris" presentó una propuesta que finalmente las autoridades rechazaron 11.

De las fuentes consultadas surge que en general la Municipalidad de Buenos Aires otorgaba concesiones para la construcción y explotación de líneas o redes de "tranvías subterráneos", mientras que el Congreso Nacional concedía "ferrocarriles eléctricos subterráneos" que preveían, incluso, el transporte de cargas y la instalación de líneas telegráficas.

No parecía existir en quienes por esos años redactaron las solicitudes de concesión, ni en quienes sancionaron los proyectos, la percepción clara de que se trataba de una nueva modalidad de transporte urbano de vía fija, que aunque con características comunes tanto con el tranvía como con el ferrocarril, no podía encuadrarse en forma neta en ninguna de estas dos caracterizaciones. La confusión, como se verá más adelante, estuvo presente durante la gestación del proyecto que dio origen a la Línea E y posteriormente en la conformación del proyecto de ingeniería de la línea.

Las primeras concesiones exitosas

Al culminar la primera década del siglo el transporte público de pasajeros de Buenos Aires fue dominado por la Compañía de Tranvías Anglo Argentina (Anglo Argentina Tramways Co. Ltd.), una empresa de origen británico fundada en 1876, que mediante la absorción de otras compañías competidoras perseguía monopolizar el transporte de personas en la metrópoli.

Desde fines del siglo anterior se habían incorporado como accionistas de la Anglo capitales alemanes vinculados a la industria eléctrica, que hacia 1905 habían conseguido hacerse con el control del servicio público eléctrico de Buenos Aires. Esto impulsó la electrificación de las líneas tranviarias de la Anglo. Al mismo tiempo fue creada en Bélgica la "Compagnie Générale des Tramways de Buenos Aires", un agrupamiento de capitales belgas, franceses, alemanes y británicos, que tomó el control de la Anglo, hasta entonces una compañía genuinamente inglesa. A su vez la CGTBA estaba controlada por el holding SOFINA ("Société Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles"), con sede en Bélgica, que tenía importantes intereses en la generación de electricidad y en el transporte eléctrico en varios países 12.

Como resultado del proceso de concentración en los negocios eléctrico y tranviario, en 1909 la Anglo poseía y operaba más del 80 % de la red de los tranvías de Buenos Aires,

cobrando una tarifa plana de 0,10 \$ m/n (pesos moneda nacional) que había sido fijada por una ordenanza municipal del año anterior 13.

El 21 de diciembre de 1909 la Anglo obtuvo la concesión municipal para construir y explotar una "red de tranvías subterráneos" constituida por cuatro líneas cuyo recorrido era, en términos generales, el de las actuales A, C y D , como lo muestra la Figura 1.1. Curiosamente, las líneas 1 y 4 eran en realidad dos sectores de una misma línea entre Plaza de Mayo y Primera Junta.

De la red concedida a la Anglo, ésta sólo llegó a construir la actual Línea A entre Plaza de Mayo y Plaza Primera Junta, inaugurada parcialmente el 1 de diciembre de 1913 y habilitada totalmente el 1 de julio de 1914 14.

El 10 de febrero de 1912, por otra parte, se había sancionado la ley nacional 8870 que concedía una "línea férrea subterránea de tracción eléctrica" por la avenida Corrientes, a la Compañía Lacroze Hermanos, concesionaria del Ferrocarril Central de Buenos Aires cuya terminal estaba en la Chacarita 15.

A pesar del buen ritmo con que la Anglo construyó su primera línea, la guerra de 1914-1918 interrumpió el aporte de capitales europeos, obligando a la compañía a postergar las obras de las otras dos líneas que tenía concedidas. Tampoco Lacroze pudo iniciar la línea de su concesión; lo haría sólo en 1928, cuando comenzó la construcción de la actual Línea B.

El fracaso de la Anglo y nuevos proyecto

Pero la década del '20 se presentó con problemas para la Anglo. Ante la creciente competencia del transporte automotor de superficie 16 y el crecimiento de los costos de explotación que se operó luego de la Guerra, la empresa intentó sin éxito que la Municipalidad le autorizara un incremento de tarifa del viaje directo en las líneas proyectadas, de 10 a 12 centavos m/n, y más tarde a 15 centavos m/n 17. Es que en esos años comenzaba a darse un cambio en la actitud de la dirigencia política que, favorable hasta entonces a la compañía, viró hacia una creciente desconfianza, como se verá en el Capítulo 2.

Ante la nueva situación planteada por la debilidad de la Anglo, hubo una profusión de ideas e iniciativas de particulares, algunos de los cuales pretendieron obtener en concesión los recorridos del subterráneo que aquélla se veía imposibilitada de construir y operar.

Una de ellas, de los señores Alberto Doderó e Ingeniero Benigno Benigni, presentada a la Municipalidad el 28 de noviembre de 1924, contenía el que puede considerarse el primer antecedente directo de la actual Línea E, tal como lo muestra la Figura 1.2 18. En efecto, este proyecto incluía un trazado partiendo de la Plaza de Mayo por la Diagonal Sur y que continuaba hacia la avenida Juan de Garay; de esta línea se desprendía otra que desde la calle Salta tomaba por la avenida Independencia y luego por San Juan, terminando en ésta y la Avenida La Plata.

El proyecto Doderó-Benigni tenía algunas características muy interesantes, que nos hacen lamentar que no haya prosperado. Las líneas que seguían el trazado general de las actuales líneas D y E, estarían enlazadas en la zona de Plaza de Mayo, formando una única línea que crearía una circulación a través del Centro. En segundo lugar, preveía una línea circular uniendo Retiro con Constitución por un trazado muy próximo a Plaza de Mayo y cerrando el circuito por Santa Fe, Callao, Entre Ríos y Garay. De este modo el proyecto de esta red mostraba una concepción más avanzada que la que finalmente prevaleció, que consiste en dos líneas radiales independientes (D y E) que nacen de la Plaza de Mayo 19.

Uno de los autores, el ingeniero Benigno Benigni, insistió en 1926 con un proyecto más amplio, basado en la misma idea, pero donde la línea de la Diagonal Sur hacia la avenida Garay era cruzada por otra línea que recorría la avenida Independencia, desde el Paseo Colón hasta la avenida La Plata 20.

También en 1925 hizo conocer una propuesta el señor William Rögind, funcionario del Ferrocarril del Sud, quien proponía la línea Retiro-Constitución, y una línea partiendo de la última siguiendo la avenida Amancio Alcorta hasta la avenida Sáenz y Puente Alsina 21.

A su vez, el señor Celestino Marcó presentó en 1926 dos proyectos en representación de Lord Ampthill y Orland Sumner, representantes de inversores británicos. El segundo de aquéllos proponía una línea partiendo de Constitución, por la avenida San Juan hasta Boedo (coincidiendo con el trazado original de la Línea E), y por ésta hasta Nueva Pompeya 22.

Otro de los proyectos que no concretados fue presentado el 23 de diciembre de 1929 por las empresas de capital alemán GEOPE, Compañía General de Obras Públicas, y AEG (Compañía General de Electricidad). Este plan incluía no ya una, sino tres líneas al sur de la avenida Rivadavia (por Independencia, por Garay y por Caseros) 23. Una de ellas, la línea 5, seguía el recorrido Retiro-Plaza de Mayo-avenida Diagonal Sur-Independencia, aproximado al de la actual Línea E.

¿Se justificaba un subterráneo en la zona sur de la ciudad?

Como vemos, durante las primeras tres décadas del siglo XX hubo numerosos proyectos conteniendo líneas de subterráneos que interesaban a la zona sur de la ciudad. Y de las propuestas documentadas de los años '20, la mayoría contiene una o varias líneas en la zona que sería el área de influencia de la actual Línea E.

A tantos años de distancia, a nuestros lectores de principios del siglo XXI puede sorprenderles esta predilección de ingenieros, financistas y planificadores municipales por construir líneas subterráneas en zonas de la ciudad de relativamente baja densidad, como lo es en general el sur de la ciudad. Corresponde sin embargo interrogarse sobre si la situación que hoy se aprecia en esa zona era la misma en la época bajo estudio.

La Figura 1.3 presenta el actual sistema de líneas radiales del Subte y las secciones censales en que está incluida toda la zona que se podría llamar "área de influencia peatonal" del sistema. Se han distinguido tres zonas concéntricas o "anillos", el primero correspondiente a la zona de empleos del Micro/Macrocentro; el segundo coincidente con el área entre los corredores transversales de Entre Ríos y Boedo, que en la actualidad contiene mezclados usos residenciales y empleos, pero que fue una zona francamente residencial durante la primera mitad del siglo; y finalmente el anillo tercero, constituido por una zona predominantemente de hogares. La zonificación existente en este tercer anillo no posee suficiente desagregación de la información como para extraer conclusiones firmes, por lo que nos limitaremos al estudio de la evolución de la densidad poblacional en el anillo segundo.

La Figura 1.4 presenta la densidad neta (descontando las superficies verdes y no ocupadas) en las zonas de influencia de las cuatro líneas radiales y la densidad total de la Capital Federal.

Puede observarse que la zona de influencia de la Línea E poseía durante las primeras tres décadas del siglo una densidad poblacional (en habitantes por hectárea neta) que era superior a la de cualquiera de las demás líneas. Los asentamientos eran en esos barrios del sur de un carácter más popular, con un mayor apiñamiento en las viviendas. En un primer análisis parece entonces que en la población residente había una razón para pensar en servirla con una línea de subterráneos.

Pero también se observa en la misma figura que el comienzo del decaimiento poblacional de la zona de la Línea E coincide, precisamente, con la habilitación de la misma a mediados de la década del '40. Tomemos nota de esta singular constatación, que será analizada con mayor detalle en el Capítulo 9.

Si la Anglo hubiera tenido éxito...

A lo largo de la primera década del siglo XX la Compañía de Tranvías Anglo Argentina fue creciendo por la absorción de otras empresas tranviarias, hasta adquirir a partir de 1910 una posición dominante que amenazaba terminar en la constitución de un monopolio del transporte urbano. Fue esa empresa la que construyó la actual Línea A de Subterráneos, la primera que sería librada al servicio en Buenos Aires, y también la primera en su tipo fuera de Europa y de los Estados Unidos.

Que una empresa privada consiguiera financiar totalmente la construcción de una línea subterránea fue posible, entre otras razones, porque previamente había tenido lugar un reordenamiento profundo de la red tranviaria, como resultado de la absorción por la Anglo de varias compañías competidoras; este reordenamiento reforzó la posición dominante de la compañía en el sistema de transporte y generó las economías en los costos operativos y en el aprovechamiento de la flota de tranvías, que harían muy redituable para la Anglo la inversión en la Línea A. Además el reordenamiento y concentración tranviarias coincidían con la concentración eléctrica dirigida por los mismos intereses.

El plan de la Anglo, ilustrado en la Figura 1.1 era modesto, si se lo compara con otras propuestas posteriores, pero era adecuado a las necesidades de la ciudad y era realista, porque la empresa misma había creado las condiciones propicias. Pero apenas completada la primera línea, la Guerra Europea interrumpió el plan por la imposibilidad de sostener el flujo de capitales desde los países beligerantes.

Concluido el conflicto había llegado el momento de continuar el desarrollo del plan, pero la posguerra vino acompañada por un crecimiento de los costos que impidió a la Anglo concretar ventajosamente las obras si no se le permitía aumentar la tarifa por encima de los 10 centavos m/n que fijaba la ordenanza de concesión para el viaje sin transbordo. Pero en los años '20 había cambiado la actitud de los políticos y la opinión pública hacia las compañías extranjeras de servicios públicos. El Concejo Deliberante se negó reiteradamente a concederle a la Anglo el aumento que ella solicitaba, y la compañía por consiguiente demoró una y otra vez la prosecución de las obras 24.

La concesión de la Anglo de 1909 no incluía una línea igual o parecida a la actual Línea E. ¿Qué habría sucedido si la Compañía hubiera tenido éxito en completar su proyecto original? No es aventurado afirmar que, en posesión de las líneas Retiro-Constitución y Plaza de Mayo-Plaza Italia, la Anglo habría adquirido una posición de absoluto predominio en el sistema de transporte de la ciudad tal que habría disuadiendo a otras empresas de presentar proyectos de nuevas líneas de subterráneos, al estar los "corredores" más interesantes ya ocupados.

En esas condiciones difícilmente habría prosperado el pedido de concesión que años más tarde obtuvo la CHADOPYF (Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas), y la construcción de la actual Línea E que sería su consecuencia. Esta posiblemente no se habría construido, salvo que más adelante la propia Anglo lo hubiera hecho. Pero esto no lo podemos asegurar porque la gran depresión, los sucesos políticos y

los profundos cambios que sobrevendrían en el sistema de transporte de la ciudad con la aparición del colectivo, pronto crearían condiciones mucho menos favorables para las inversiones extranjeras en los servicios públicos.

Figura 1.1 Plan de la Anglo (Año 1909)

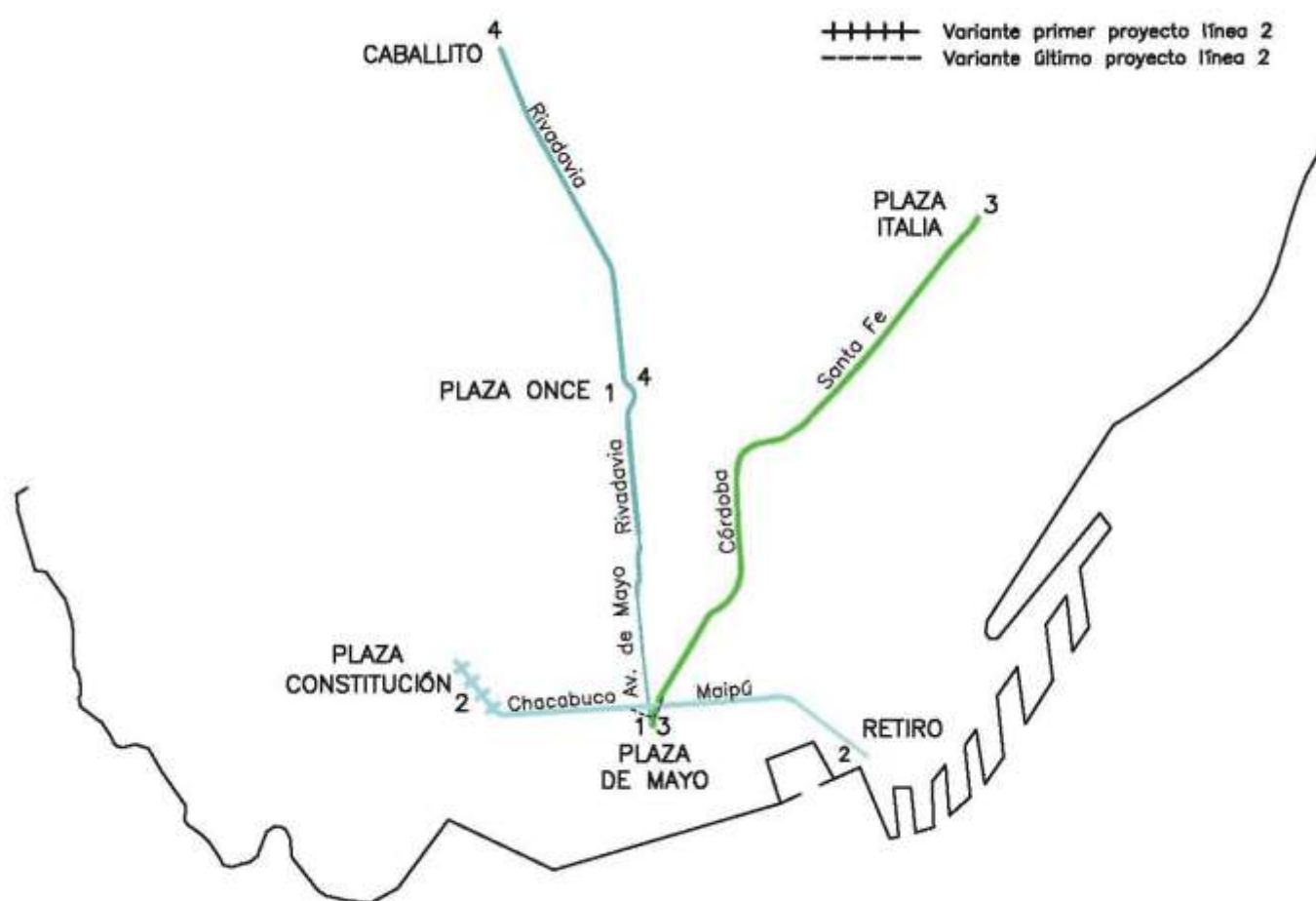


Figura 1.2 Proyecto Doderó – Benigni (1924)

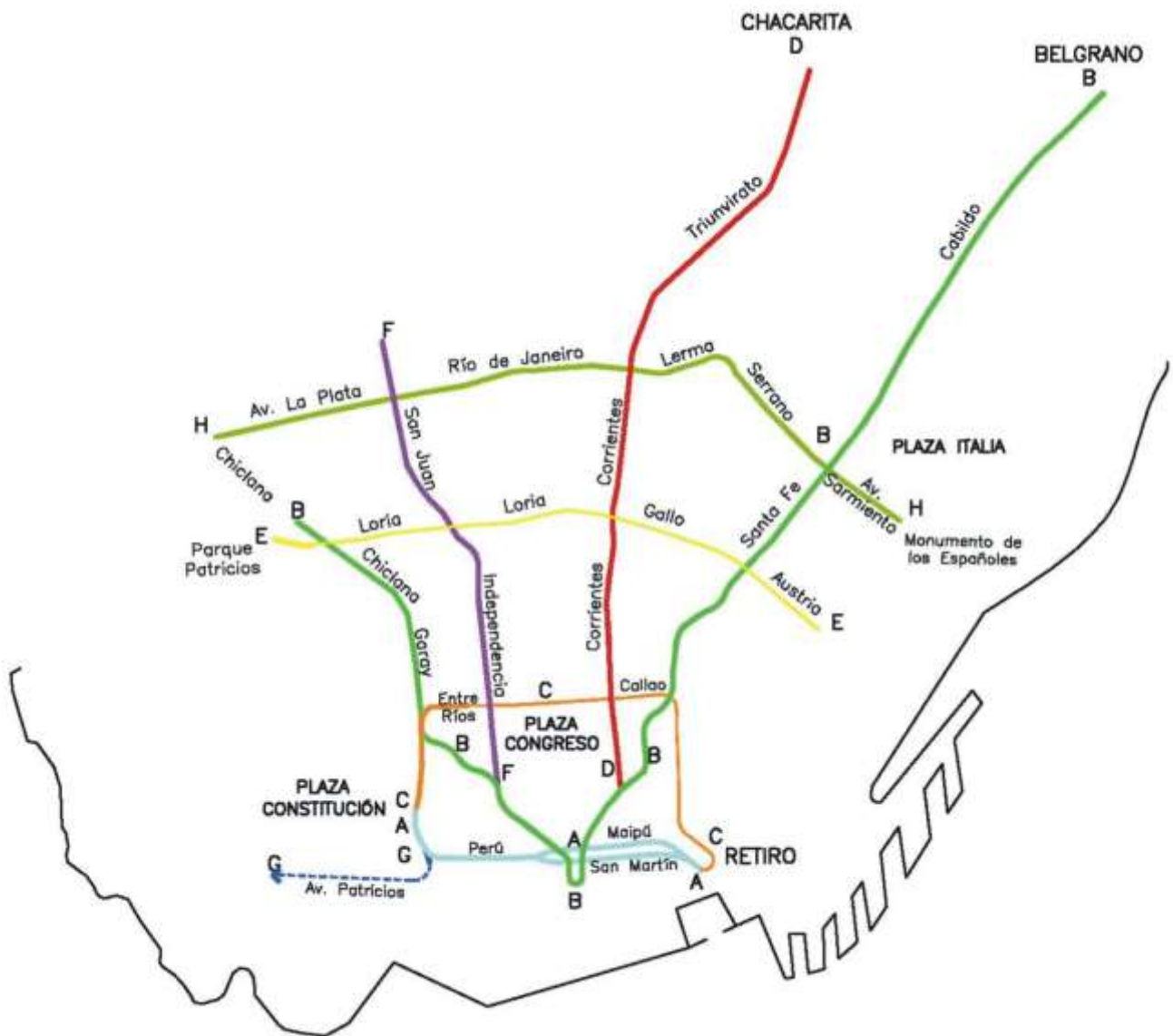


Figura 1.3 Red radial de subterráneos y zonificación electoral de Capital Federal (Fragmento)

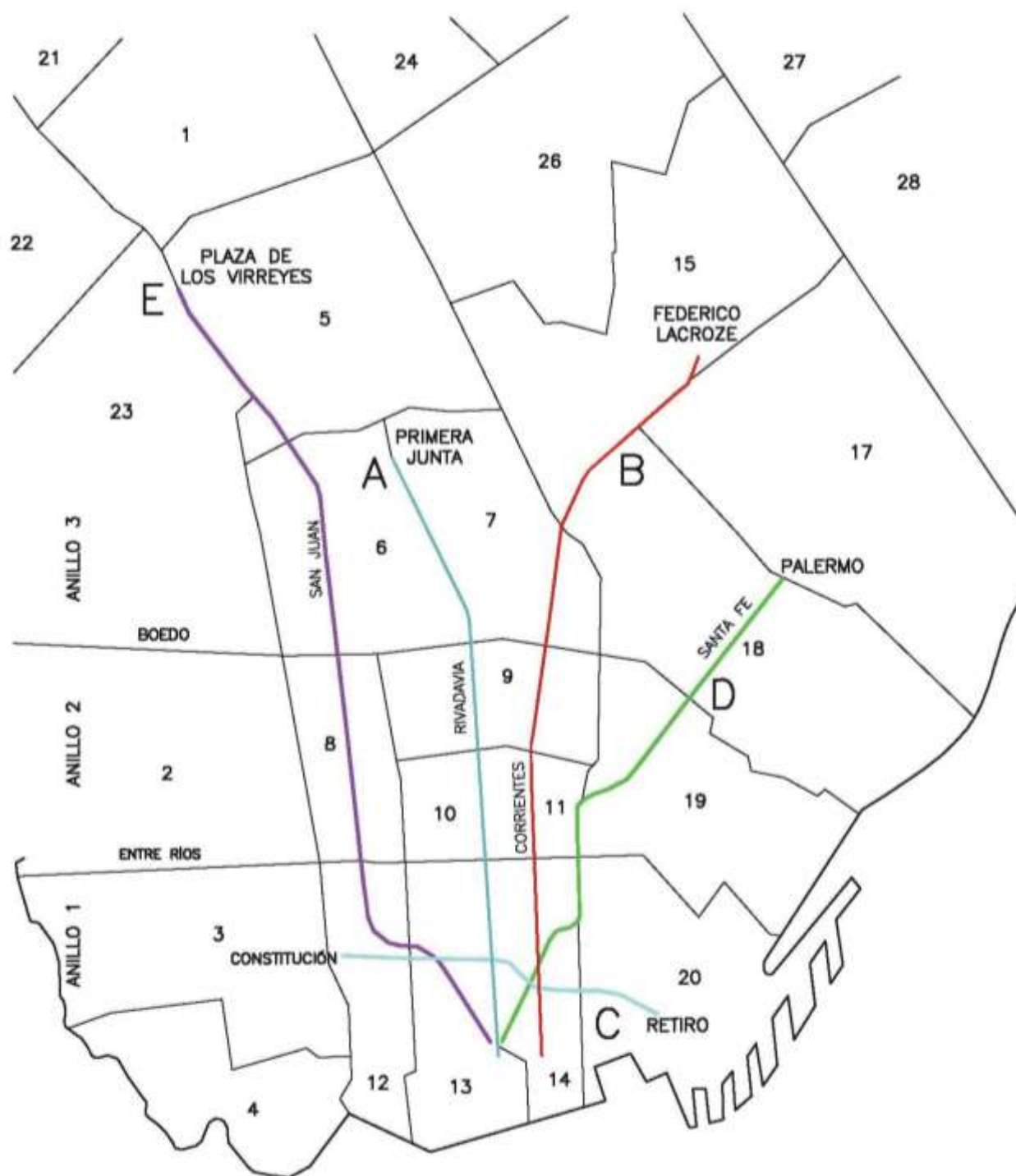
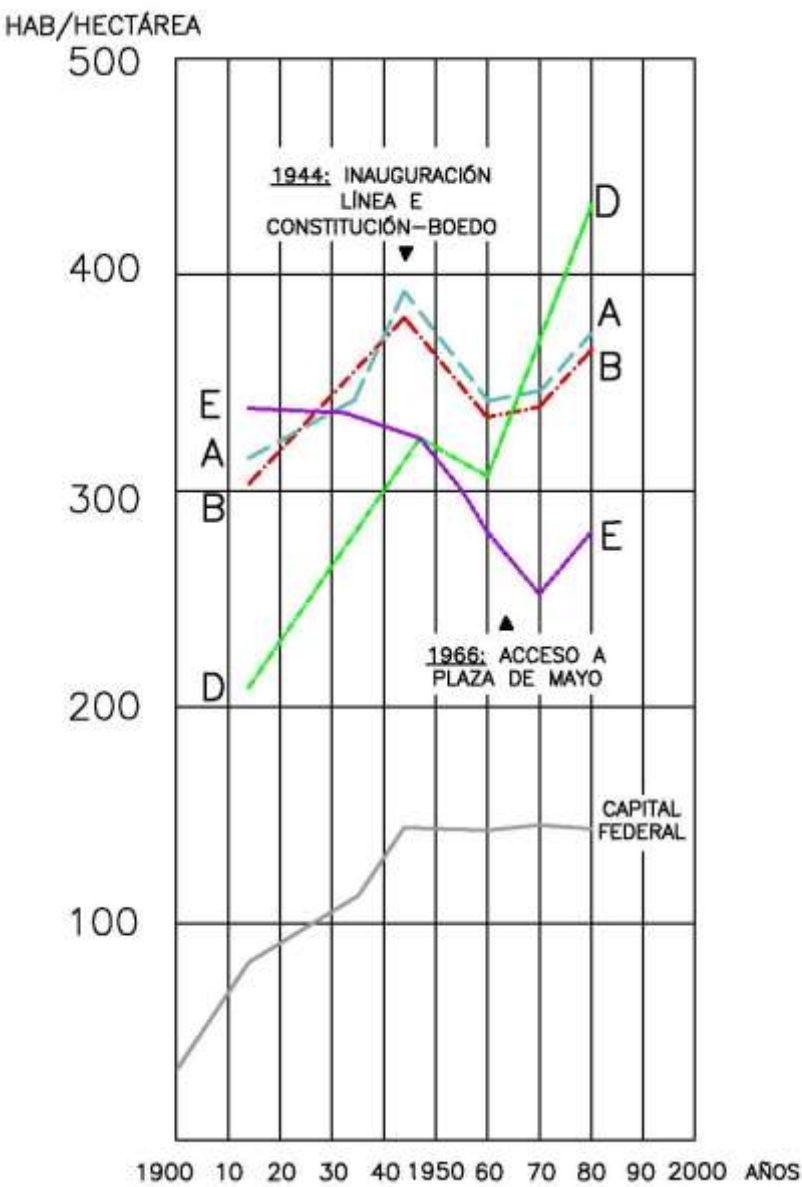


Figura 1.4 Evolución de la densidad demográfica en las áreas de influencia de líneas radiales (Anillo 2)



Fuente: Elaboración propia

CAPITULO 2

LA CONCESION DE LA CHADOPYF (1929-1930)

Los años veinte, el fin de una época

Los "años veinte", aunque parecen ser la continuación del precedente ciclo de progreso de la República Argentina, son también el período en el que se gestan los cambios que transformarían el país en las décadas siguientes.

El progreso de la Argentina seguía asociado al sector agropecuario y a la íntima vinculación económica con la Gran Bretaña, cuyas inversiones en los ferrocarriles continuaban avanzando sobre sectores marginales de la Pampa Húmeda aunque con ritmo bastante menor al de antes de la Guerra Mundial.

Pero la presencia e influencia británicas comenzaban a ser desafiadas por capitales de otros orígenes, principalmente norteamericanos y alemanes; estos últimos en particular tendían a predominar en actividades tales como la construcción civil y los servicios eléctricos. Los ingleses conservaban sin embargo sus posiciones en el campo del transporte ferroviario.

En lo político se vivía la normalidad institucional en democracia y los presidentes se sucedían por elecciones libres y limpias. Al mismo tiempo se afirmaba el renacer del sentimiento nacionalista, que como reacción contra el predominio inglés en el campo de los servicios públicos y del comercio exterior, tomaba un tinte definidamente anti-británico. Es la época en que también como reflejo de los acontecimientos europeos, comienzan a ganar terreno las ideas de corte autoritario; por esos años Leopoldo Lugones proclamaba que había llegado la "hora de la espada".

Cuando la crisis mundial de 1929 se hizo sentir en la Argentina, el presidente Hipólito Yrigoyen, ya anciano, careció de la energía para dominar la situación, y el 6 de septiembre de 1930 un golpe militar derribó al gobierno, quebrando la envidiable continuidad institucional de que la República había gozado durante casi ocho décadas.

En el campo del transporte urbano se mantenía el predominio de la Anglo Argentina, que sin embargo se había convertido en la destinataria de la antipatía por parte de la opinión pública de la Capital. La empresa, pese a toda su influencia, no pudo conseguir del Concejo Deliberante el aumento de la tarifa que necesitaba para poder realizar sus proyectadas nuevas líneas de subterráneos, que por lo tanto no construyó, dejando así el campo libre para la presentación de otras iniciativas por parte de empresarios más o menos serios.

Muchas iniciativas no prosperaron. Pero la que tuvo éxito, de la que nos ocuparemos en este capítulo, fue la que habría de darle a la red de Subterráneos de Buenos Aires su actual configuración.

El origen de la concesión CHADOPYF

De las solicitudes de concesión efectuadas a lo largo de la década del '20, la única afortunada fue la presentada por el hombre de negocios español Don Manuel Vázquez Pereira, en nombre de la Compañía Anónima de Proyectos y Construcciones (CAPYC) de Madrid ²⁵.

En su presentación del 2 de agosto de 1929 ante el intendente José Luis Cantilo, Vázquez Pereira ofreció, de acuerdo con las instrucciones recibidas de la CAPYC, "la construcción de los tranvías subterráneos" y solicitaba su explotación por el sistema de concesión. La CAPYC, decía, estaba asociada a la compañía concesionaria del "Metro de Madrid" y respaldada financieramente por la Banca de Cataluña. Se dividían las líneas a construir entre las de "primera categoría" y las "de fomento". Las primeras, a construirse por cuenta y riesgo del concesionario, eran ²⁶:

- "Línea 1: Desde Retiro a Constitución.
- Línea 2: Desde Monroe y Cabildo, por ésta y Santa Fe hasta Plaza San Martín, combinando con la número 1.
- Línea 3: Desde Santa Fe y Callao en combinación con la Línea 2, por Callao y Entre Ríos, hasta Caseros.
- Línea 4: Desde San Juan y Boedo, por San Juan, hasta unirse con la Línea Retiro-Constitución y combinando con ella."

La Figura 2.1 presenta el trazado de esta red.

La propuesta contenía una condición esencial en el contexto político de esos años: se aceptaba percibir del público la tarifa de diez centavos para el viaje directo, y de quince centavos para las combinaciones, pero en caso de aprobarse un aumento de las tarifas para otras empresas que prestaren servicios similares, similar aumento sería aplicable para las líneas de la CAPYC.

Apenas un mes más tarde, el 3 de setiembre, el mismo Vázquez Pereira efectuó otra presentación, en la que acompañaba un plano de la red a escala 1:20.000 y consignaba que "los recorridos primitivos han sido modificados en virtud de las concesiones acordadas con anterioridad a la Compañía de Tranvías Anglo Argentina y que no se tuvieron en cuenta en el escrito de presentación" ²⁷.

Vázquez Pereira se refería a la ordenanza del 28 de diciembre de 1909, por la que se había concedido a la Anglo Argentina, además de la Línea Plaza de Mayo - Primera Junta por la avenida Rivadavia, otras dos líneas, una entre Constitución y Retiro (por las calles Garay, Chacabuco y Maipú y el retorno por Piedras y Esmeralda), y la otra entre Plaza de Mayo y Plaza Italia por la avenida Santa Fe (**Véase la Figura 1.1 en el capítulo anterior**). Aunque en 1929 la validez de la concesión de 1909 era dudosa, la posible superposición de recorridos podía ser un motivo de demoras en la aprobación que pretendía la CAPYC, y éste habría sido el motivo de la modificación propuesta.

La segunda presentación de la CAPYC proponía las siguientes líneas:

- "Línea 1: De Constitución por Bernardo de Irigoyen, Moreno, Diagonal Presidente Roca, Plaza de Mayo, Rivadavia, Leandro N. Alem, hasta Retiro²⁸.
- Línea 2: De San Juan y Boedo, por San Juan, hasta encontrarse con la Línea 1 y combinarse con ella.
- Línea 3: De Plaza de Mayo por Diagonal Presidente Sáenz Peña, Plaza Lavalle, Talcahuano, Córdoba, Rivera, Giribone hasta Federico Lacroze.
- Línea 4: De Monroe y Cabildo, por ésta y Santa Fe a Plaza Italia continuando por Las Heras, Juncal a Retiro."

Como puede observarse, el trazado de la Línea 1 se hacía explícito, evitando el conflicto "geométrico" con la línea similar de la Anglo. La Línea 2 de la primera propuesta, renombrada Línea 4, se trasladaba de la Avenida Santa Fe a la Avenida Las Heras, dado que la Anglo tenía concedida la línea por la avenida Santa Fe desde Callao hasta Plaza Italia (pero la CAPYC solicitaba que, en caso de desistir la Anglo, el recorrido se restableciera según la propuesta original). La anterior línea transversal número 3 desaparecía y era reemplazada por la nueva Línea 3 entre Plaza de Mayo y el barrio de Chacarita, por la avenida Córdoba. Finalmente, la anterior Línea 4, (predecesora de la actual Línea E), redominada con el número 2, permanecía sin cambios en su trazado original, salvo que se precisaba su recorrido por San Juan "hasta encontrarse con la Línea 1".

La Figura 2.2. presenta el trazado de la segunda red de la CAPYC. Resulta interesante destacar también otros aspectos de la segunda solicitud de Vázquez Pereira. En ella se aclaraba, por ejemplo, que "todas las líneas serán de doble vía". Además, lo que resultó inusual en años posteriores, se preveían explícitamente instalaciones complementarias, estableciendo que los "depósitos de coches y talleres se construirán preferentemente en la superficie en los extremos de las líneas, para lo cual oportunamente se celebrarán los contratos del caso con los propietarios, por cuyo motivo no es posible determinar su situación exacta". Se pensaba quizás en instalaciones parecidas a las de los tranvías, como las que tenía la línea de la Anglo en Caballito (el actual taller Polvorín en la calle Emilio Mitre y Fernández Moreno), ocupando espacios reducidos, del orden de una o dos manzanas.

Se daban también parámetros para el diseño geométrico, como los radios mínimos que eran fijados en 50 metros para las terminales y en 60 metros para la línea principal, y se establecía que la máxima pendiente sería del treinta por mil y el ancho del material rodante de 2,50 m²⁹. Por último, se establecía el parque necesario para operar cada línea, resultando de 65, 55, 105 y 115 coches, respectivamente.

La lucha de la Anglo contra la CAPYC

La Compañía Anglo Argentina de Tranvías había sido hegemónica durante dos décadas en el sistema de transporte urbano de Buenos Aires, y su predominio no había sido amenazado seriamente por las débiles empresas de ómnibus que habían aparecido, varias de las cuales la Anglo compró para después mal atenderlas o cerrarlas³⁰. Tampoco la molestaron los ocasionales proyectos de concesión de subterráneos, como el de Dodero y Benigni. Pero el proyecto de la CAPYC pronto se convirtió en una amenaza real, bien porque la propuesta parecía ser más sólida al contar con apoyo financiero internacional o quizás sólo porque sus proponentes eran más osados.

Según surge de la investigación efectuada por García Heras, la Anglo contaba con sólidas simpatías tanto en el gobierno nacional del presidente Yrigoyen como en el Departamento Ejecutivo (D.E.) del municipio, entonces a cargo del radical José Luis Cantilo. En cambio, no las tenía en el Concejo Deliberante, donde la mayoría de partidos opositores de izquierda favorecía a la propuesta española.

La antipatía hacia la Anglo no era nueva. Pocos años antes, en noviembre de 1924 el Concejo había votado una ordenanza que cancelaba su concesión otorgada en 1909, cuyas obras debían haberse concluido en 1919, y de las que sólo se había inaugurado la línea Plaza de Mayo - Primera Junta. A pesar de lo cual la Compañía había conseguido firmar al año siguiente un acuerdo con el entonces intendente Carlos Noel, que replanteaba la concesión de 1909 y aprobaba la contratación de la línea Constitución - Retiro con una tarifa de 0,15 pesos moneda nacional (\$ m/n)³¹. Pero el Concejo nunca dio sanción a la imprescindible ordenanza en ese sentido.

En el mes de agosto de 1929, mientras Vázquez Pereira presentaba la solicitud de concesión de la CAPYC, la Anglo conseguía del Departamento Ejecutivo la aprobación de los planos de su línea Retiro - Constitución y tenía un año de plazo para dar comienzo a las obras. Pero el 30 de diciembre de 1929 el Concejo Deliberante había rechazado definitivamente el acuerdo de 1925 entre la Anglo y la Municipalidad, y había nombrado una "Comisión Especial de Subterráneos" con el objeto de analizar la propuesta española³².

Así, a principios de 1930 las cosas se presentaban mal para la Anglo, y ésta se decidió a librar batalla contra la propuesta española, poniendo en juego todos sus considerables recursos.

La compañía se movió políticamente. A principios de mayo de 1930 el ingeniero Atanasio Iturbe visitó al presidente Yrigoyen y le anunció que sería presentada ante la Municipalidad una nueva propuesta integral, que consistía en una red total de cinco líneas con unos 45 kilómetros. Se proponía alargar la línea existente Plaza de Mayo - Primera Junta, y construir otras cuatro, incluyendo la transversal Retiro - Constitución. La propuesta de la Anglo que se ilustra en la Figura 2.3. incluía una línea entre Plaza de Mayo y el Parque Chacabuco, trazada por las Avenidas Diagonal Presidente Roca e Independencia hasta alcanzar aproximadamente la calle José María Moreno, donde se desviaría hacia la avenida Directorio para terminar en el parque nombrado. El costo total

sería de pesos 300 millones, y la realización sería en dos años ³³. Pocos días más tarde el administrador de la Anglo, Marcelo Rongé, le presentó el nuevo plan al intendente Cantilo.

La propuesta línea Plaza de Mayo - Parque Chacabuco de la Anglo sería claramente competitiva con la Línea 2 de la CAPYC, aunque evitaba superponérsele. Presentaba un recorrido mejor, puesto que partía de la Plaza de Mayo y se extendía hasta un barrio más distante que la línea de su competidora (que terminaba en San Juan y Boedo).

A pesar de sus ventajas técnicas, el proyecto de la Anglo estaba destinado al fracaso porque insistía en solicitar una tarifa de 15 centavos m/n para todas las líneas nuevas a construir. Inmediatamente después de concluida la Guerra Mundial, las compañías tranviarias habían conseguido un aumento tarifario de 10 a 12 centavos, pero otorgado por solamente tres años, considerados suficientes para que se superaran las condiciones creadas por la contienda. En 1923 las tarifas habían vuelto a su nivel anterior de 10 centavos; más tarde la Anglo había requerido un aumento a 15 centavos pero el Concejo Deliberante se había negado a cada vez que la cuestión fue planteada. Esta había sido la causa principal del rechazo del acuerdo que el intendente Noel había alcanzado con la Compañía en noviembre de 1924 ³⁴.

La Anglo buscó el apoyo del gobierno británico para que intentara influir al gobierno argentino en un sentido que le fuera favorable, y lo consiguió en alguna medida. Pero el 3 de junio de 1930 el Concejo Deliberante aprobó casi por unanimidad (24 contra 1) una resolución "enfaticando la necesidad de que toda propuesta para construir subtes mantuviera en 10 centavos m/n la tarifa para viajes directos" ³⁵.

Ante la evidencia de que el Departamento Ejecutivo, a pesar de su buena voluntad hacia la Compañía no podría doblegar al Concejo, el apoyo británico se mantuvo apenas tibio puesto que en definitiva la Compañía era británica sólo nominalmente, pero no eran ingleses los capitales mayoritarios que la controlaban. La diplomacia británica no quería involucrarse abiertamente y a fondo porque hacerlo perjudicaría a los intereses, estos sí genuinamente ingleses, de los inversores en los ferrocarriles ³⁶.

Mientras ponía sus esperanzas en el apoyo diplomático, parece que la Anglo no omitió utilizar su considerable poder económico para tratar de influir a la opinión pública por medio de una campaña de artículos, sueltos y editoriales que fueron apareciendo en algunos diarios de la Capital e incluso del interior del país. En los meses decisivos en que se examinaba la solicitud de la CAPYC circularon folletos editados por un "Comité pro solución de los grandes problemas urbanos de la ciudad de Buenos Aires" que reproducía las opiniones periodísticas, casi todas contrarias a la CAPYC, y preocupadas ante una propuesta que se presumía poco seria. El Comité denunciaba la inexistencia de los respaldos bancarios europeos aducidos por la CAPYC e incluso intentaba ridiculizar a sus representantes (Manuel Vazquez Pereira y Francisco Castellón y Ortega) retratándolos como insolventes ³⁷.

El comité anunciaba su enfático apoyo a un proyecto hecho público en esos días por el ingeniero Máximo Mantel, quien actuaba en nombre y representación "de una poderosa organización metalúrgica europea" (al decir del diario en lengua francesa *Le Courier de la Plata*), tampoco identificada ³⁸, que proponía construir una red de 65 kilómetros de subterráneos a un costo de 400 millones de pesos. Ese proyecto era anunciado como "la

verdadera solución a los problemas del tráfico de la ciudad" y el comité, que tan suspicaz se mostraba respecto de la CAPYC, no ponía en duda que esta propuesta competidora contaba con el respaldo económico para su segura realización³⁹.

¿Era la de Mantel una propuesta seria? El folleto de marras incluye un plano que, considerado objetivamente a tres cuartos de siglo de distancia, sugiere que no lo era. Algunas de las líneas propuestas se superponían con las pedidas por CAPYC, con lo cual obstruía la gestión de su concesión, y otras en cambio lo hacían con las propuestas de la Anglo. En particular, una línea partía de la Boca y subía por la Avenida San Juan, siguiendo por Directorio y la Avenida del Trabajo. Todo parece indicar que se trataba de un proyecto "tapón" destinado a crear confusión y que intentaba demorar el proceso de análisis que llevaba a cabo la Comisión Especial municipal.

Finalmente se reclamaba el veto del intendente a la ordenanza que terminaba de sancionar el Concejo. Pero puesto que el folleto en cuestión estaba en prensa en el momento en que la intendencia anunciaba su inminente veto, en una nota dramática de "último momento" se anunciaba con regocijo que la opinión unánime acompañaba al intendente en su decisión, considerándose al Departamento Ejecutivo "acreedor a la gratitud de la población de la Capital".

¿Estaba la Anglo detrás del comité y del plan del ingeniero Mantel? No lo podemos probar, sólo presumirlo. Porque en el mismo folleto también se propiciaba que la expansión de los subterráneos le fuera concedida directamente a una "poderosa Empresa de Transportes", a la que sin embargo no se identificaba. ¿Y cuál podría ser, si no era la Anglo, la gran empresa aludida?

Al llegarse a las instancias críticas de la decisión municipal la Anglo acudió también a maniobras tácticas, con la finalidad de mantener vigente su propia concesión, lo que significaba en la práctica imposibilitar la de su competidora, porque resulta claro que quien consiguiera construir la línea Retiro - Constitución, la más prometedora, anularía automáticamente toda posibilidad del otro proyecto. Veremos que en esas maniobras la Anglo contó con la connivencia del Departamento Ejecutivo.

Mientras actuaban los diplomáticos, escribían los periodistas y trabajaba la Comisión Especial municipal, la Anglo ostensiblemente se preparaba para iniciar las obras en Plaza Constitución. La concesión a la CAPYC había sido sancionada por el Concejo Deliberante el 30 de julio de 1930, pero el Departamento Ejecutivo preparaba el veto. Mientras esto sucedía, el 16 de agosto de 1930 la Anglo solicitó al D.E. el permiso para ocupar sectores de la Plaza Constitución y calles aledañas para instalar un obrador, y esto le fue autorizado el 28 de agosto⁴⁰, cuando ya, al prevalecer el Concejo contra el veto del intendente, éste se había visto finalmente obligado a promulgar la concesión a la CAPYC.

El mismo 28 de agosto la Anglo informó al D.E. que con su autorización había procedido a la ocupación de la Plaza Constitución (la Compañía no perdía el tiempo), y dejaba constancia de estos actos de posesión. De inmediato la compañía se lanzó a la construcción de un tramo de túnel experimental de 46 metros de longitud, al que pretendió dar el carácter de iniciación de su Línea 2, el que quedó terminado en enero de 1931⁴¹.

La historia de la incursión de la Anglo en la línea Retiro -Constitución concluyó el 21 de diciembre de 1932, cuando el Concejo Deliberante consideró la caducidad de la concesión de esa línea. Los informes técnicos municipales indicaban que de modo alguno podía considerarse aquel túnel de ensayo como la iniciación de la Línea 2, porque no respondía a los planos aprobados en 1929, ni en ubicación topográfica ni en el tipo de estructura; y por otra parte los trabajos habían quedado interrumpidos.

Así, y en esta ocasión por unanimidad, el Concejo votó la caducidad de la concesión de la Línea 2 de la Anglo Argentina y la intimación a la empresa a desocupar la Plaza Constitución, cosa que ella hizo, dejando abandonado el túnel experimental que quedó así olvidado por casi todo el mundo ⁴².

La crítica municipal al proyecto de la Línea 2 de la CAPYC

Volvamos ahora a los días previos a la sanción de la concesión a favor de la CAPYC. En la sesión especial del 30 de julio de 1930 el Concejo Deliberante trató el Mensaje del Departamento Ejecutivo (fechado el 16 de julio) que hacía propio el Informe de la Comisión Especial. Pese a no recomendar la concesión a la CAPYC dicho informe presentaba un proyecto de ordenanza para el caso de prosperar la misma. Respecto de la Línea 2, la Comisión Especial ⁴³ consignaba lo siguiente:

"Esta línea de longitud demasiado reducida, con el inconveniente de que para transportar los pasajeros al centro comercial de la ciudad, punto adonde se dirige, para la mayoría de ellos (sic), se hace necesaria la combinación del pasaje con la Línea N° 1 creando dificultades tanto más graves cuanto mayor sea el número de pasajeros que transporte. Además el transbordo implica, de acuerdo con los términos de la propuesta, el aumento del precio del pasaje a \$ 0,15 m/n. Por ello se estima que (la Línea 2) debería prolongarse por San Juan, Directorio y Av. del Trabajo hasta Parque Chacabuco y asimismo hacerla directa hasta el centro metropolitano pasando por Constitución mediante una curva de entrada en Garay o Pavón, que empalme con el recorrido N°1".

En suma, la Comisión señalaba los siguientes inconvenientes para la Línea 2 propuesta por la CAPYC:

- a) Era de poca longitud.
- b) No penetraba en lo que la Comisión llamaba el "centro metropolitano".
- c) Esa falta de penetración obligaba a efectuar un transbordo penalizado con una tarifa de \$ 0,15 m/n, o sea un 50% superior a la tarifa directa.

Estas observaciones revelaron particular lucidez en la Comisión Especial ⁴⁴ ya que, como veremos, todos los inconvenientes citados influyeron, y el segundo de ellos aún influye en

la fecha en que escribimos (2009), en el tráfico de la Línea E. Para resolverlos la Comisión propuso para la Línea 2:

- a) Que la Línea 2 fuera extendida en unos 2.500 metros, desde Boedo hasta el Parque Chacabuco.
- b) Que se proveyera un acceso directo al Centro con una curva de empalme en Constitución con la Línea 1 (Constitución-Retiro).
- c) Que se considerase como "recorrido directo", y sujeto por lo tanto a la tarifa básica de \$ 0,10 m/n, a todo viaje entre Parque Chacabuco y Av. Roque Sáenz Peña y Corrientes, punto considerado por la Comisión como "centro comercial de la ciudad".

De este modo la Comisión Especial modificó totalmente la red propuesta por la CAPYC. Por ejemplo, el acceso directo de la Línea 2 a la intersección de las avenidas R.S.Peña y Corrientes cobraba sentido porque también se había propuesto una sustancial modificación del trazado de la Línea 1, haciéndola pasar por ese punto, donde hoy se erige el Obelisco .

La Ordenanza 4070

Las modificaciones de la Comisión Especial fueron aceptadas por la proponente CAPYC, y quedaron plasmadas en la futura Ordenanza de Concesión N° 4070, aprobada a las 2 y 45 horas de la madrugada del 31 de julio de 1930 45, con el voto favorable de todo el Concejo, salvo la abstención del conservador José Guerrico. . La Figura 2.4 ilustra la red aprobada.

Analicemos lo fundamental del texto de la Ordenanza. En el artículo 1 se autorizaba a la CAPYC a constituir una compañía local, a los efectos de la concesión: la Compañía Hispano Argentina de Obras Publicas y Finanzas, que sería conocida desde entonces por la sigla CHADOPYF.

Llama la atención al lector de nuestros días la distinción que la Ordenanza hace entre "líneas" y "recorridos". En efecto el mismo Artículo 1 autorizaba a la CHADOPYF a "construir y explotar una red de comunicaciones subterráneas de tracción eléctrica para el transporte exclusivo de pasajeros dentro de la Capital Federal" con los siguientes puntos terminales:

- Línea 1: Plaza Constitución a Retiro.
- Línea 2: Parque Chacabuco a Plaza Constitución.
- Línea 3: Av. Roque Sáenz Peña y Corrientes a Av. San Martín y Av. Gaona.
- Línea 4: Monroe y Cabildo a San Juan y Jujuy.

Por otra parte, el Artículo 2 especificaba los "recorridos" que tendrían las líneas enumeradas:

- Línea 1: por Pavón. Bdo. de Irigoyen, Carlos Pellegrini, Juncal, Plaza Británica; empalmando con la Línea 2 en su origen y con la Línea 3 en Av. Roque Sáenz Peña y Corrientes.
- Línea 2: por Av. del Trabajo, Directorio, San Juan, Entre Ríos, Pavón; empalmando con la Línea 4 en San Juan y Jujuy y con la Línea 1 en Plaza Constitución.
- Línea 3: por Chubut (ahora Angel Gallardo), Río de Janeiro (ahora Estado de Israel), Córdoba, Talcahuano, Plaza Lavalle, Av. Roque Sáenz Peña; empalmando con la Línea 4 en Pueyrredón y Córdoba y con la Línea 1 en Av. Roque Sáenz Peña y Corrientes.
- Línea 4: por Av. Cabildo, Av. Santa Fe, Plaza Italia, Las Heras, Av. Pueyrredón y Jujuy; empalmando con la Línea 3 en Córdoba y Pueyrredón y con la Línea 2 en San Juan y Jujuy.

El Artículo 3 expresaba a su vez que estos recorridos "podrán ser modificados parcialmente, de acuerdo entre el Departamento Ejecutivo y los concesionarios, siempre que conviniera por razones de orden técnico o por cualquier otra causa de interés general". La modificación podría abarcar hasta el 30% de la longitud total del recorrido, sin requerir nueva intervención del Concejo Deliberante.

Finalmente, el Artículo 21, que fijaba las tarifas a cobrar por el concesionario, establecía que "se entiende por viaje directo dentro de las líneas que comprenden la red de esta concesión, los siguientes recorridos, sean o no con transbordo":

1. Retiro - Constitución.
2. Parque Chacabuco - Av. Roque Sáenz Peña y Corrientes, mediante empalme con la Línea 1.
3. Av. San Martín y Gaona - Av. Roque Sáenz Peña y Corrientes.
4. Monroe y Cabildo - Av. Roque Sáenz Peña y Corrientes, mediante empalme con la Línea 3; y Monroe y Cabildo - San Juan y Jujuy.

La Figuras 2.5. presentan las líneas y los recorridos directos establecidos por la Ordenanza 4070.

De otros párrafos del informe de la Comisión Especial de Subterráneos podía inferirse que, de los itinerarios descriptos más arriba, el único que requeriría el transbordo de los pasajeros sería el viaje entre Monroe y Cabildo y Av. Roque Sáenz Peña y Corrientes por

las líneas 4 y 3; y por lo establecido en el Artículo 21 antes citado, este viaje se efectuaría con la tarifa directa de \$ 0,10 m/n , en lugar de los \$ 0,15 m/n que demandarían los demás transbordos (como por ejemplo el previsto entre las líneas 2 y 4 en San Juan y Jujuy). En particular, los trenes despachados en Parque Chacabuco correrían por los túneles de las líneas 2 y 1 (recorrido 2) hasta su terminal teórica en Diagonal Norte y Corrientes, intercalándose con los trenes Constitución-Retiro de la Línea 1 (recorrido 1).

Es interesante notar que en la red aprobada por el Concejo Deliberante ninguna de las líneas llegaba a Plaza de Mayo. Esto se fundamentaba en evitar una superposición con la Línea 3 de la concesión de la Anglo Argentina, que partía de dicha plaza por la Avenida Diagonal; y también, es posible, por el hecho de que la Comisión suponía que "el centro comercial de la ciudad, para una época no muy lejana puede considerarse situado en las inmediaciones de la futura Plaza de la República". En ese espíritu se modificó el trazado propuesto por la CAPYC para su Línea 3, terminándola en dicho punto, decisión que no era razonable y que más tarde se modificó.

Lo que resulta claro es que los concejales de 1930, asumiendo el criterio de la Comisión Especial, entendieron que para darle sentido a su trazado era imprescindible que la futura Línea E llegara hasta el sitio que consideraban sería el "centro comercial de la ciudad", aún circulando por otra línea. Pero el dictamen de la Comisión no profundizó la forma en la que esa acertada previsión se haría efectiva. ¿Tuvo la Comisión presentes los problemas operativos que hubiera acarreado la circulación directa de los trenes entre las líneas 1 y 2? ¿Y cómo se efectuaría el control de los pasajeros para permitir que los "viajes directos" no fueran penalizados, pero sí los otros?

Estas preguntas no encuentran respuesta, y los hechos posteriores hicieron que la cuestión perdiera actualidad, ya que la Línea 2 (hoy E) sólo sería construida más tarde, entre 1937 y 1940. Cuando esto sucedió aquellas previsiones fueron contempladas en el diseño de la estación Constitución, pero nunca se pusieron en práctica, tal como se explica en el Capítulo 3 y el Apéndice 2.

Indudablemente, detrás de los conceptos de "línea" y "recorrido" persistía la idea de principios del siglo, del tradicional tranvía eléctrico de superficie, con frecuencias relativamente bajas y una operación con "marcha a la vista" que permitía intercalar formaciones provenientes de diferentes terminales sin necesidad de un sistema de señalización complejo. Nuevamente se evidencia la falta de claridad en la distinción del tipo de tecnología propia del metropolitano, que ya señaláramos en el Capítulo 1.

Podemos suponer que hasta la obtención de la concesión los análisis técnicos del proyecto de la CAPYC habían sido someros, y limitados a la ingeniería civil de los túneles, mientras que para los aspectos operativos el modelo seguía siendo la concesión de la Anglo Argentina, que precisamente preveía rampas de acceso a la red para el empalme de "ramales" que hubieran permitido la extensión de los servicios en superficie.

El 18 de agosto de 1930 el Intendente Municipal José Luis Cantilo vetó la ordenanza de Concesión, pero el 22 de agosto el Concejo insistió en su sanción por 27 votos a favor y siempre con el voto en contra del Sr. José Guerrico. Ante lo cual Cantilo promulgó el 26 de agosto de 1930 la Ordenanza N° 4070 que otorgaba la concesión al grupo español.

El Departamento Ejecutivo fue muy diligente; ese mismo día le comunicó a la CAPYC que tenía cuarenta y ocho horas para escriturar el Contrato de Concesión ⁴⁶. La Anglo tampoco perdió tiempo, pues el mismo día en que la CAPYC debía firmar esa escritura su competidora tomaba posesión del terreno del obrador en Plaza Constitución, aparentando dar comienzo a las obras de su línea Constitución - Retiro; maniobra que, como ya lo vimos, finalmente no tuvo éxito.

La red definitiva de la CHADOPYF

La red concedida a la CHADOPYF, mostrada en la Figura 2.4. contenía propuestas de éxito más que dudoso. La Línea 3 resultaba sobre gran parte del recorrido paralela y a unos 500 metros de la actual Línea B, que la Compañía Lacroze estaba próxima a inaugurar, pero su principal defecto era que no llegaba a Plaza de Mayo. En cuanto a la Línea 4, su trazado excéntrico por las avenidas Las Heras, Pueyrredón y Jujuy la hacía muy poco atractiva y dependiente del transbordo con otras líneas para el acceso al Centro.

Salvo la Línea 1 Constitución-Retiro, , cuyo recorrido había sido modificado en más del cincuenta por ciento por la Comisión Especial, todo el proyecto de la CHADOPYF aprobado por la Ordenanza 4070 nos parece hoy poco fundado en sólidas consideraciones de economía del transporte. Sin embargo las cosas habrían de cambiar en los años inmediatos siguientes, cuando resultó del todo evidente que la Anglo ya no estaba dispuesta a construir ninguna de las líneas que tenía concedidas desde 1909. Así, cuando por Ordenanza del 14 de diciembre de 1934 fue finalmente anulada la Concesión a la Anglo-Argentina para la Línea Plaza de Mayo - Plaza Italia, la CHADOPYF obtuvo por la Ordenanza 5274 la consolidación de tramos de las líneas 3 y 4 en una nueva Línea 4, que coincidía apreciablemente con la de la concesión anulada de la Anglo ⁴⁷. . La Figura 2.6 muestra la nueva red entonces aprobada.

La misma Ordenanza 5274, redefinió la Línea 3 a partir de los restantes tramos de las líneas 3 y 4, con un trazado que unía Av. San Juan y Jujuy con Gaona y Av. San Martín, pasando por Pueyrredón y Córdoba, cuya viabilidad formando parte de una red no era ya dudosa sino casi imposible. Pero según consta en la sesión del Concejo Deliberante del 18 de octubre de 1934, la CHADOPYF "hizo presente la impracticabilidad de esta obra por lo antieconómica que resultaría, y su propósito de solicitar una alteración de su recorrido".

En efecto, la CHADOPYF propuso en 1936 una nueva modificación a su red, sustituyendo el tramo oeste de la Línea 3 (entre Pueyrredón y Av. San Martín y Gaona) por otro de longitud similar algo menor que prolongaba la Línea 1 desde Constitución hasta el puente Pueyrredón; y también sustituyendo el tramo de las avenidas Pueyrredón y Jujuy (entre Córdoba y San Juan) por otro paralelo, desplazado a las avenidas Callao y Entre Ríos ⁴⁸. Dicho sea al pasar, se volvía así hasta cierto punto a la primera propuesta de la CAPYC presentada por Vazquez Pereira. . La Figura 2.7 muestra la última propuesta de la CHADOPYF.

La **Figura 2.5** muestra la red final proyectada por la CHADOPYF. De ella, la compañía construyó la Línea 1 (hoy C) y parcialmente las líneas 4 (hoy D), y 2 (hoy E), mientras que el resto no fue construido. Las dos primeras terminaron casi coincidiendo con las concesiones "arrebataadas" a la Anglo-Argentina. La Figura 2.8 muestra las obras finalmente construidas por la CHADOPYF, tras nuevas modificaciones que se gestionaron durante los años siguientes, según se verá en el Capítulo 3.

En el Apéndice 1 se informan algunos detalles sobre los cambios de trazado de las líneas de la CHADOPYF.

Los estudios que fundamentaron el trazado de la Línea E

Si existieron, no han llegado a nuestro conocimiento los estudios que la CAPYC habría efectuado para proyectar su red. A fines de los años '20, no existían ni las refinadas metodologías actuales de predicción del tráfico ni las computadoras que hacen posible su económica aplicación. Por otra parte, la casi totalidad de los viajes se cumplía por el transporte colectivo tranviario y de ómnibus, de modo que los estudios eran, en ese sentido, más sencillos (aunque pronto vendrían a complicarse por la irrupción de los "colectivos").

En realidad, quien poseía la mayor parte de la información útil al estidop era precisamente la competidora de la CAPYC, la Anglo-Argentina de Tranvías. Esta Empresa tenía los registros estadísticos del tráfico de sus propias líneas tranviarias y de las compañías de ómnibus que controlaba, y poseía suficientes elementos de juicio para inferir información de las pocas líneas competidoras (Lacroze y otras menores). Es significativo que la Anglo no haya pedido la concesión de la línea Plaza de Mayo-Parque Chacabuco, sino a último momento y en plena disputa con la CAPYC, seguramente con el propósito político de equilibrar ante la opinión pública el mérito de su propuesta frente a la de su competidora, maniobra que como se vio no tuvo éxito.

Los sucesivos cambios registrados en la red proyectada por la CAPYC y luego por la CHADOPYF evidencian que el proyecto no estaba sustentado en una planificación prolija ni sistemática. Si se comparan las Figuras 2.1. a 2.5., excluida la Figura 2.3 que corresponde a la Anglo Argentina, ellas parecen representar propuestas de distintos concesionarios y no la evolución racional del proyecto de uno de ellos. Sólo constituyen un subconjunto razonablemente fundado las líneas 1 (hoy C) y 4 (en su versión final, hoy D), similares a las de la concesión anulada de la Anglo-Argentina. El resto, la Línea 2 (hoy E) y particularmente la nunca construida Línea 3, constituían propuestas de dudoso o ningún fundamento.

Quizás la CAPYC concibió su Línea 2 siguiendo los antecedentes mencionados en el Capítulo 1 y teniendo en cuenta una zona de influencia que parecía suficientemente populosa como para merecer el servicio subterráneo, ya que, tal como se ha visto, la densidad de la población de la zona de la Línea 2 (Avenida San Juan) era en esa época equivalente o incluso superior a la que correspondía a las otras líneas propuestas.

Sin embargo, para otros estudiosos de la cuestión el proyecto de la Línea 2 era dudoso. El Ingeniero Federico Zamboni, quien durante la década del '30 tuvo a su cargo la oficina de contralor de las obras de la CHADOPYF, escribió en 1936:

"Esta Línea N°2 con un recorrido estudiado de 6.360 m tiene una zona de influencia bastante pobre, y de construirse no solventará sus gastos por si sola..."⁴⁹,

es decir, pronosticaba acertadamente el futuro, con la sola atenuación de su juicio al final, cuando agregaba

"...pero puede construirse como elemento de una red".

Es posible que la opinión negativa de Zamboni estuviera implícitamente fundada, más que en la cuantía de la población, en su nivel socioeconómico así como en el dinamismo que mantenía la urbanización en la zona de influencia de la Línea 2. Aunque en 1914 la densidad de habitantes de la circunscripción 8a. (zona de influencia de la Línea 2) fuera similar a la que mostraba la Circunscripción 19a. (Línea D), no se trataba del mismo tipo de población: en la 8a. la población era mayoritariamente obrera, mientras que en la 19a. predominaba clase media.

Un indicio en tal sentido lo dan los resultados electorales de la Capital Federal en la década de 1920, época en la que el voto obrero se canalizaba mayormente a través del Partido Socialista, mientras que el de la clase media lo hacía a través de la Unión Cívica Radical. En las elecciones de 1923, por ejemplo, el PS superó a la UCR por un 17% de votos en la Circunscripción 8a., mientras que en la 19a. la UCR superó al PS por un 5%. En 1924 se registra un avance general del PS en toda la Capital, logrando superar a la UCR por un 48% en la Circunscripción 8a. y por sólo un 17% en la 19a.⁵⁰

El tipo población residente era muy importante para el futuro tráfico de las líneas de subterráneo con trazado radial hacia el Centro, porque mientras la población de clase media tenía sus empleos mayormente allí (bancos, oficinas, comercios, etc.), la población obrera viajaba más hacia la zona del cordón industrial (Barracas, Pompeya, Avellaneda). En definitiva, las previsiones optimistas sobre el tráfico que cabía esperar en la Línea 2 pueden haber sido inducidas por una apreciación equivocada sobre el tipo de población residente en su zona de influencia.

¿Quién concibió la red de la CHADOPYF?

Parece entonces que quienes concibieron la idea de la Línea E sobrevaloraron el potencial generador de viajes de su zona de influencia. Vale la pena entonces intentar dilucidar quién imaginó la red propuesta por la CAPYC. Los abogados J.P.Biscayart Blanco y Jorge A. Imperiale, asesores letrados de Manuel Vázquez Pereira durante la tramitación de la Concesión de CAPYC, aportan una interesante información al respecto.

Ambos querellaron en 1932 a la CHADOPYF, en razón de no haberse avenido la Compañía a retribuir los servicios por ellos prestados desde la iniciación de la gestión de la concesión. En su demanda, tras describir "in extenso" su labor como asesores jurídicos y

coordinadores de los aspectos financieros y técnicos se declaran "los verdaderos iniciadores y autores de la gestión..."⁵¹.

En otro escrito posterior, los mismos Biscayart e Imperiale dicen:

"...que la concepción de la solicitud de concesión,...su forma, su contenido, **el trazado de los recorridos,etc. ha sido obra exclusivamente nuestra**, ya que no se recibió jamás de España orden, ni anteproyecto, ni sugestión alguna (que no se refiriera a las tarifas) a la cual hayamos debido someter nuestras concepciones ni orientaciones."

Si lo anterior fuera cierto, quedarían explicadas las debilidades técnicas del proyecto de la CAPYC, sus sucesivas pero fundamentales alteraciones antes y después de la Concesión, en definitiva, su carácter especulativo frente al proyecto más sólido de la Compañía Anglo-Argentina.

Al igual que lo que había sucedido varias décadas antes con las concesiones de ferrocarriles, se repetía la figura del gestor que con buenos contactos políticos y adecuado sustento jurídico obtenía una concesión detrás de la cual aparecían sólidamente interesados empresas constructoras y proveedores del equipamiento.

No nos ha sido posible corroborar la veracidad de esta pretendida autoría del trazado de la red solicitada por CAPYC; pero a fines de 1929 se conocían más de una veintena de propuestas de líneas o redes red subterráneas para la ciudad de Buenos Aires, presentadas desde 1886, y algunas de ellas contenían soluciones iguales o parecidas a las presentadas por CAPYC. Por ejemplo, el proyecto presentado en 1926 por Celestino Marcó a nombre de inversores británicos proponía una línea que partía de Constitución y seguía por la avenida San Juan hasta ésta y Boedo.

También hay que recordar que la CHADOPYF construyó finalmente, no su el proyecto de CAPYC (Figura 2.4.) sino las líneas de la Concesión dada a la Anglo-Argentina en 1909, salvo la Línea 2 (hoy E) que fue la única construida por CHADOPYF respondiendo casi a la propuesta original de la CAPYC, cuya paternidad Biscayart Blanco e Imperiale se atribuyen.

Sólo resta agregar que según Biscayart e Imperiale, fue asesor de la Compañía en la fase inicial el Ingeniero González Bori, Jefe de Construcciones de los Ferrocarriles del Estado, actuando en los aspectos de orden técnico.

Por pocos días las cosas pudieron ocurrir de otro modo

El 26 de agosto de 1930 el intendente José Luis Cantilo promulgó la Ordenanza N° 4070 que otorgó a la CAPYC la construcción de una red de subterráneos que incluía a la actual Línea E. El 6 de septiembre de ese año un golpe cívico-militar derribaba al presidente constitucional Hipólito Yrigoyen...

Cabe preguntarse qué hubiera sucedido con esta concesión si el Concejo Deliberante se hubiera demorado algunos días en su tratamiento, o si el golpe del General José Félix Uriburu se hubiera anticipado unas pocas semanas.

En uno u otro caso es posible que la Ordenanza de Concesión a favor del consorcio español no hubiera alcanzado a ver la luz, porque el Gobierno Provisional difícilmente le hubiera dado rápido trámite a un proyecto que, como se vio, era controvertido y motivo de duras luchas entre intereses opuestos.

Podemos suponer que la posición de la CAPYC no hubiera encontrado un ambiente tan favorable en la Municipalidad como el que había tenido en Concejo Deliberante antes del golpe. En efecto, el nuevo gobierno designó intendente municipal a José Guerrico, quien precisamente había sido el solitario concejal cuyo voto no había sido favorable a la concesión a la CAPYC en la sesión del 30 de julio y que también se había opuesto a la concesión en la última sesión del 22 de agosto.

Guerrico asumió la intendencia el 18 de setiembre de 1930. Su nombramiento nos permite suponer que un cambio gubernamental prematuro podría haber resultado favorable a la Anglo - Argentina, en el sentido de interrumpir abruptamente el trámite de la concesión de su competidora española. Pero, aún contando la Anglo con la simpatía del nuevo Intendente, es dudoso que éste hubiera estado dispuesto a favorecer las aspiraciones de la compañía, porque esto implicaba concederle el impopular aumento de tarifas que ella pretendía para concretar las obras de su concesión del año 1909.

Creemos en definitiva que de no haber sido promulgada la Ordenanza N° 4070 pocos días antes del 6 de septiembre de 1930, las gestiones de la CAPYC y de la Anglo se hubieran estancado, y ninguna decisión a favor de la primera habría sido tomada por el gobierno del General Uriburu.

Ya en 1932, restablecido el régimen constitucional, la relación de fuerzas en el Concejo Deliberante seguía siendo tan desfavorable a la Anglo como lo había sido en 1929/1930.

Ahora bien, para ese momento la Anglo ya experimentaba el derrumbe de su tráfico a causa del colectivo, que había aparecido como novedoso medio de transporte en 1928, y es improbable que en 1932 la empresa hubiera estado dispuesta, como lo había estado pocos años antes, a invertir cuantiosos recursos en un negocio que ahora se presentaba cada vez menos brillante. De hecho, en los años que siguieron, la principal preocupación de la Anglo no fue la de ampliar y mejorar sus servicios, sino la de poder "salirse" del negocio, salvando lo que se pudiera de sus capitales hundidos, que habían dejado de producir rendimiento.

En cuanto a la propuesta de concesión de CAPYC, ella había tenido lugar en 1929, antes de manifestarse la crisis económica mundial y cuando todavía apenas si se vislumbraba lo que sucedería en el transporte de la ciudad con los "colectivos". No es seguro que tres años más tarde, y en las nuevas y tan desfavorables condiciones, esa propuesta hubiese tenido lugar.

Llegamos así a la conclusión que la sanción y promulgación de la Ordenanza N° 4070 pocos días antes del golpe del 6 de septiembre de 1930 fue un hecho afortunado desde el

punto de vista de la red de subterráneos de la ciudad, ya que de no haber ocurrido así, la concesión de CHADOPYF no habría tenido lugar y se habría paralizado el crecimiento de la red, quedando limitada a las actuales líneas A y B.

La Anglo, si bien disputó permanentemente los proyectos con la CHADOPYF, no se encontraba por ese entonces en condiciones de encarar la construcción de nuevas líneas de subterráneos, y menos que todas, la línea a Parque Chacabuco.

La conclusión es que de no haberse sancionado la ordenanza 4.070 pocos días antes del derrocamiento del presidente Yrigoyen, la la actual Línea E, que formaba parte de la concesión de CHADOPYF, casi seguramente no habría sido construida.

Figura 2.1 C.A.P.Y.C Primera propuesta a la Municipalidad (2 Agosto 1929)

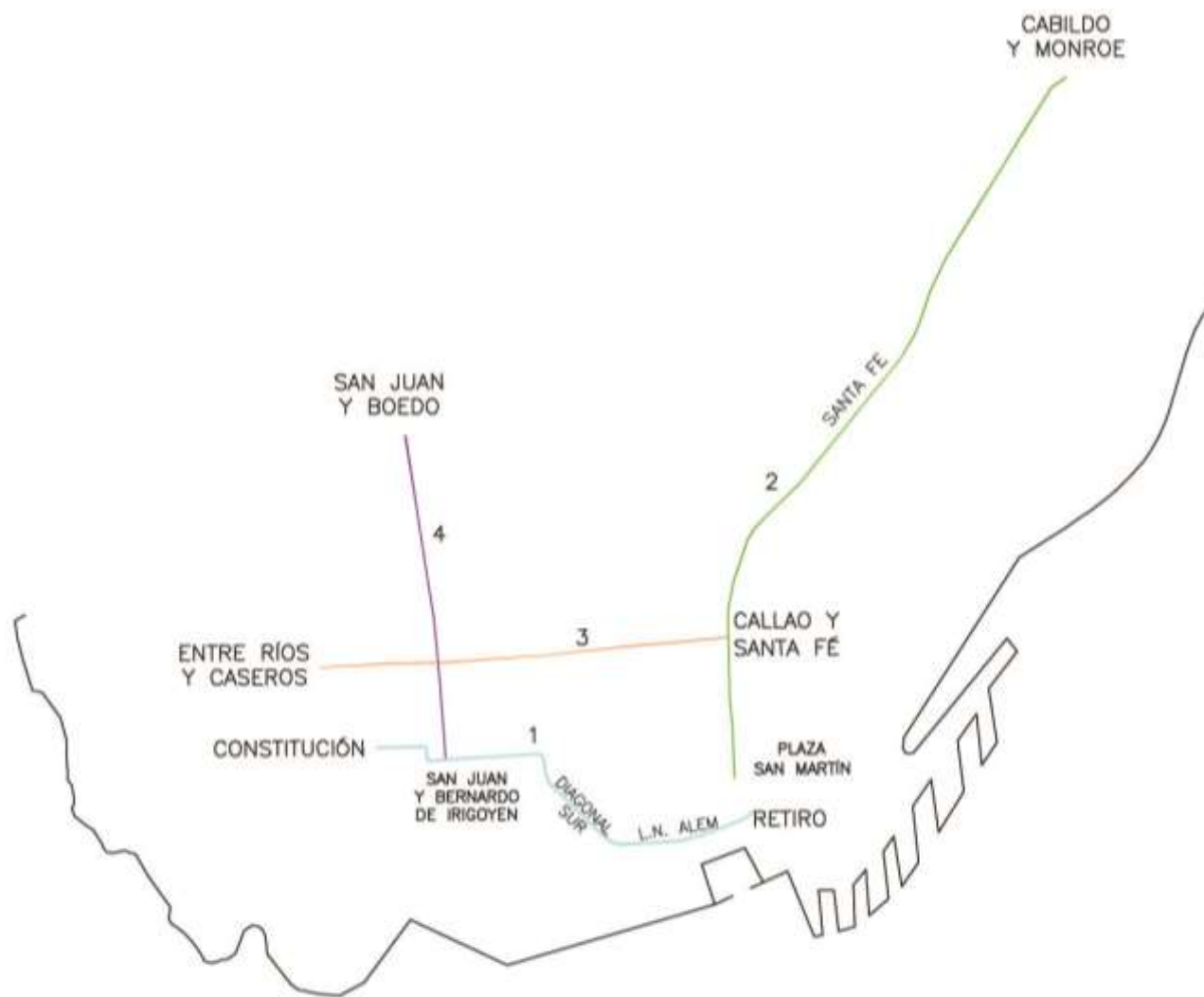


Figura 2.2 C.A.P.Y.C Segunda propuesta a la Municipalidad (3 Septiembre 1929)

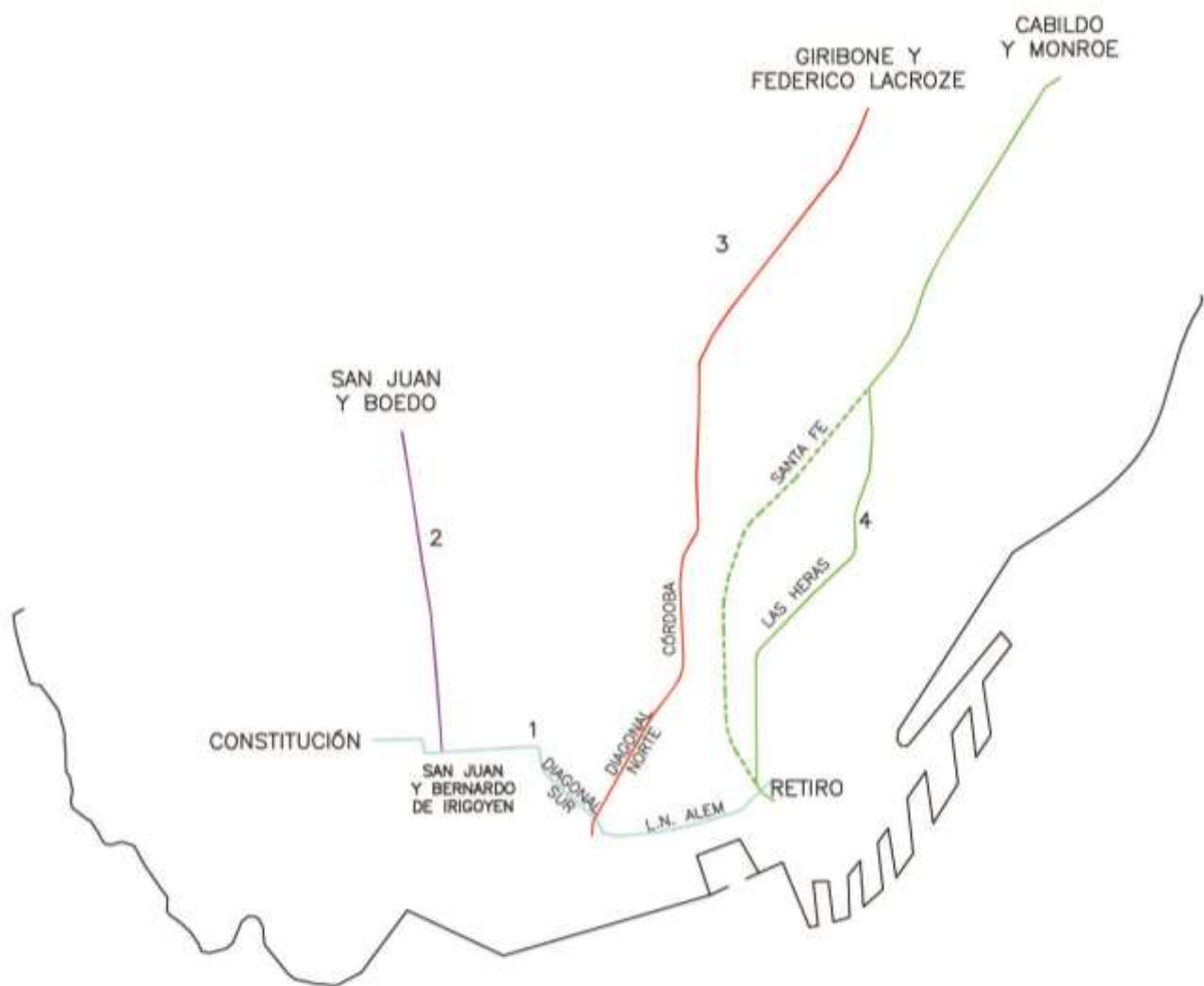


Figura 2.3 Última propuesta de la compañía Anglo Argentina (Mayo 1930)

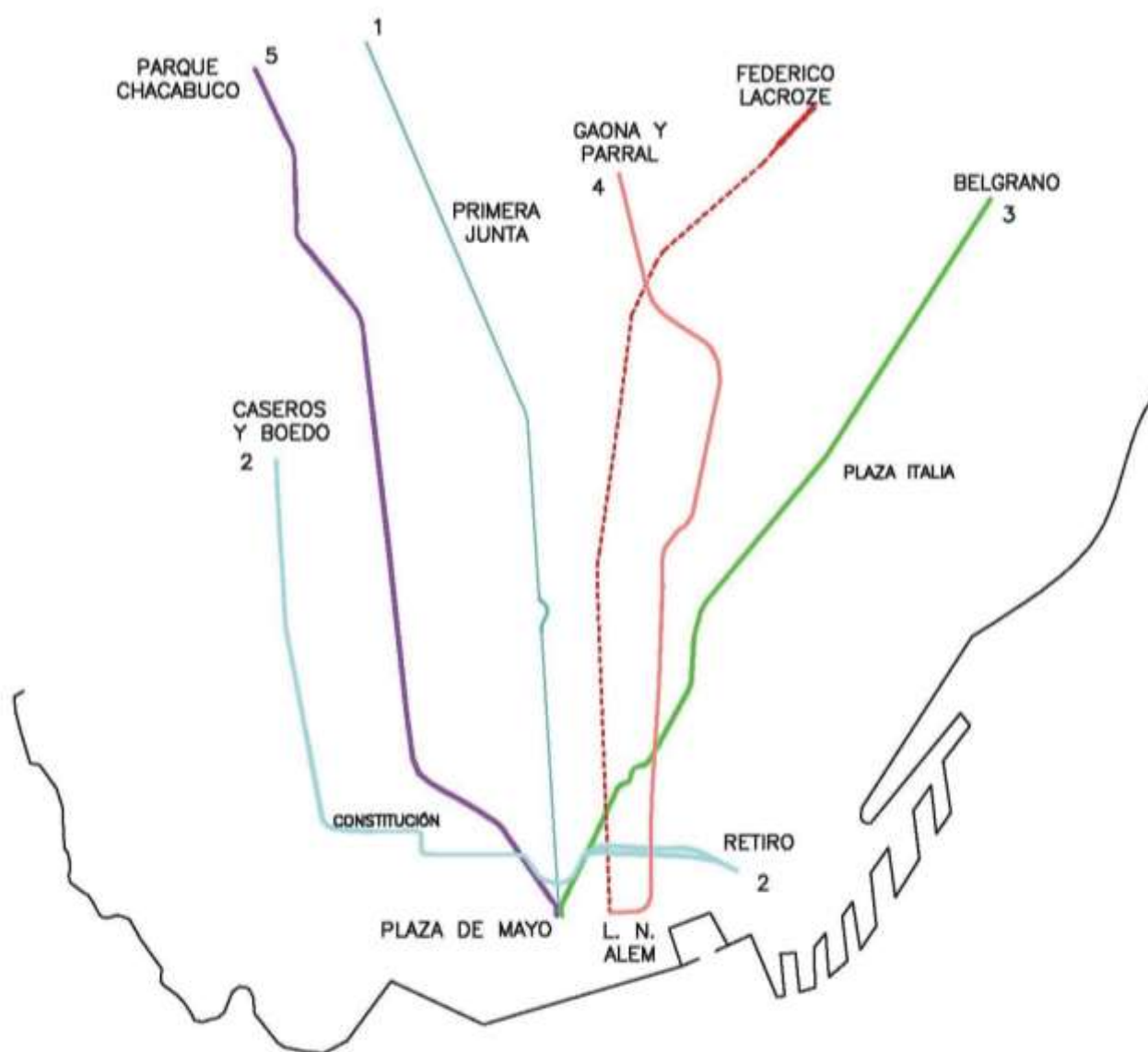
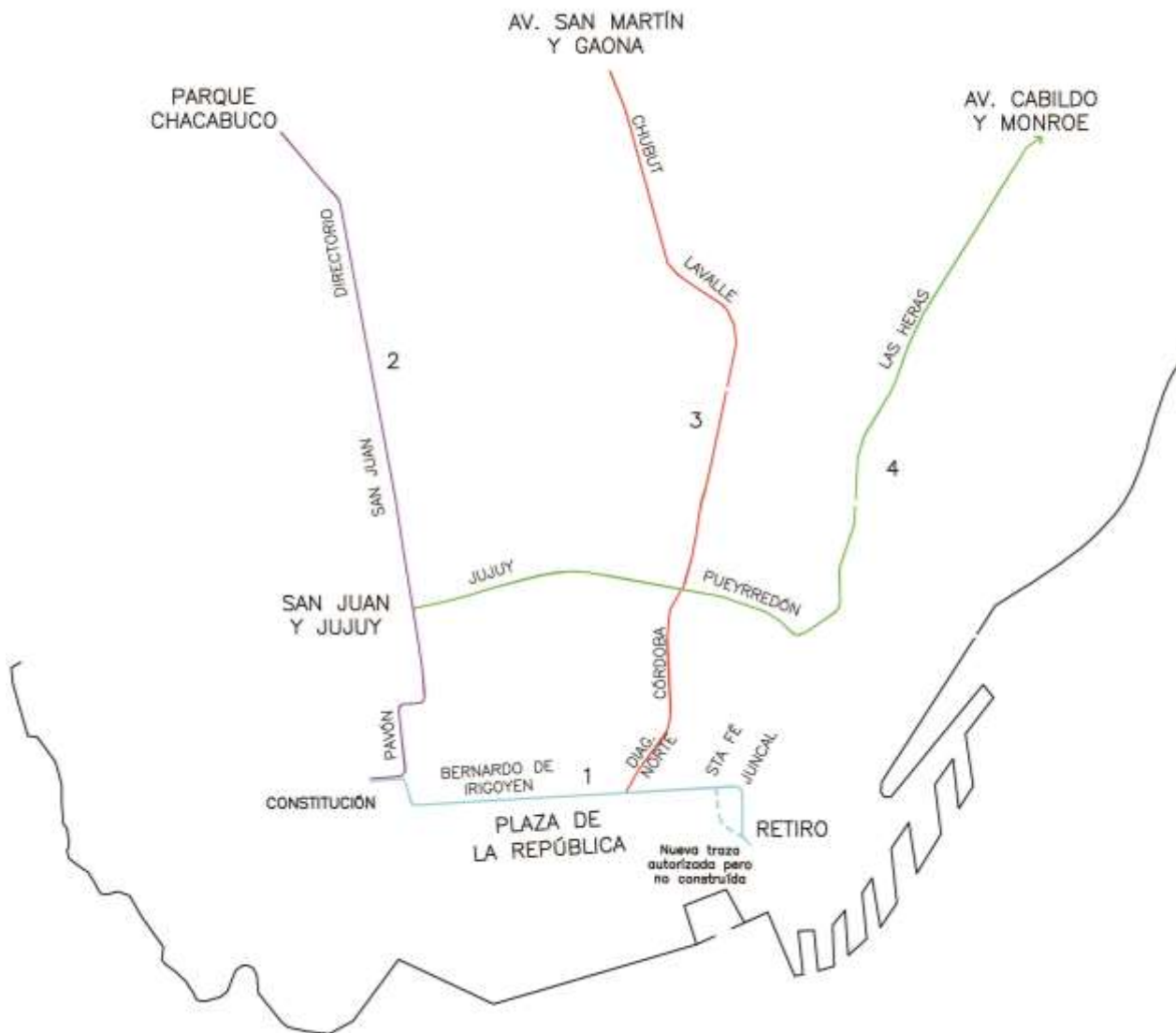


Figura 2.4 C.A.P.Y.C Línea de la concesión Ordenanza Municipal 4070 del 31 de Julio de 1930



4070 del 31 de Julio de 1930

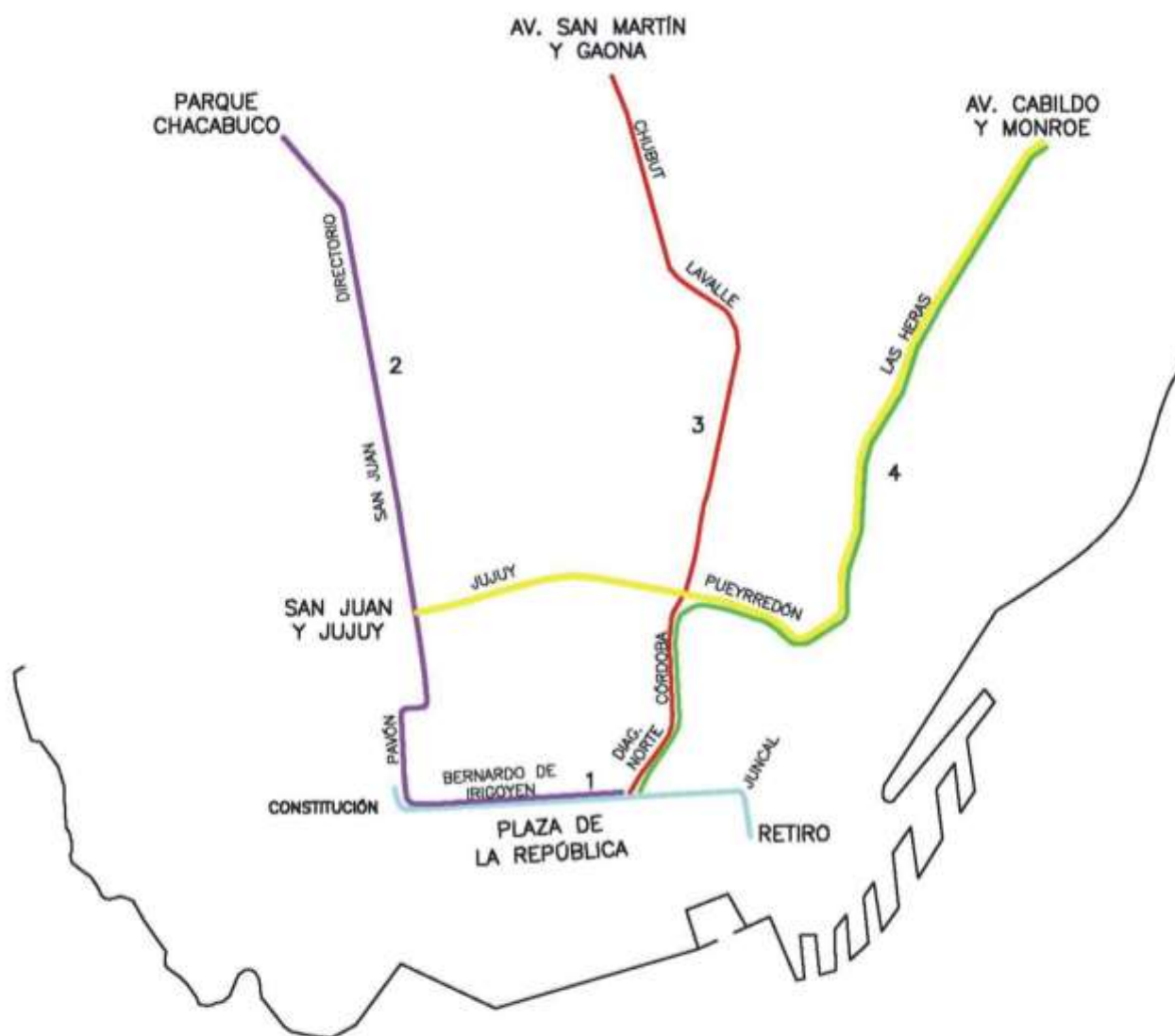


Figura 2.6 Concesión CHADOPYF – Red modificada Ordenanza Municipal 5274 (1934)

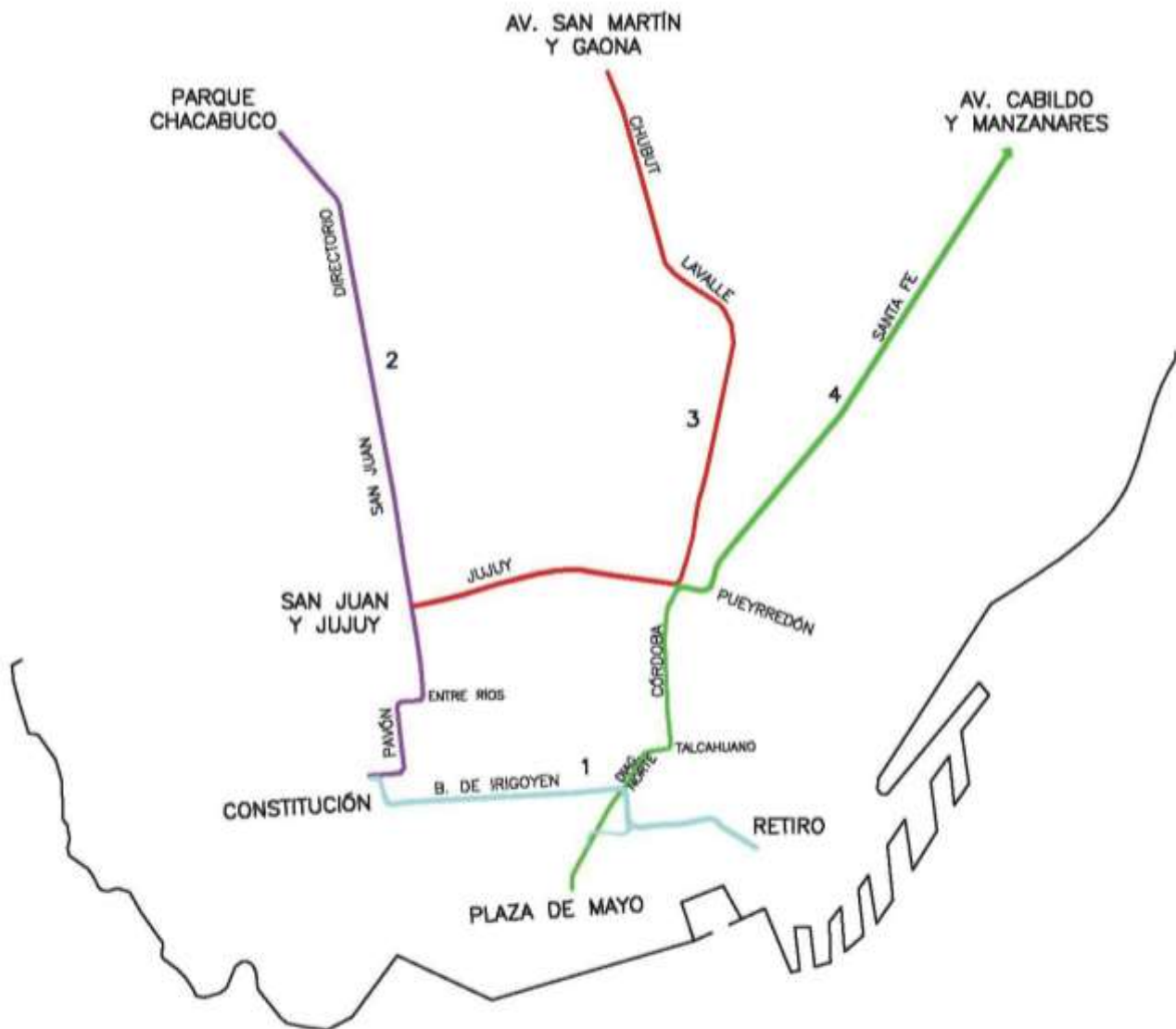


Figura 2.7 Proyecto de red definitiva de la C.H.A.D.O.P.Y.F (1936)

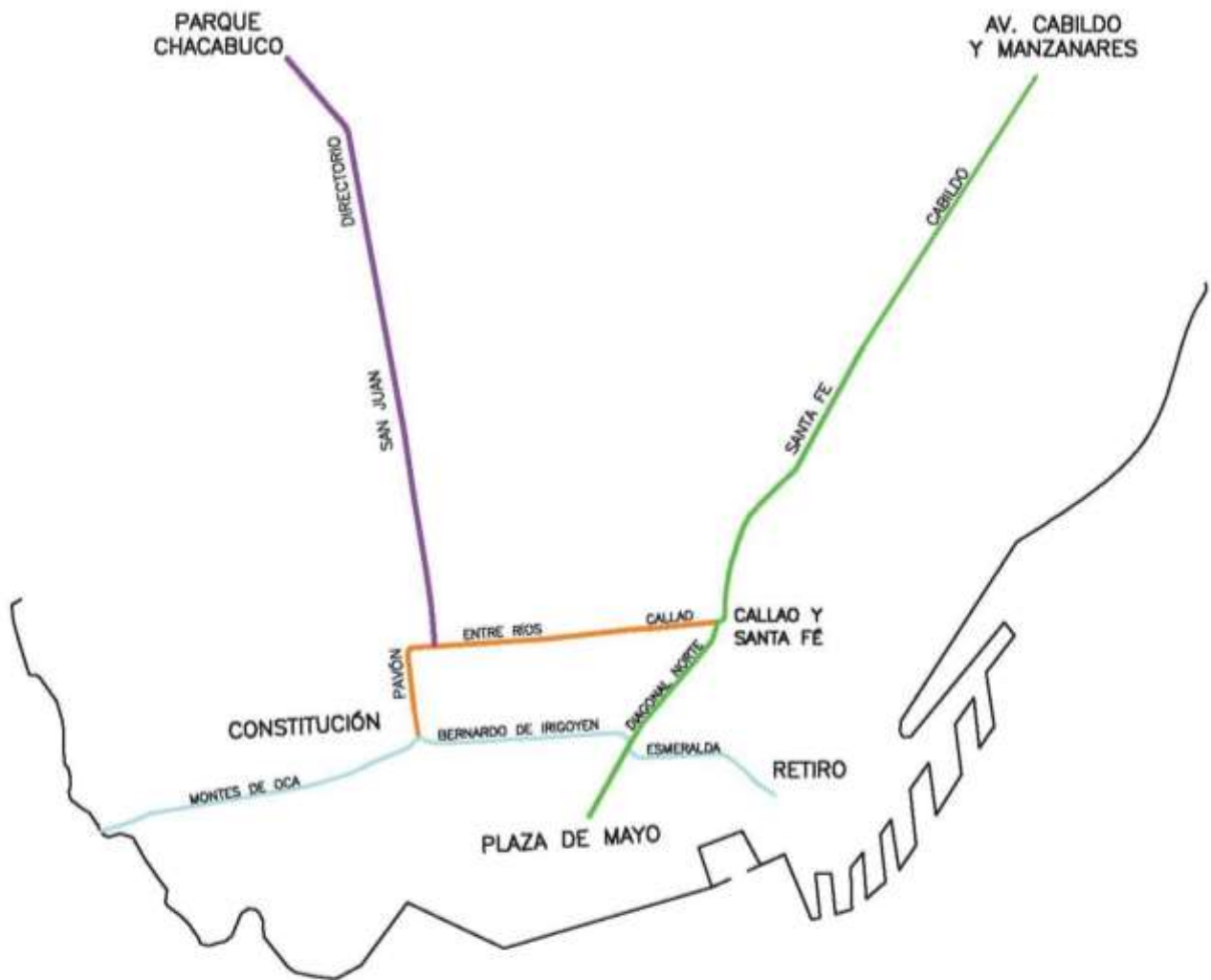
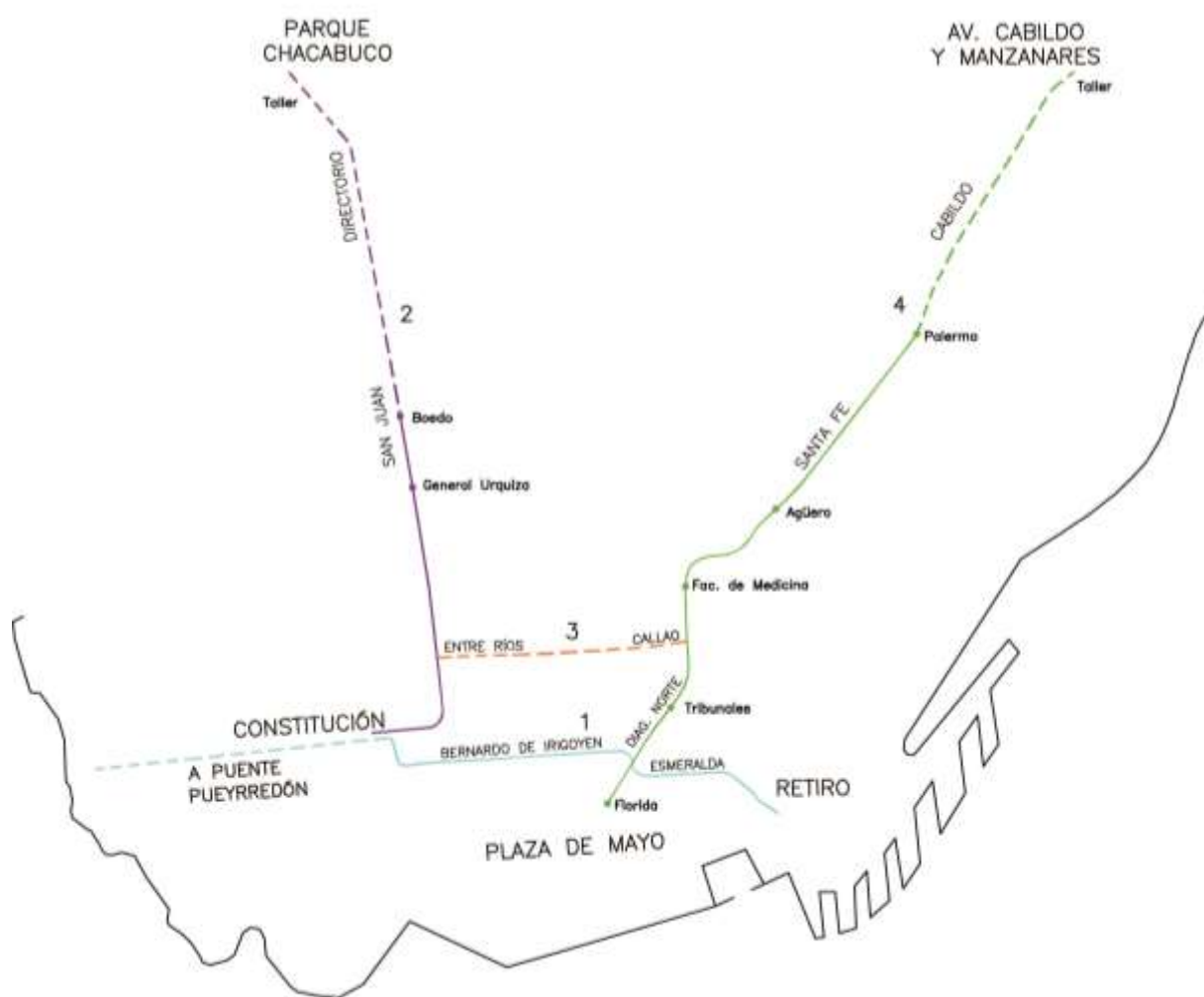


Figura 2.8 Red finalmente construida por C.H.A.D.O.P.Y.F.



CAPITULO 3

PRIMERAS OBRAS DE LA CHADOPYF Y LA INTERRUPCIÓN DE LA LÍNEA 2 (1932-1936)

La expansión de los subterráneos durante los años treinta

La década del treinta fue de profundas y duraderas transformaciones en la sociedad argentina. El país vivía con intensidad los efectos de la depresión mundial, y veía derrumbarse los índices que habían marcado su fabuloso progreso del anterior medio siglo.

El régimen político instalado en 1932, aunque formalmente democrático, carecía de legitimidad en virtud de prácticas electorales impropias de la época. Fue en ese contexto que la tradicional ligazón de los círculos dirigentes argentinos con Inglaterra fue cuestionada en términos cada vez más severos por sectores disidentes de orientación nacionalista de los partidos políticos tradicionales.

Los inversores extranjeros comenzaron a percibir que las cosas estaban cambiando para mal en los terrenos en que habían reinado hasta entonces, como el ferroviario y el transporte urbano. La irrupción del transporte automotor en las rutas del país que se iban pavimentando a partir de la ley de vialidad de 1932, y en el transporte urbano con la consolidación del ómnibus y del colectivo, fue minando la rentabilidad de las pesadas empresas ferroviarias, en su mayor parte de capital inglés, y de las tranviarias de las cuales la mayor, la Anglo Argentina, era nominalmente inglesa.

Las empresas de transporte de capital extranjero vieron así descender dramáticamente su rentabilidad, en tanto que la depreciación del peso y el control de cambios les impedía hacer frente a la totalidad de sus obligaciones en divisas para el pago de deudas, remesa de ganancias e importaciones esenciales. La viabilidad de las grandes empresas ferroviarias y tranviarias privadas estaba fatalmente comprometida.

Derrotada la Anglo en su batalla contra la concesión de la CHADOPYF, quedaba por ver si esta nueva empresa lograría llevar adelante su proyecto, por demás ambicioso, en un ambiente económico que se volvía cada vez menos favorable.

Entretanto, la década comenzaría con una novedad para el transporte de la ciudad. La Compañía Lacroze había finalmente comenzado a construir la línea que tenía concedida desde 1912 por una ley de la Nación. Las obras iniciadas en octubre de 1928 se inauguraron parcialmente entre Chacarita y Callao poco después del cambio de gobierno de 1930 y quedaron habilitadas hasta el Correo Central el 1 de diciembre de 1931.

La nueva línea se llamaba "Ferrocarril Terminal Central Buenos Aires" porque había tenido en un principio el objetivo de ser un ingreso al Centro del Ferrocarril Central de Buenos Aires (FCCBA), cuya estación cabecera se proyectaba a la altura de la Avenida 9 de Julio. Esa terminal no fue construida, y el empalme físico de la nueva línea subterránea con el FCCBA nunca llegó a utilizarse para el servicio público de pasajeros.

En cuanto a la CHADOPYF, construyó en menos de diez años las líneas C, D y E, duplicando casi la longitud del sistema preexistente y dándole a la red de subterráneos de la ciudad la configuración que aún hoy muestra. Presentamos en este capítulo una somera crónica de los hechos salientes de la actuación de esa Compañía y, en particular, los relativos a la construcción de la Línea 2, antecesora de la Línea E.

La crisis del transporte urbano y la Corporación de Transportes

Antes de pasar a describir los pasos que dio la CHADOPYF, en particular para la construcción de su Línea 2, echemos un vistazo al panorama del sistema de transporte de la ciudad de Buenos Aires en los años '30. En 1936, cuando ya la CHADOPYF había entregado al servicio la Línea 1 (hoy C), el ingeniero Federico Zamboni apuntaba ⁵²:

"La experiencia ha defraudado todos los cálculos. A pesar de todas las comodidades que se dan al público en forma de escaleras mecánicas, servicios rápidos, frecuentes, etc., el público no responde y el tráfico es muy reducido".

¿Qué estaba pasando? La situación tenía varias explicaciones. En primer lugar, la longitud de la línea era reducida y por consiguiente resultaba poco atractiva frente a los medios alternativos: tranvías, ómnibus y colectivos. Además, al principio la Línea 1 no estaba interconectada ni con la línea del Anglo-Argentino, ni con la del "Lacroze" ⁵³. Finalmente, aunque la Línea 1 llegaba a Retiro y a Constitución, aún no se había manifestado el explosivo crecimiento suburbano, que sólo diez años más tarde sería una realidad, y que volcaría torrentes de pasajeros sobre ambas terminales.

Pero también influyó el gravísimo problema que afectó a todas las empresas tradicionales que habían formado hasta hacía poco tiempo el sistema de transporte público de la ciudad: el crecimiento explosivo del transporte automotor, con el desarrollo de la red de ómnibus desde 1922 y con la proliferación del "colectivo" a partir de 1928, nueva modalidad que superpuso sus servicios sobre las líneas de las concesiones de tranvías y de ómnibus sin que al principio la autoridad reguladora municipal hiciera nada para restringirlo. La línea subterránea del Anglo Argentino, cuyo tráfico había crecido sin interrupción desde 1914, mostraba ya a partir de 1928 un estancamiento, seguido de una fuerte disminución a partir de 1930. Como lo ilustra la Figura 3.1 en 1934 el tráfico de dicha línea era tan sólo el 56 % del alcanzado en 1928 ⁵⁴. La mayor velocidad del subterráneo no lo ponía a cubierto de la competencia del recién llegado colectivo, cuya principal ventaja era precisamente la agilidad que sus pequeños vehículos le permitían, haciendo posible un servicio más veloz.

Las compañías tranviarias, que hasta pocos años antes habían sido la base del sistema de transporte público colectivo, estaban heridas de muerte. A ello contribuían factores de otra índole: la visión de los años treinta era considerar al tranvía como algo viejo, llamado a desaparecer, y al transporte automotor como el modo moderno llamado a sustituirlo; además la principal empresa tranviaria era extranjera (y nominalmente inglesa) lo que la hacía antipática frente a sus nuevos competidores, pequeños empresarios argentinos. Estos últimos no tenían que mantener una pesada infraestructura fija, ya que circulaban sobre las calles públicas.

Al principio la Municipalidad no se interesó en proteger a las empresas tranviarias de una competencia que inevitablemente las arruinaría. Naturalmente, a la larga el Estado no podía dejar que la bancarrota de las compañías privara a la ciudad del sistema tranviario, todavía demasiado importante. Para salvar el sistema conservando la gestión privada fue promulgada la Ley 12.311 del 6 de octubre de 1936, que creó una entidad mixta denominada Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. La misma se integraría con todas las empresas prestatarias, incluyendo las de tranvías, ómnibus, subterráneos e incluso los colectivos, que se incorporarían a la Corporación voluntariamente por fusión, o bien mediante expropiación ⁵⁵.

La Corporación tendría el monopolio del transporte público colectivo de la ciudad, y las empresas menores debían desaparecer absorbidas por ella. Los noveles empresarios del automotor debían cederle su capital y herramienta de trabajo, para descender al nivel de asalariados de la Corporación. En la práctica esto protegía el capital fijo de las empresas tranviarias, entre ellas la Anglo. Todo hizo al nuevo ente profundamente antipático, y la opinión pública sensibilizada por la prédica cada vez más amplia de las corrientes nacionalistas, sólo veía en la Corporación a una Anglo Argentina que, finalmente, había conseguido alzarse con el monopolio del transporte ⁵⁶.

Mientras este proceso se desenvolvía, una compañía nominalmente española se lanzaba, con toda energía, a la construcción de una considerable red de subterráneos. El financiamiento de las obras se hizo, en su casi totalidad, recurriendo al crédito de la plaza local. La CHADOPYF emitió debentures (títulos que garantizaban al tenedor una renta del 7%) llegando a lanzar al mercado siete series por un total de 75 millones de pesos moneda nacional ⁵⁷.

La cronología de las líneas de la CHADOPYF

La cronología de las obras emprendidas por la CHADOPYF que se presenta a continuación surge del trabajo del Ingeniero Federico Zamboni ⁵⁸, y de la información originada en la entidad estatal Subterráneos de Buenos Aires SE ⁵⁹.

Línea 1 (Línea C)	<u>Inicio de las obras</u>	
	Según Zamboni:	17/9/1932
	Según S.B.A.:	23/2/1933
	<u>Inauguración del servicio</u>	
	Según S.B.A.:	
	Constitución-Diagonal Norte	9/11/1934
	Diagonal Norte-Retiro	6/2/1936

Línea 4 (Línea D)	<u>Inicio de las obras</u>	
	Según Zamboni:	22/12/33
	Según S.B.A.:	16/4/35
	<u>Inauguración del servicio</u>	
	Según S.B.A.:	
	Florida (Catedral)-Tribunales	3/6/1937
	Tribunales-Callao	29/3/1938
	Callao-Facultad de Medicina	10/6/1938
Línea 2 Línea (E)	Facultad de Medicina-Agüero	5/9/1938
	Agüero-Plaza Italia	29/12/1938
	Plaza Italia-Palermo	23/2/1940
	<u>Inicio de las obras</u>	
	Según Zamboni:	18/6/1933
	Según S.B.A.:	a comienzos de 1938
	<u>Inauguración del servicio</u>	
	Según S.B.A.:	
	Constitución-Urquiza	20/6/1944
	Hasta la estación provisoria Boedo	16/12/1944

Como puede verse, existen discrepancias entre las fuentes, de meses e incluso de varios años. Las fechas de comienzo de los trabajos apuntadas por Zamboni provienen de la Oficina Fiscalizadora de Subterráneos de la Municipalidad, dependencia que había sido creada en cumplimiento del Artículo 20 de la Ordenanza 4070, y de la cual aquél era el jefe. Veremos enseguida que esas fechas son las del comienzo formal de las obras, que eran tenidas en cuenta a los fines de verificar el cumplimiento de los plazos establecidos en la misma Ordenanza.

A los efectos de la formalidad del contrato de concesión los trabajos de comienzo podían ser de escasa importancia, por ejemplo cercar el predio para un pozo de ataque, o ejecutar una pequeña excavación. Las fechas formales en general no coincidieron con el comienzo de los trabajos en gran escala, porque éstos demandaban contar con una efectiva liquidez de considerables recursos.

Para esclarecer del todo las diferencias es útil recurrir a la cronología de la aprobación de los proyectos y de la iniciación de las obras de las líneas de la CHADOPYF. La Ordenanza 4070 era muy precisa, fijando todos los plazos a partir de la fecha de la escritura de la concesión. Considerando este momento como el "mes cero", tenemos que:

Por el artículo 12, los planos definitivos debían presentarse: los de la Línea 1 en el mes 6; los de la Línea 2 en el mes 9; los de la Línea 3 en el mes 12; y los de la Línea 4 en el mes 15.

Según el artículo 13, la Municipalidad debía aprobar o rechazar los planos en el término de 3 meses. En el segundo caso, los planos corregidos debían volver a presentarse a los 45 días, y debían quedar aprobados dentro de otros 45 días; y sólo si no fueran aprobados en esta segunda oportunidad, se computaría mora de la concesionaria.

O sea que para la Línea 1 la aprobación de los planos sin observaciones tendría lugar en el mes 9; habiendo observaciones la aprobación final debía ocurrir no después del mes 12. Para las otras tres líneas esas mismas instancias se repetían con tres meses de diferencia. Para la Línea 2 los planos podrían ser aprobados sin observaciones en el mes 12, y si hubieran sido observados, en el mes 15. Y así sucesivamente.

Por el artículo 14 las obras de la Línea 1 debían comenzar a los 6 meses de aprobados sus planos, o sea entre los meses 15 y 18, según en qué fecha se hubieran aprobado.

Para las otras tres líneas, las obras debían comenzar a los 12 meses de aprobados sus planos. O sea, las obras de la Línea 2 debían comenzar entre los meses 24 y 27. Para la Línea 3 se trataba de los meses 27 y 30; y para la Línea 4 entre los meses 30 y 33.

Veamos cuál fue el desarrollo real de este cronograma. Tenemos como ciertas las fechas siguientes:

El 18 de marzo de 1932 el Intendente Naón le hizo saber a la CHADOPYF que estaban aprobados los planos de la Línea 1, y que desde esa fecha comenzaba a correr el plazo de seis meses para comenzar las obras.

El mismo día, el intendente dice a la Compañía que debe presentar nuevos planos de la Línea 2, incorporando las modificaciones que exigiera Obras Sanitarias de la Nación. Presta además conformidad para los radios mínimos de 80 metros y, para el tramo entre las estaciones José María Moreno y Parque Chacabuco le indica intercalar una nueva estación, para lo cual la primera nombrada debía desplazarse hacia la calle Beauchef, es decir, alejarse del Parque Chacabuco⁶⁰.

Quiere decir entonces que el 18 de marzo de 1932 marcaba el límite del mes 12 (aprobación definitiva de los planos observados de la Línea 1 y observación de los planos de la Línea 2). Siendo así, las obras de la Línea 1 debían necesariamente comenzar en el mes 18, o sea a mediados de setiembre de 1932. Y es lo que habría sucedido, ya que Zamboni da para el comienzo de la Línea 1 la fecha del 17 de setiembre del mismo año.

En cumplimiento de lo dispuesto la CHADOPYF tenía que presentar los planos corregidos de la Línea 2 a los cuarenta y cinco días de observados, o sea a comienzos de mayo de 1932; debió hacerlo así, ya que efectivamente el Intendente los aprobó el 16 de junio, es decir, al cumplirse el mes 15⁶¹.

Y como la Línea 2 debía comenzar a construirse a los 12 meses de la aprobación definitiva de sus planos, ese plazo vencía en junio de 1933, lo que coincide con la fecha que señala Zamboni como comienzo de la Línea 2, el 18 de junio de 1933. Sin embargo, la disposición del intendente Naón del 16 de junio contiene una equivocación, ya que deja constancia de que "desde la fecha de aprobación empieza a correr el plazo de seis meses que establece el artículo 14 de la Ordenanza de Concesión para dar comienzo a las obras"; evidentemente quien la redactó copió la disposición similar para la Línea 1, no advirtiendo que para las líneas 2, 3 y 4 el artículo 14 establecía un plazo de un año. La CHADOPYF debió haber hecho notar el error y la Municipalidad emitido una comunicación rectificatoria.

Respecto de las Líneas 3 y 4 (mostradas en la Figura 2.4 del Capítulo 2) la situación es más compleja porque ambas estaban afectadas por la concesión de la tercera línea de la Anglo (mostrada en la Figura 1.1 del Capítulo 1): la Línea 3 de la CHADOPYF se le superponía en su recorrido entre la Plaza de la República y la Plaza Lavalle⁶². Además la CHADOPYF pretendía desplazar su Línea 4 desde la av. Las Heras hacia Santa Fe. Por eso, cuando el 23 de setiembre de 1932 fueron aprobados los planos definitivos de la Línea 3, en esa misma fecha el intendente le autorizó a la CHADOPYF estudiar y proponer variantes al trazado de sus líneas⁶³.

Finalmente, el 27 de diciembre de 1932 quedaron aprobados en su parte constructiva los planos de la Línea 4, que respetando el trazado finado en la Ordenanza 4070, debía unir Cabildo y Monroe con San Juan y Jujuy. En este último caso se dejaba constancia de que estaba en estudio el cambio del trazado, sin que ello significara cambiar los plazos para construir dicha línea⁶⁴.

Y bien, Zamboni da como fecha de comienzo de los trabajos, para la Línea 3 el 23 de setiembre de 1933, y para la Línea 4 el 22 de diciembre del mismo año⁶⁵, fechas ambas un año posteriores a aquéllas en que habían sido aprobados los planos de las respectivas líneas. Es decir, siempre según Zamboni las líneas 2, 3 y 4 habrían comenzado a construirse con intervalos de tres meses, cumpliendo rigurosamente los plazos contemplados en la ordenanza de concesión.

Vemos entonces que el comienzo de la concesión CHADOPYF hubo un estricto respeto formal de los plazos fijados en la Ordenanza 4070, y se comprende que haya sido así, porque los pasos iniciales de la compañía española eran seguidos muy atentamente por su fracasada competidora, la Anglo Argentina. Solamente el 21 de diciembre de 1932 el Concejo votaría por unanimidad la caducidad de la concesión de la Anglo para la línea Retiro - Constitución, y el 14 de diciembre de 1934 la caducidad también de la línea Plaza Italia - Plaza de Mayo⁶⁶. En el pasado los adversarios de la Anglo en el Concejo Deliberante puntualmente habían impugnado la vigencia de su concesión, precisamente por no haber ella cumplido con las obras en el plazo estipulado; mientras la Anglo retuviera la concesión de alguna de esas líneas sin comenzar las obras, era políticamente

necesario que su competidora española cumpliera estrictamente los plazos de su propia concesión, y esto es lo que sucedió, aparentemente con la buena voluntad de la Municipalidad.

En efecto, las obras de la Línea 1 comenzaron formalmente el 17 de setiembre de 1932, de acuerdo la Ordenanza 4070; pero las obras comenzaron realmente en febrero de 1933, con las excavaciones en las plazas Constitución, Independencia y Moreno ⁶⁷, y el acto de iniciación oficial sólo tuvo lugar el 24 de abril de 1933, frente a la gran excavación practicada en Plaza Constitución, estando presentes el Presidente de la Nación Agustín P. Justo, el Intendente Mariano de Vedia y Mitre, el Embajador de España y el Obispo de Temnos, Monseñor Miguel de Andrea ⁶⁸.

Otro tanto sucedería con la inauguración de las obras de la Línea 4 (hoy D), que Zamboni registra formalmente en diciembre de 1933, y SBASE el 15 de abril de 1935, cuando ya el trazado de la Línea 4 había mudado a su posición casi definitiva, al caducar cuatro meses antes la concesión de la Anglo Argentina ⁶⁹.

Cuándo se comenzó a construir la Línea 2

Volvamos a la Línea 2, hoy Línea E. Hemos visto que la información oficial de SBA señala como fecha de iniciación de las obras de la Línea E el año 1940, sin precisar mes y día. Pero el Ingeniero Zamboni, quien escribe en 1936, indica como fecha de inicio de las obras de la Línea 2, el 18 de junio de 1933. Dice también:

"La Línea 2 se encuentra totalmente paralizada en su ejecución, pero amparada su caducidad en el Artículo 15 de la Ordenanza 4070" ⁷⁰.

Agregaba que según el Artículo 15 de la Ordenanza la Línea 2 debía estar finalizada a los 6 años de iniciarse la ejecución de la Línea 1. Como esto había ocurrido formalmente el 17 de setiembre de 1932 (ver el cuadro en la sección anterior), la Línea 2 debía habilitarse no más tarde de setiembre de 1938.

Ahora bien, la fecha indicada de comienzo de las obras de la Línea 2, ¿era sólo formal? Zamboni, quien escribía en 1936, agregaba:

"La empresa se ha puesto a cubierto de las obligaciones del Artículo 17 inciso d)... construyendo un trozo (de túnel) que sirve para depósito de coches, la estación Constitución donde actualmente se hallan instalados los talleres, y un túnel de enlace con la Línea 1" ⁷¹.

El Artículo 17 daba como causa de caducidad de la concesión, entre otras, "un retardo mayor de un año en la iniciación de las obras, entendiéndose por iniciación la construcción de 500 metros de túnel". Ha de suponerse entonces que en 1936 la CHADOPYF ya había construido 500 metros de la Línea 2, puesto que el jefe de la Oficina Fiscalizadora consideraba que la empresa estaba a cubierto de la caducidad.

La situación puede ser plenamente comprendida gracias al artículo publicado por el Ingeniero Jefe de Obras de la CHADOPYF, Ingeniero Francisco García Olano ⁷². El mismo ilustra con un plano el proyecto primitivo (1932) de la estación Plaza Constitución, proyectada como terminal de las líneas 1 y 2, que se reproduce en la Figura 3.2.

Contaba la proyectada estación con cuatro vías y cinco andenes; dos vías al este para la Línea 1 (las actuales vías de la Línea C) y las otras dos al oeste, para la Línea 2. Esta última salía de la estación con una cerrada curva de radio 80 metros hacia la calle Pavón, siguiendo el trazado que había aprobado la Ordenanza 4070, Artículo 2º, por "Avenida del Trabajo, Directorio, San Juan, Entre Ríos y Pavón, empalmando con la Línea 1 en Plaza Constitución". Otra curva, también muy cerrada, constituía el mencionado empalme entre ambas líneas, con un túnel de vía única que iba desde la vía oeste de la Línea 1 hacia el túnel de la Línea 2 debajo de la calle Pavón.

Vemos entonces que el "trozo" (sic) de la Línea 2 al que se refiere Zamboni es el túnel que aún hoy existe debajo de la calle Pavón, que termina poco antes de su cruce con Santiago del Estero, y que en el Subte fue conocido como "Cochera Pavón", puesto que servía como depósito de coches. Este túnel era el tramo inicial de la Línea 2 siguiendo el recorrido original de la Ordenanza 4070, que pocos años después sería abandonado ⁷³.

La estructura de la parte oeste de la estación Constitución, destinada en principio a la Línea 2 (hoy E), se construyó pero nunca se terminó para su uso previsto sino que se adaptó para instalar el taller de la Línea 1, función que aún hoy (2009) sigue prestando. Pudo ser una decisión oportuna e inteligente, en la medida que haya tenido sentido provisorio, ya que la Línea 1 (hoy C) comenzaría a operar en noviembre de 1934 y no podía hacerlo sin un mínimo espacio donde realizar el mantenimiento de su parque, aunque éste fuera nuevo. En 1934 la CHADOPYF ya había recibido 32 coches, y en 1935 otros 4, todos los cuales fueron gradualmente empleados en los servicios de la Línea 1. Como a continuación de la Línea 1 la CHADOPYF se lanzó a la construcción de la Línea 4 (Línea D), postergando la Línea 2, decidió utilizar para taller el espacio de la estación Constitución que había sido previsto para esta última línea, que debía entrar en servicio años más tarde.

Aunque la CHADOPYF necesitaba el taller, digamos aquí que de este modo la Compañía inauguró una práctica que con el tiempo se revelaría nefasta en la historia de los subtes de Buenos Aires: construir líneas o extenderlas sin realizar las necesarias instalaciones específicas para el estacionamiento y mantenimiento de los trenes y usando en su lugar espacios inadecuados por haber sido construidos con otra finalidad.

En 1913 la Anglo había instalado su taller a nivel en Polvorín, inconvenientemente conectado con la Línea A a través de calles públicas, pero amplio y bien equipado para cumplir esa función, ya que contaba también con fosas de revisión en Primera Junta. En 1928 Lacroze construyó la Línea B con un depósito - taller debajo del parque Rancagua, también mal ubicado operativamente pero bien dimensionado para esa función. En cambio la CHADOPYF dispersó sus instalaciones para depósito y mantenimiento de los trenes en lugares no previstos para ese fin: la estación Constitución de la Línea 2 y la "cochera" San Martín, túnel primitivo de circulación en la Línea 1. Sólo la Línea 4 (hoy D) fue dotada desde el principio de la pequeña cochera Canning, debajo del Botánico, mal situada

operativamente y de dimensión apenas suficiente mientras la línea operó hasta Palermo (en realidad sólo se construyó una parte del proyecto primitivo, que contaba con otras dos vías).

De acuerdo con el plano presentado por García Olano, no era posible el ingreso directo de los trenes de la Línea 1 a las vías del "taller", y para ese fin había que usar el túnel de enlace entre ambas líneas y maniobrar sobre la "cochera Pavón". Si bien la realización del taller fue una improvisación, la longitud de línea construida debajo de la calle Pavón tuvo que ser la mínima conveniente para poder hacer esta maniobra, por lo que detrás de los cambios tijera debía quedar espacio para una formación 4 coches (en sus primeros años la Línea 1 operó con trenes de 2 y 4 coches).

Por lo tanto, la Línea 2 de la CHADOPYF comenzó efectivamente a construirse en 1933 según un proyecto que luego sería abandonado, como se verá. En realidad, las obras de Constitución deben haber tenido lugar simultáneamente para las dos líneas, y sería una cuestión bizantina conocer el momento preciso en que comenzó la excavación en el área prevista para la Línea 2. Es por ese motivo que no se registra un acto oficial de lanzamiento de las obras para la Línea 2. En cuanto a la fecha dada por Zamboni, 18 de junio de 1933, su perfecto ensamble en las exigencias formales de la Ordenanza 4070 nos indica que fue, precisamente, una fecha formal. Pero lo cierto es que cuando la Línea 1 comenzó a operar a fines de 1934, ya funcionaba el taller y también la cochera Pavón, que era indispensable para llegar a él. El primer tramo de la Línea 2, según el proyecto definitivo aprobado por el Municipio, ya estaba construido en noviembre de 1934 al inaugurarse la Línea 1, hoy Línea C, como lo muestra la foto de la mesa de mando de las señales y cambios de Constitución, que se reproduce en la Figura 3.3.

Queda pendiente, como curiosidad, aclarar cómo se computó la longitud construida de la Línea 2, que debía ser de 500 metros de túnel para que la concesión no caducara. La longitud entre los paragolpes de la Línea 2 en la estación y el final del túnel de Pavón era de sólo 376 metros, pero se debió computar también la longitud del túnel de enlace de vía única, que era de unos 120 metros. Por cierto que la Oficina Fiscalizadora debió hacer ciertos malabarismos para no crear la situación de caducidad de la concesión, lo que por otra parte hubiera sido absurdo ya que la empresa estaba efectivamente trabajando a ritmo intenso.

Se interrumpe la construcción de la Línea 2

Si atendemos a los documentos municipales, en diciembre de 1933 la CHADOPYF había comenzado formalmente las obras de sus cuatro líneas, respetando los términos previstos por la Ordenanza 4070; pero en la realidad sólo estaba construyendo la Línea 1 y el corto sector de la Línea 2 que preveía usar como taller. Ya vimos que en setiembre de 1932 la Municipalidad autorizó a la Compañía para que propusiera variantes a sus líneas, y como resultado el 24 de diciembre de 1933 la CHADOPYF consiguió la modificación de la red de su concesión, del modo siguiente ⁷⁴:

La Línea 4 pasaría a unir Plaza de Mayo con Cabildo y Monroe, en el barrio de Belgrano, con un recorrido aproximado al que tiene la actual Línea D. El nuevo trazado línea reunía sectores de las líneas 3 y 4 de la Ordenanza 4070.

La Línea 3 se modificaría reuniendo los sectores sobrantes de las mismas líneas, y quedaría uniendo San Juan y Jujuy con Chubut (Angel Gallardo) y Gaona.

Estas modificaciones dieron lugar a algunos actos administrativos que tendían a preservar el desarrollo formalmente correcto del contrato. El 24 de enero de 1934 el Departamento Ejecutivo informaba que el 19 de enero anterior la CHADOPYF había dado comienzo a los trabajos de su cuarta línea subterránea en San Juan y Jujuy (cuyo plazo había vencido el 22 de diciembre de 1933), o sea dentro del plazo de tolerancia de un mes fijado en la Ordenanza 4070 para la aplicación de multas. Se aclaraba que habiéndose modificado los recorridos de la concesión, debía considerarse que el pozo de trabajo existente en Diagonal Norte y Carabelas correspondía a la Línea 4, mientras que el de San Juan y Jujuy lo era de la Línea 3 ⁷⁵.

A partir de entonces la CHADOPYF se empeñó en terminar su Línea 1, que inauguró en febrero de 1936, e inmediatamente continuó con la Línea 4, que era mucho más atractiva que las otras dos de su concesión. Así fue que los trabajos en la Línea 2 quedaron interrumpidos en 1934, apenas concluido el tramo mínimo necesario para poder operar en Plaza Constitución la entrada y salida del taller que se instaló en la que debió haber sido la estación de la Línea 2.

Figura 3.1 Evolución del tráfico de la Línea A

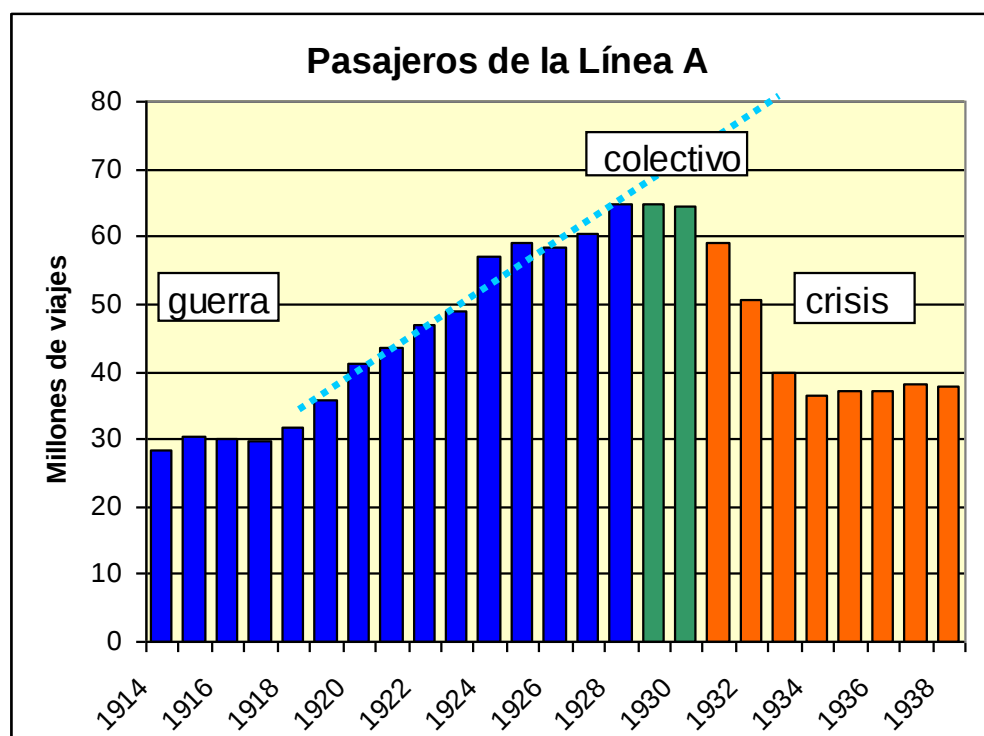


Figura 3.2 Primer proyecto construido de la estación Plaza Constitución, terminal de las líneas 1 y 2 (1934)

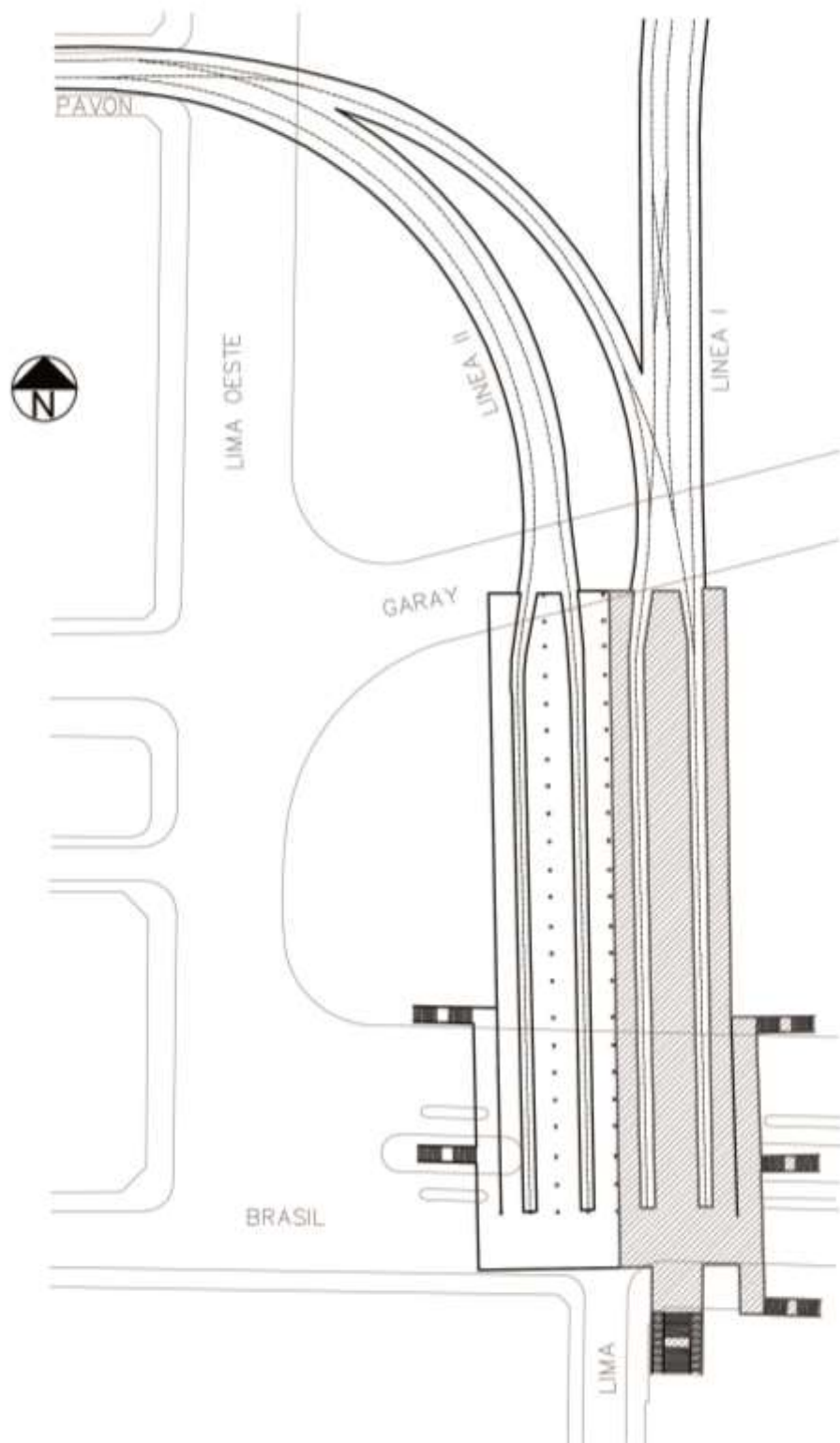


Figura 3.3 Mando de las señales de Plaza Constitución (1934)



CAPITULO 4

LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA E: DE LA CHADOPYF A LA CORPORACIÓN DE TRANSPORTES (1937-1944)

Hacia el autoritarismo

El Presidente de la Nación Agustín P. Justo fue sucedido por el candidato de la coalición gubernamental, Roberto M. Ortiz, quien a pesar de haber sido elegido en comicios viciados se propuso restablecer una democracia genuina, eliminando el fraude y cortando con los sectores de tendencia autoritaria que habían ganado terreno en la Provincia de Buenos Aires. Sin embargo, el nuevo presidente no pudo cumplir sus propósitos porque su severa enfermedad lo obligó a delegar el mando en el vicepresidente y, ya ciego, a renunciar definitivamente tiempo después.

El sucesor de Ortiz, Ramón Castillo, no continuó con el designio democratizador de aquél y gradualmente su gobierno fue dominado por la influencia de los sectores conservadores de tendencia nacionalista y neutralista. La perspectiva de que el fraude electoral volviera a ser practicado para imponer al candidato del gobierno en la renovación presidencial fue uno de los motivos declarados del golpe de estado del 4 de junio de 1943, que implantó un régimen autoritario simpatizante de las ya entonces declinantes potencias del Eje.

Mientras el país lograba grandes beneficios por la venta de su producción agraria, el transporte urbano de Buenos Aires se vio inmerso en una crisis profunda e inédita, pronto agravada por la nueva guerra mundial que privó al sistema de muchos de sus suministros básicos de repuestos e insumos importados. La Corporación de Transportes, creada para salvar el sistema tranviario en crisis, se reveló impotente ante las condiciones creadas por el conflicto y la actitud cada vez más hostil de los poderes públicos.

La ley 12.311 que había creado la Corporación dispuso formar una Comisión Especial con representantes del Gobierno y de las empresas concesionarias, que debía producir el proyecto para la organización y funcionamiento de la entidad. La misma Comisión debía producir el avalúo del capital que se computaría como aporte de cada empresa preexistente a la Corporación. Esta entidad inició legalmente su actuación el 31 de diciembre de 1938 ⁷⁶.

La misma ley, en su artículo 1º (inciso g) había dispuesto la creación de una Comisión de Control, para ejercer el contralor de las actividades de la Corporación. Esta comisión funcionó en el ámbito del Ministerio del Interior.

Las líneas de la CHADOPYF pasan a la Corporación

Para entender las alternativas de la construcción de la Línea E, también es oportuno exponer brevemente la relación entre la Corporación de Transportes y la CHADOPYF ⁷⁷.

El 16 de febrero de 1939 la recién formada Corporación tomó posesión de los tranvías de cuatro empresas, de los ómnibus de otras tres y de los subterráneos que a la fecha estaban

en funcionamiento⁷⁸, que eran las actuales líneas A, B, C y una parte de la D. Los colectivos no fueron incorporados al principio porque no aceptaron hacerlo voluntariamente, y debieron ser expropiados en los años siguientes.

A partir de entonces la CHADOPYF había dejado de ser operadora directa del servicio, pero continuaba con las obras faltantes en las líneas D y E, que a medida que las concluía las entregaba a la Corporación. Esto puede verse en las fotografías que documentan la inauguración de la estación Agüero (5/9/1938), donde se ve al Conde de Guadalhorce, Presidente de la CHADOPYF, y a funcionarios gubernamentales, al lado de un tren engalanado que ostenta una leyenda que lo identifica con la Corporación. El 23 de febrero de 1940 tuvo lugar la última entrega para la Línea D, la estación Palermo que durante varias décadas sería el punto terminal de esa línea.

La Línea E, como se verá, se incorporó a la Corporación sólo varios años después, en 1944. Su entrada en servicio ese año coincidió con la toma por el Estado Nacional del control de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Ésta había requerido fondos líquidos para poder expropiar las líneas de transporte automotor que rehusaban su incorporación voluntaria; impedida de aumentar la tarifa por encima de los 10 centavos que regían desde 1910, y no disponiendo por ese motivo de excedentes de explotación, había emitido los "Debentures a Corto Plazo 1942"; la Corporación cayó en mora de pago de las amortizaciones que vencían el 1 de marzo de 1944, y el Poder Ejecutivo con Decreto 15.384 del 13 de junio de 1944 dispuso "que el Fideicomisario de los referidos debentures obtenga y ejerza la administración de la Corporación", lo que ocurrió el 24 de junio 1944, fecha que marca la estatización de hecho del transporte colectivo de la ciudad⁷⁹.

La Corporación sería liquidada años después para dar origen a su sucesora, la empresa pública Transportes de Buenos Aires (TBA).

La Municipalidad de Buenos Aires, por su parte, fue perdiendo protagonismo en lo relativo al control de los subterráneos. Estos habían sido concesiones municipales, salvo la línea Lacroze, pero aún en este caso el municipio había intervenido activamente en cuestiones técnicas del trazado de la línea. Durante los años '20 y '30 abundaron en el Concejo Deliberante los debates sobre temas del transporte y de los subterráneos. Pero al crearse la Corporación, aunque tenía un asiento en el directorio de la empresa, la Municipalidad comienza a perder poder frente al gobierno nacional, que comenzó a ejercerlo cada vez con más fuerza a través de la Comisión de Control.

Al finalizar las obras de las líneas D y E, la Oficina Fiscalizadora de Subterráneos de la Municipalidad perdió a su vez razón de ser. Y cuando en octubre de 1941 el Presidente Castillo disolvió el Concejo Deliberante, el tema de los subterráneos pasó a ser incumbencia exclusiva del Departamento Ejecutivo, cuyo titular era designado por el Presidente y actuaba de algún modo bajo la supervisión política del Ministro del Interior. Naturalmente, después del 4 de junio de 1943 esa subordinación sería aún más evidente. En definitiva, el período que va desde 1938 hasta 1944 es el de un gradual deslizamiento de las decisiones relativas al sistema de transporte de la ciudad, desde la órbita municipal hacia la del gobierno nacional. En el momento en que se escriben estas líneas, en 2009, esa situación está lejos de haberse revertido.

La CHADOPYF reinicia las obras entre Constitución y Boedo

Ya vimos que la CHADOPYF había paralizado a fines de 1934 los trabajos en su Línea 2. Se trata ahora de aclarar en qué años se construyó efectivamente el tramo entre Constitución y Boedo, que sería habilitado al servicio en 1944.

Con nota del 25 de junio de 1937 dirigida al "Sr. Presidente de la Coordinación (SIC) de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires" el Presidente de la CHADOPYF envía adjunto un plano "...en el que hemos marcado las líneas de esta Compañía, en explotación, en construcción y con proyectos definitivos aprobados, pero que no están en construcción". El plano en cuestión mostraba la Línea 1 en explotación, la Línea 4 con su tramo recientemente inaugurado entre Florida (hoy Catedral) y Tribunales y un tramo en construcción, y la Línea 2 con el tramo construido debajo de la calle Pavón y el resto con planos aprobados ⁸⁰. Según otro plano de la ciudad, sin fecha, las estaciones de la Línea 2 serían las siguientes: Constitución, Plaza Garay, Entre Ríos, Pichincha, Jujuy, General Urquiza, Boedo, Avenida La Plata, J.M. Moreno, Centenera y Parque Chacabuco ⁸¹.

Ya fue dicho que la CHADOPYF construyó sus líneas con recursos obtenidos de la emisión de debentures, de los que fueron lanzadas siete series. La serie E, con cargo a las obras de la Línea 2 Constitución - Boedo, había sido emitida antes de diciembre de 1937 ⁸².

La empresa GEOPE, que fue parte del grupo de empresas constructoras, en una reseña de sus antecedentes empresarios informaba en 1987, entre otras obras, y sin dar ningún otro detalle ⁸³:

"1937- Túnel para la Línea 2 del subterráneo CHADOPYF, tramo Constitución-Boedo, en colaboración."

El 8 de setiembre de 1937, se le autorizó a la CHADOPYF a realizar un pozo de trabajo en San Juan y Jujuy ⁸⁴. Esta fecha marcaría el reinicio de los trabajos de la Línea 2.

Otros datos sobre la construcción de la Línea E se han obtenido de la ya citada recopilación de documentos sobre el transporte de Buenos Aires, publicados en 1945 por la Comisión de Control, en lo que se refiere a las alternativas que tuvo la valuación del capital de la CHADOPYF.

La Comisión Especial de la ley 12.311 había practicado a fines de 1937 una primera evaluación de los bienes del subterráneo de la CHADOPYF, que se habrían de considerar como el aporte de dicha Compañía a la Corporación de Transportes. Como en ese momento la Línea 2 aún no estaba construida la Comisión Especial había estimado la parte de esta línea por similitud con las obras ya concluidas de las líneas 1 y 4 ⁸⁵.

El decreto 124.647 del 2 de febrero de 1938, que aprobó esa primera valuación, ratificó el compromiso de la CHADOPYF de completar el primer tramo de la Línea 2 antes de fines del año 1938. Esto comprendía la línea entre Constitución y Quintino Bocayuva y San Juan, una subestación de 9.000 KW, la habilitación de la segunda sección de la estación Constitución (la que ocupaba el taller provisorio), el nuevo taller y el traslado de la

maquinaria desde el taller provisorio al nuevo ⁸⁶. Todo lo cual sugiere que, a principios de 1938 las obras ya tenían algún avance.

A principios de 1939 la Comisión de Control inició el análisis del avalúo de la Comisión Especial de la Corporación de Transportes. En un informe muy posterior, del 7 de noviembre de 1944, la Comisión de Control se refiere a dicho análisis diciendo que la CHADOPYF no había completado las obras en la extensión pactada; y que respecto de la Línea 2 aún faltaba construir ⁸⁷:

- "1.- Túnel desde estación Boedo hasta Quintino Bocayuva y San Juan, con extensión 454,28 metros.
- 2.- Estación Boedo completa con su túnel de 106 metros, vestíbulos, accesos e instalaciones.
- 3.- Edificio para subusina Boedo bajo la calle Castro Barros.
- 4.- Taller provisorio entre Castro Barros y Quintino Bocayuva.
- 5.- Cochera Lima, en el sector de Plaza Constitución.
- 6.- Traslado del Taller Constitución al local subterráneo bajo la calle Castro Barros y adaptación del actual como estación cabecera de la Línea 2.
- 7.- Maquinaria para la subestación Boedo de 9.000 KW, que se encuentra en plaza no entregada."

Las instalaciones que faltaba construir en el extremo oeste de la Línea 2 se muestran en la Figura 4.1, donde se ve que todas ellas se encontraban debajo de la avenida San Juan, y no "bajo la calle Castro Barros" ⁸⁸.

En dicho informe de 1944 la fecha a la cual se decía que la Línea 2 estaba inconclusa no aparece clara, pero se deduce que era a principios o a mediados de 1939, puesto que se refiere al análisis comenzado por la Comisión de Control ese año.

Por otra parte, en un artículo aparecido en la revista Obra (que con fines de promoción de sus actividades publicaba la misma CHADOPYF), número 41 de mayo de 1939, se lee ⁸⁹:

"...la Línea Constitución-Boedo en construcción, que se calcula inaugurar al tránsito para fines de este año..."

Las decoraciones cerámicas de las estaciones Entre Ríos, Pichincha, Jujuy y Urquiza tienen indicada la fecha de su realización (años 1938 y 1939). En las similares de las líneas C y D las fechas en cuestión, cuando están grabadas, preceden en un año la puesta en servicio de cada línea, es decir que la Compañía las encargaba con razonable anticipación a

la fecha en que serían colocadas. Este detalle confirma que se preveía la inauguración de la Línea 2 hacia fines del año 1939.

Finalmente, a principios de 1940, por resolución del Departamento Ejecutivo del 12 de enero la Municipalidad autorizó librar al servicio público el tramo Constitución - Urquiza de la línea subterránea de la CHADOPYF, con la salvedad de que la Municipalidad se reservaba el derecho de exigir, cuando el tráfico así lo exigiera, la total ejecución de los andenes de la línea en Plaza Constitución⁹⁰.

Pero la Línea 2 tuvo que esperar varios años para inaugurarse. La nota N° 302 del 3 de junio de 1944 de la Comisión de Control al Ministro del Interior, dice textualmente⁹¹:

"...las obras del túnel e instalaciones de CHADOPYF que forma la parte construida de la Línea Constitución-Boedo, **se encuentran desde hace años sin prestar utilidad alguna...** Dificultades originadas por la situación financiera de la CHADOPYF han dado origen a que las empresas constructoras de las obras, ejercitando sus derechos, hayan hecho retención de las mismas, impidiendo su aporte a la Corporación y su habilitación."

La expresión "desde hace años" sugiere no menos de tres o cuatro años, lo que confirma que la Línea 2 habría estado terminada ya en 1940.

Además, al decir la Comisión que las obras "...se encuentran desde hace años sin prestar utilidad alguna..." indica que las obras estaban totalmente terminadas y listas para entrar en operación. Y en verdad era así, ya que solamente diecisiete días después de la nota en cuestión la Línea 2, actual Línea E, fue puesta en servicio por la Corporación, previa su ocupación por la Comisión de Control.

Como conclusión, las obras de la Línea 2 que habían tenido lugar en la zona de Constitución entre 1933 y 1934 para luego interrumpirse, fueron reiniciadas en 1937 y parcialmente terminadas, en condiciones de ser puesta en servicio la línea, a fines de 1939 o principios de 1940.

El cambio de trazado y el nuevo proyecto de la estación Constitución

Cuando se retomó el trabajo en la Línea 2 (hoy Línea E) se abandonó el primitivo trazado que había autorizado la Ordenanza 4070, y que había sido parcialmente construido debajo de la calle Pavón. Las razones del cambio no las hemos podido documentar, pero habrían sido: i) corregir el inconveniente que para la explotación suponían los radios de curva de 80 metros, proyectados en 1932 en la salida de la terminal Constitución (Figura 3.2) y dos otras similares para pasar de la calle Pavón a la av. Entre Ríos y desde ésta hacia la av. San Juan; y ii) hacer posible la operación de trenes directos regulares entre ambas líneas, tal como lo sugería la precitada ordenanza, lo que veremos enseguida.

El tema de las curvas merece un comentario. Los primeros proyectos de la CHADOPYF incluían en la línea principal radios extremadamente pequeños, como los de 80 metros

existentes hoy en la Línea C en ambos extremos de la estación Diagonal Norte. Este tipo de solución parece haber sido obra de los españoles que fueron los proyectistas originales de las líneas, cuya finalidad habría sido la de disminuir todo lo posible la necesidad de ocupar el subsuelo de edificios. Con posterioridad el criterio cambió, quizás con la llegada de los proyectistas alemanes, y cuando se comprobó que el paso del túnel debajo de edificios no presentaba mayores problemas, dado el excelente subsuelo; al mismo tiempo se dictaron normas para la expropiación de los subsuelos, facilitando toda la gestión. En todo caso el trazado de la Línea 1 (C) fue suavizado en la zona de Plaza San Martín al construirse la estación homónima inaugurada en 1937, dejando el tramo ya construido, con una curva de 120 metros de radio, como cochera (la "cochera San Martín"). También fueron suavizados los radios de las tres curvas de la Línea 4 (hoy D) proyectadas entre la Plaza Lavalle y la Avenida Santa Fe ⁹².

Se proyectó entonces un nuevo acceso a la Estación Constitución desde la Avenida San Juan, con dos túneles de vía única de 230 metros de radio de curvatura, que tienen la particularidad de superponerse y entrecruzarse en el tramo Constitución-San José. La modificación del trazado entre Constitución y la Av. Entre Ríos, y la reubicación de la estación Entre Ríos, fueron aprobados el 28 de diciembre de 1937 ⁹³.

El segundo motivo de la modificación, permitir la operación de trenes regulares entre ambas líneas, es mencionado por el Dr. Ing. Erwin Kindel en una memoria técnica muy amplia relativa a las obras de la CHADOPYF ⁹⁴. A los efectos de la tarifa, el artículo 21 de la Ordenanza 4.070 preveía "viajes directos" entre Parque Chacabuco y la Plaza de la República "sean o no con transbordo". Esto no imponía que el viaje fuera sin transbordo, pero parece que en un momento dado la CHADOPYF intentó realizar esta disposición ⁹⁵. Se proyectó entonces una nueva planta de vías en Constitución, para el sector de estación que usaría la Línea 2, enlazándolas con las vías y desvíos previamente construidos de la Línea 1 (hoy C), resultando el esquema que muestra la Figura 4.2 y la foto del mímico de la mesa de mandos que todavía estaba en servicio en 2009 (Figura 4.3). El fundamento de tal disposición y del entrecruzamiento de los túneles de la Línea 2, se expone en el Apéndice 2.

Dichos túneles fueron efectivamente construidos según el nuevo proyecto, previa demolición de algunas estructuras de la precedente etapa ⁹⁶. Pero la infraestructura de vías que se proyectó entonces no llegó a realizarse en su totalidad, ya que el sector de estación de la Línea 2 continuó ocupado por el taller, como aún hoy lo está (en 2009). Por lo tanto, algunos de los enlaces entre vías no llegaron a instalarse, permaneciendo en el terreno una parte del tendido primitivo. Los materiales de vía, adquiridos en Alemania, quedaron mucho tiempo depositados en el túnel, y con el tiempo fueron parcialmente reutilizados en otros sitios de la red.

El resultado fue la muy complicada y casi incomprensible trama de vías de la estación Constitución, que muestra la Figura 4.4 a partir de un croquis de la consultora SOFRETU ⁹⁷. Esta disposición es la aún vigente, salvo la modificación realizada en la cochera Pavón por la concesionaria Metrovías, y es el resultado de la superposición del proyecto primitivo de 1932, luego abandonado, y del definitivo nunca completado al no habilitarse la estación de la Línea 2.

¿Por qué no se habilitó la Línea 2 en 1940?

El 23 de febrero de 1940 se inauguró el servicio hasta Palermo, que sería por varias décadas la terminal de la Línea D. En la víspera el presidente de la Comisión de Control, ingeniero Justiniano Allende Posse, señaló que en breve podría inaugurarse el primer tramo del subterráneo Constitución -Boedo ⁹⁸, que como vimos ya estaba autorizado por la Municipalidad.

Pero tal inauguración no tuvo lugar, y hubo que esperar varios años. ¿Qué había sucedido? Entramos aquí en el capítulo más controvertido de la historia de la CHADOPYF, el que tiene que ver con la interrupción del pago de los debentures y la denuncia de actividades fraudulentas de sus directivos por parte de la Comisión de Control.

Al crearse la Corporación de Transportes, en 1937 la Comisión Especial de la Ley 12.311 había avaluado en \$ 105.760.000 m/n el capital que se computaría como el aporte de la CHADOPYF a la Corporación.

Pero la Comisión de Control, el órgano que funcionaba dentro del Ministerio del Interior para controlar a la Corporación, había objetado desde 1940 aquellos avalúos. Entonces fueron practicados distintos reajustes hasta que, por decreto N° 151.062 del 28 de mayo de 1943 (pocos días antes de la revolución del 4 de junio de 1943), el Poder Ejecutivo aprobó el avalúo definitivo en \$ 96.470.000 m/n. Pero la Comisión de Control no había estado de acuerdo y sus objeciones no habían sido atendidas. Más tarde, la Comisión denunció presuntas irregularidades en la gestión del citado decreto ⁹⁹.

El gobierno surgido de la revolución encaró con severidad el contralor de la Corporación, con la cual las corrientes nacionalistas entonces dominantes no tenían la menor simpatía. Como resultado, por Decreto 2.012 del 3 de julio de 1943 se anuló el Decreto 151.062 y se le ordenó a la Comisión de Control fijar el capital de la CHADOPYF así como practicar una investigación sobre el anterior avalúo que había hecho la Comisión Especial ¹⁰⁰. El 17 de julio de 1943 la Comisión de Control se presentó ante la justicia denunciando presuntas irregularidades en el funcionamiento de la CHADOPYF.

Según la Comisión de Control esa empresa había financiado las obras casi sin capital propio, recurriendo a la emisión de debentures que reconocían a sus tenedores un interés del 7%, llegando a emitir hasta diciembre de 1937 siete series, por un total de \$ 75.000.000 m/n. Los ahorristas, siempre según la Comisión, habían sido atraídos con una propaganda calificada de engañosa, y dado que las líneas subterráneas habían comenzado la explotación en forma deficitaria, los intereses de las cinco primeras series (cuyo valor cubría el costo total de las obras, según el avalúo definitivo de la Comisión de Control) se habían pagado con recurso a los fondos ingresados por las dos últimas emisiones ¹⁰¹.

La construcción de las líneas de la CHADOPYF había sido contratada por ésta con un "Consorcio Constructor Español" formado por la S.A.Delmor, la Sociedad Mixta Langreao y Siero y la Sociedad Hidroeléctrica del Chorro ¹⁰². Según la Comisión de Control este consorcio sólo era un intermediario utilizado para falsear el verdadero costo de las líneas, ya que los precios contratados (con el Consorcio) aparecían como muy superiores a los reales, que se pagaban a los verdaderos constructores. ¿A quienes creía la Comisión que

beneficiaba esta maniobra? Podemos imaginarlo, al saber que la Sociedad Hidroeléctrica pertenecía al presidente de la CHADOPYF y a sus familiares ¹⁰³.

En cuanto a los verdaderos constructores, eran las firmas agrupadas de capital alemán Siemens-Bauunion S.A. quien tenía la dirección de las obras; Geopé Compañía General de Obras Públicas S.A. que se incorporó posteriormente; y Gruen y Bilfinger S.R.L. que estaba a cargo de la oficina técnica ¹⁰⁴. Al interrumpirse los trabajos en la Línea 2, ante las dificultades financieras de la CHADOPYF el grupo de empresas alemanas retuvo las obras e instalaciones, y en ese estado permanecían en junio de 1944 ¹⁰⁵.

Entretanto los acreedores que poseían los debentures de la CHADOPYF habían dejado de recibir los intereses, se consideraban estafados y se habían organizado con gran publicidad ¹⁰⁶.

Como consecuencia de esta denuncia el presidente de la CHADOPYF, Rafael Benjumea y Burín, Conde de Guadalhorce, fue encarcelado, así como el vicepresidente Rafael Delgado Benítez y el síndico Fausto Montajo ¹⁰⁷.

El 7 de noviembre de 1944 la Comisión de Control elevó al Ministro del Interior su "Informe General" sobre el reajuste del capital de la CHADOPYF, llegando al monto de \$ 74.317.482,84 m/n. A esa fecha la Compañía se encontraba acéfala y regida por un administrador judicial. El Decreto 33.463 del 18 de diciembre de ese año fijó esa cifra como el valor de las líneas y derechos que la CHADOPYF había entregado a la Corporación, incluyendo la línea Plaza Constitución - Parque Chacabuco, "...en su estado actual de terminación con el agregado de las maquinarias de la Subusina Boedo..." ¹⁰⁸.

Vemos entonces que ya a principios de 1940 la CHADOPYF estaba bajo la lupa suspicaz de la Comisión de Control. Poco tiempo después, se produjo la crisis de los debentures. La Compañía no pudo pagar los intereses, y a partir de entonces debió paralizar totalmente las obras. Era inevitable que las presunciones de la Comisión de Control llegaran al conocimiento de los directores de las empresas proveedoras, quienes podían imaginarse que esas investigaciones bien podrían terminar en forma desfavorable para la CHADOPYF. La posibilidad de que la CHADOPYF pudiera seguir funcionando normalmente, haciendo frente a sus compromisos, dependía de que la Corporación reconociera el valor más alto de la inversión ejecutada, pero la actitud de la Comisión de Control, sumada a que la cuestión pasaba a tener estado público con los reclamos de los debenturistas, hacía prever consecuencias ominosas. Por eso, actuando en defensa de sus intereses, las empresas acreedoras resolvieron no entregar los bienes destinados a la Línea 2, impidiendo que entrara a funcionar la sección ya construida y equipada, entre Constitución y Urquiza.

¿Por qué fue construida la Línea E?

La CHADOPYF habilitó completa su Línea 1 (actual C) a principios de 1936. A mediados de 1937 tenía en plena construcción la actual Línea D, de la que en junio de ese año libró al servicio la primera sección entre Florida (hoy Catedral) y Tribunales.

En cumplimiento de la Ordenanza de concesión, también ese año la CHADOPYF retomó los trabajos interrumpidos de su Línea 2 (hoy E). Cabe interrogarse sobre los motivos que tuvo la empresa para insistir en 1937 con un proyecto que ya no podía dudarse que sería de explotación antieconómica, a la luz de cuál era el contexto general del transporte de la ciudad y de los magros resultados iniciales de la Línea 1, que fueran comentados por Zamboni.

No tratándose de consideraciones relativas a la economía de la explotación, pues ésta prometía ser ruinosa, hay que considerar otras razones. La respuesta más probable podría surgir de los compromisos financieros que la CHADOPYF había adquirido con las obras ya ejecutadas y en ejecución, debiendo satisfacer los intereses debidos a los poseedores de los debentures.

Si fuera válida la opinión que años después emitió la Comisión de Control, en el sentido que los intereses de las primeras series se pagaron con los recursos logrados de la emisión de las últimas, entonces habría una explicación: la continuidad de las obras de la CHADOPYF de acuerdo con su ordenanza de concesión era importante, si no indispensable, para que se mantuviera la confianza pública que le permitía a la Compañía colocar esos títulos.

Pero, ¿Por qué insistir con la Línea 2 que, aparte sus pobres perspectivas comerciales, obligaba a resolver el tema de la terminal en Constitución y que exigía reinstalar el taller provisorio? La Compañía tenía otras opciones, siendo la más evidente extender la Línea 4 hasta Belgrano (Cabildo y Monroe), con un volumen de obra equivalente y perspectivas de tráfico mucho más favorables. Al desechar esta posibilidad quizás la CHADOPYF consideró que los pasajeros nuevos que serían atraídos no serían tantos en relación con el aumento del recorrido de los trenes que produciría la extensión de la línea, de modo que el resultado económico no sería tan positivo. Pero siendo así, ¿se consideró acaso que la explotación de la Línea 2 sería mejor económicamente?

No hemos encontrado respuestas lógicas a estos interrogantes. Quizás ellas se encuentren, al menos en parte, en las gestiones que tuvieron lugar entre 1930 y 1936 entre la Municipalidad, el Concejo Deliberante y la CHADOPYF a raíz de las modificaciones que le fueron introducidas a la concesión, en especial cuando se anuló definitivamente la concesión de la Anglo. Pero de todos modos, llama hoy la atención que ni la Municipalidad ni la propia CHADOPYF hayan procurado destinar a un fin más útil en lo inmediato los considerables recursos que serán invertidos en la Línea 2.

Es posible que lo ocurrido haya sido la consecuencia de que la CHADOPYF nunca fue una genuina empresa de transporte; como tal su experiencia fue limitada pues se extendió desde el 9 de noviembre de 1934 (inauguración de la Línea 1) hasta el 16 de febrero de 1939, en que las líneas pasaron a ser operadas por la Corporación de Transportes, o sea por la gente de la Anglo que formaba el núcleo de la nueva entidad. En realidad, la CHADOPYF era, según su propia denominación, una Compañía "de Obras Públicas y Finanzas", y en efecto, su gestión fundamental fue la ejecución en tiempo récord de un impresionante volumen de obras y el montaje de una ingeniería financiera apropiada, al menos en el corto plazo.

Lo más probable es que al definirse el carácter que habría de tener en el futuro el negocio del transporte urbano, una vez creada la Corporación, el mayor interés de la CHADOPYF haya sido continuar el programa de las obras de la concesión, cuyo costo esperaba que le sería finalmente reconocido como aporte de capital a la Corporación de Transportes, con prescindencia de si una parte del proyecto tenía plena utilidad pública.

Porque además ese costo, según la Comisión de Control, había sido dolosamente "inflado". Al respecto, mencionaremos que por Decreto 33.463 del 18 de diciembre de 1944 el Poder Ejecutivo fijó el capital de la CHADOPYF en la cantidad que había determinado la Comisión de Control, \$ 74.317.000 m/n, bien por debajo del valor de \$ 96.470.000 m/n reconocido en mayo de 1943, y más por debajo aún del avalúo original practicado en 1937, de \$ 105.760.000 m/n. El valor en cuestión correspondía a las líneas y derechos entregados a la Corporación, con la línea Constitución-Parque Chacabuco "...en su estado actual de terminación, con el agregado de las maquinarias para la subestación Boedo de 9.000 KW..." ¹⁰⁹.

¿Cómo fue posible el proyecto de la CHADOPYF?

Toda la red de la CHADOPYF se construyó entre los años 1933 y 1940. Durante los primeros años de las obras se vivían en el país los efectos de la gran depresión económica mundial, lo que sin embargo no impidió que una empresa concesionaria privada pudiera iniciar y proseguir tan ambicioso programa de obras. Además, a partir de 1936, el estallido de la Guerra Civil en España no podía sino dificultar la gestión de esa empresa que era, precisamente, de ese origen.

Las singulares condiciones en que la CHADOPYF pudo desarrollar su proyecto no pueden ser totalmente comprendidas si no se considera otro aspecto de la cuestión: la posible actuación detrás de la CHADOPYF de fuertes intereses alemanes, primero con el objetivo comercial de tomar a su cargo la construcción e instalación de un importante sistema ferroviario subterráneo y desplazar a los británicos, hasta entonces dominantes en este tipo de actividad; y a partir de 1933, con el objetivo político de consolidar la presencia alemana, ya importante en la década anterior, y aumentar su influencia con un proyecto a todas luces prestigioso, y que no dejaría de impresionar a la opinión pública al compararse con el ya vetusto sistema tranviario de la Anglo.

Según el político comunista Luis V. Sommi, la CHADOPYF no habría sido sino la fachada visible del poderoso grupo de empresas constructoras civiles y electromecánicas alemanas, que desde la primera posguerra venían actuando con creciente participación como proveedoras del mercado argentino y amenazando la tradicional primacía inglesa ¹¹⁰.

Es un hecho que los capitales alemanes dominaron el mercado de la electricidad en Buenos Aires durante la primera década del siglo XX, a través de la consolidación de todas las empresas generadoras, incluso las tranviarias, en la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE). Concluida la Primera Guerra Mundial, para resguardar los intereses alemanes amenazados por la exigencia de reparaciones de guerra por los vencedores, la CATE se transformó en una sociedad con sede en Madrid, la Compañía Hispano Americana de Electricidad (CHADE) y más tarde en la Compañía Argentina de Electricidad (CADE) ¹¹¹.

Sommi no deja claro si esto habría sucedido ya desde el mismo inicio de las gestiones de la CAPYC o sólo más adelante, cuando las obras comenzaron. Lo cierto es que el de CHADOPYF fue en verdad un subte casi del todo "alemán". Las obras civiles estuvieron a cargo de las empresas germanas Siemens-Bauunion, Geopé; la dirección de obra, de Grün y Bilfinger; la infraestructura de alimentación eléctrica a la Siemens-Schuckert; el señalamiento correspondió a la Siemens-Halske y el material rodante a la Siemens-Schuckert (la parte eléctrica) y a Orenstein y Koppel (la parte mecánica); los rieles los suministró Thyssen-Lametal.

El propio diseño de las obras conoció una primera etapa ejecutada por ingenieros españoles y argentinos, y una segunda a cargo de empresas de ingeniería alemanas; por ejemplo el complicado trazado de vías del nuevo acceso a Constitución fue estudiado por la empresa de ingeniería Bochumer Verein.

En cuanto al financiamiento, si bien se colocaron en el mercado local todas las series de debentures, según Sommi estos habrían quedado en buena parte en manos de los referidos proveedores alemanes.

La existencia de intereses económicos y políticos alemanes bien podría explicar la energía con que tuvo lugar la construcción del subte de la CHADOPYF, y también el hecho que esa empresa no hubiera tenido gran interés en estudiar modificaciones y mejoras a su proyecto que, en definitiva, bien hubieran podido demorarlo.

El Conde de Guadalhorce

Al exponer en este capítulo el proceso de la construcción de la Línea E debimos necesariamente hacer referencia a la gestión económico financiera de la CHADOPYF, surgiendo de la fuente consultada en este aspecto, los Documentos de la Comisión de Control, la presunción de una conducta fraudulenta de los directivos de esa Compañía.

Creemos necesario aclarar que el presente trabajo no es una historia de la CHADOPYF, y por lo tanto la investigación llevada a cabo en este punto no ha sido sistemática ni nos permite arribar a conclusiones definitivas sobre la actuación de esa compañía y la de sus directivos, en particular de su presidente el ingeniero español Rafael Benjumea y Burín, Conde de Guadalhorce.

Nacido en Sevilla en 1876, Benjumea obtuvo en 1901 con honores el grado de Ingeniero¹¹². Por su casamiento se vinculó con una influyente poderosa de la región de Málaga, los Heredia Loring. Para aprovechar el potencial hidroeléctrico del Río Guadalhorce se formó una sociedad integrada por Jorge Loring Heredia, suegro de Benjumea, por el ex primer ministro Francisco Silvela y por el mismo Benjumea quien asumió la dirección del proyecto, que para esa época era de avanzada en España. La obra culminó con todo éxito, y le ganó a Benjumea un considerable prestigio, siendo recompensado por el rey Alfonso XIII, según la práctica de la época, con el título nobiliario de Conde de Guadalhorce. Guadalhorce y su familia se involucraron en la industria de la electricidad y de los transportes eléctricos, llegando a controlar el sistema tranviario de Málaga.

El prestigio profesional de Guadalhorce le valió también su designación en 1925 como Ministro de Fomento durante la dictadura del Teniente General Miguel Primo de Rivera. En esa función llevó a cabo un inmenso programa de obras públicas de todo tipo: hidráulicas, caminos firmes, ferrocarriles, forestación y minería. Con la caída del Dictador en enero de 1930 se alejó del cargo y debió soportar críticas por el excesivo costo que suponían a las finanzas del reino las obras por él emprendidas.

Más tarde Guadalhorce participó en la formación de un partido monárquico que no llegó a tener éxito. Derrocada la monarquía en abril de 1931 marchó al exilio acompañando al Rey. Y a fines de ese mismo año lo vemos desembarcar en Buenos Aires para tomar las riendas del proyecto de la CHADOPYF.

Una primera duda aparece aquí. ¿Había estado directa o indirectamente involucrado Guadalhorce, durante su gestión ministerial, con los pasos iniciales de la gestión de la concesión a la CAPYC en 1929, dándole el apoyo institucional que ella decía contar en los altos círculos de las finanzas españolas? ¿O se incorporó al proyecto solamente después de abandonar España a fines de 1931?

Lo primero parece la verdad, ya que en diciembre de 1929 un acuerdo de Ministros autorizó al Banco del Exterior de España a financiar la concesión. Pero, "...acontecimientos políticos ocurridos en España motivaron el desistimiento del Banco del Exterior, lo que fue comunicado al señor Intendente (de Buenos Aires) por S.E. el señor Encargado de Negocios de la Embajada" ¹¹³.

Su biografía nos informa que al llegar el Conde a la Argentina la situación del proyecto del subterráneo era desoladora ¹¹⁴, pero que su gran capacidad de organización le permitió superar las condiciones desfavorables en que debía ponerse en marcha la concesión. Sobre esto no puede dudarse, vistas las durísimas condiciones económicas de la época y la situación creada por los colectivos. Contra todo, Guadalhorce consiguió reunir capitales españoles y de sus connacionales residentes en la Argentina.

Lo cierto es que Guadalhorce presidió la gradual transformación del proyecto de la CHADOPYF, desde su concepción original hasta transformarse casi en el proyecto que había sido el de la Anglo, y consiguió poner en marcha las obras que avanzaron con un ritmo enérgico en medio de la recesión económica de los años '30. En el cenit de su prestigio las fotografías lo muestran en los actos de inauguración de las primeras secciones de la Línea C, acompañado por el presidente Agustín Pedro Justo.

La controversia sobre la fijación del capital de la CHADOPYF y la cuestión de los debentures motivaron las ulteriores investigaciones que culminaron con el procesamiento de los directivos de la Compañía. Según su biógrafa los años entre 1938 y 1944 fueron los más amargos de la vida del Conde de Guadalhorce, quien incluso fue llevado a prisión ¹¹⁵.

Finalmente en diciembre de 1944 Guadalhorce fue declarado inocente y se amonestó a los peritos que habían evaluado las operaciones de la CHADOPYF ¹¹⁶. Guadalhorce volvió a España en diciembre de 1947 y el gobierno del Generalísimo Franco lo colmó de honores. Fue designado presidente honorario del Consejo de Obras Públicas, y nombrado presidente del Consejo de Administración de los ferrocarriles españoles. También fue recibido como

académico de Ciencias Morales y Políticas y más tarde se lo condecoró con la Gran Cruz de la Orden de Carlos III. El Conde de Guadalhorce falleció en 1952.

Todo esto nos hace preguntarnos ¿qué fue, realmente, el Conde de Guadalhorce? ¿Acaso un empresario enérgico y visionario, que puso en marcha un gran proyecto, y que sucumbió ante las intrigas de sus enemigos, los intereses a los que habría dañado? ¿O fue, por el contrario, un negociante inescrupuloso que deliberadamente montó una operación fraudulenta, que sabía inviable y que arruinaría a millares de pequeños ahorristas? ¿O quizás fue el empresario empeñoso que creyó en su proyecto, sin sopesar los inmensos riesgos, y que ante las dificultades comerciales "huyó hacia adelante" gracias a una ingeniosa operatoria financiera esperando que, a la postre, las cosas se arreglarían?

No podemos condenar al Conde de Guadalhorce, ni tampoco absolverlo. Este juicio ambiguo de nuestra parte es, también, el de las autoridades del Subterráneo de Buenos Aires. La figura del Conde de Guadalhorce encuentra allí, entre personas que poco o nada saben de él, defensores y escépticos. Una placa colocada en la estación Retiro en 1984 celebra el cincuentenario de la Línea C, y recuerda "a sus fundadores y propulsores", sin nombrarlo. El cuidado texto de "Arte en los Subterráneos de Buenos Aires" (primera edición de 1978) hace una historia somera de la construcción de los subterráneos de la CHADOPYF, a los que pertenecen la mayor parte de las obras reproducidas, y dice, refiriéndose a la CHADOPYF, que "era su presidente don Rafael Benjumea y Burín, a cuyo especial sentido de la estética debemos la decoración mural cerámica de los andenes de las tres líneas que su compañía iba a realizar". Pero en una edición posterior, de 1997, se menciona al obispo que bendijo las obras de Constitución, Monseñor de Andrea, pero no al Conde de Guadalhorce. Es como si se quisiera hacer un prudente silencio sobre su figura. Pero por otra parte, existe un plano de la extensión no construida de la Línea E más allá de Plaza de los Virreyes, en el que aparece una estación "Conde de Guadalhorce", nombre que por lo visto alguien propuso.

La figura del Conde de Guadalhorce es, en cierto modo, un enigma. Y la CHADOPYF otro. Esperamos que en el futuro se escriba la historia definitiva de esta compañía y de la actuación en Buenos Aires de su presidente, a quienes, de cualquier modo, la ciudad debe una parte esencial de su modesto sistema de trenes metropolitanos subterráneos.

Figura 4.1. Instalaciones proyectadas en el extremo oeste de la Línea 2

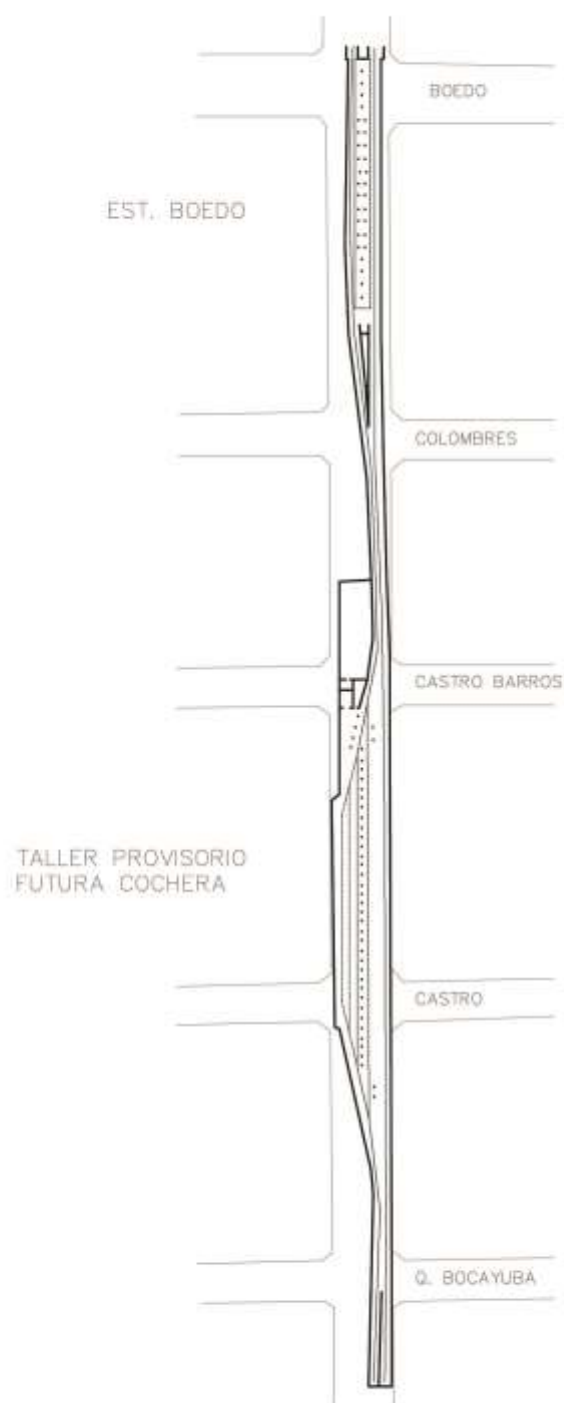


Figura 4.2 Esquema de planta de vías de Constitución según proyecto de 1937

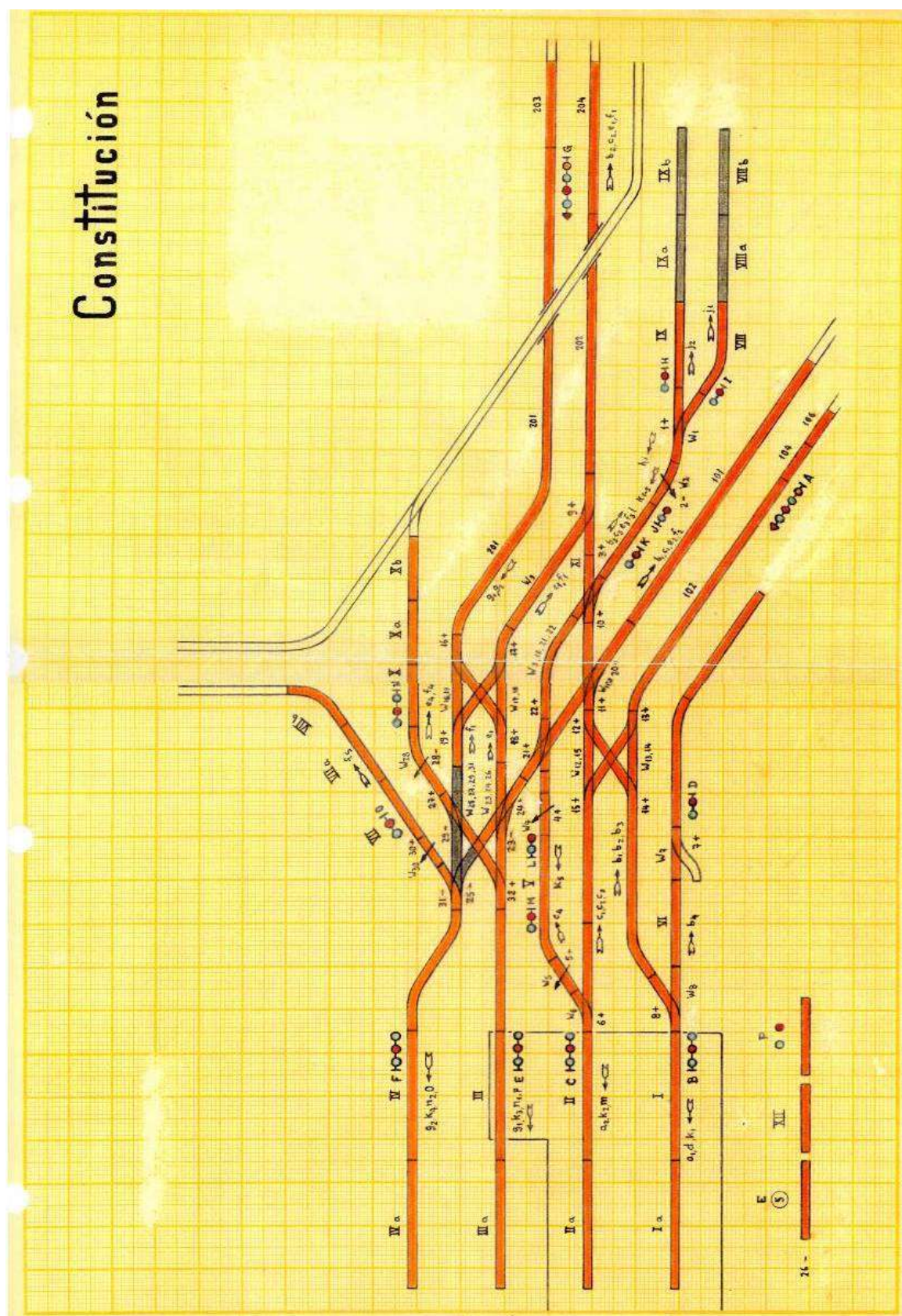


Figura 4.3 Foto de la mesa de mandos de Constitución (1940)

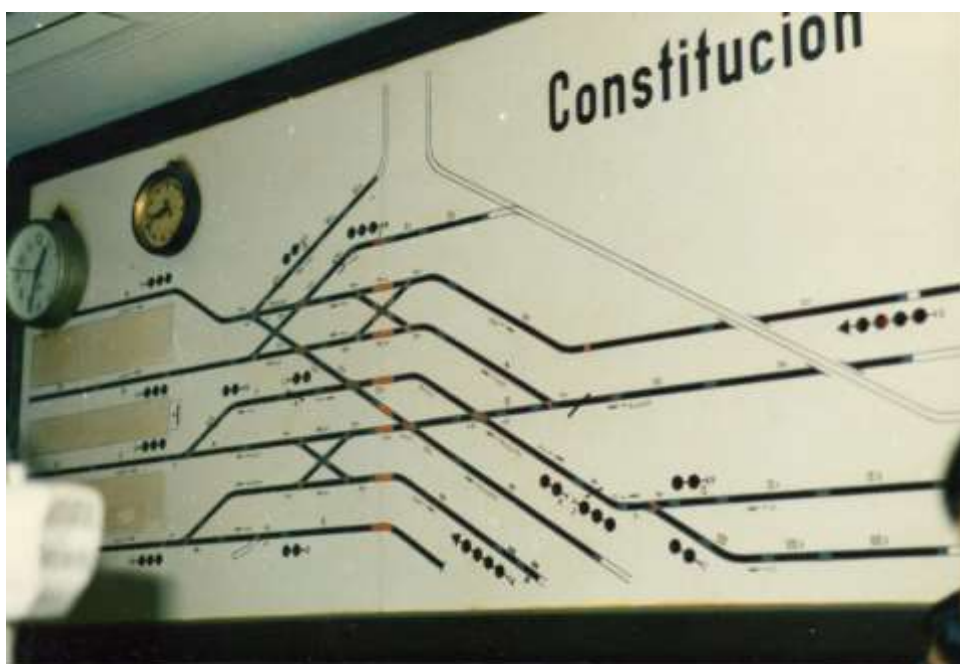


Figura 4.4 Trama de vías de la estación Constitución, croquis 1977

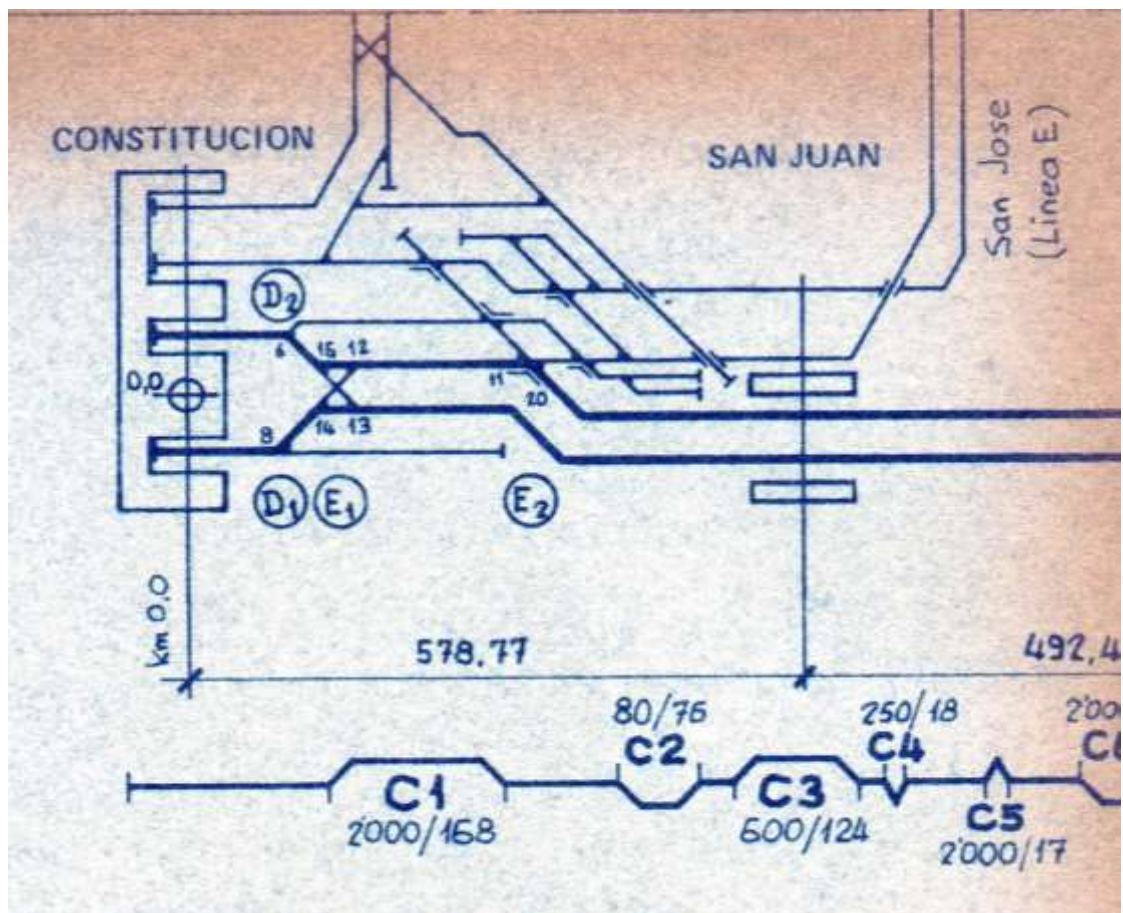


Figura 4.5 Conde de Guadalhorce, Don Rafael Benjumea y Burín



CAPITULO 5

LA LINEA E ENTRE PLAZA CONSTITUCION Y BOEDO (1944-1965)

La empresa estatal como modelo

En la década del '40 el país vivió las más profundas transformaciones sociales y económicas de su historia moderna. Como directa consecuencia de la Guerra Mundial se intensifica el proceso de industrialización que había comenzado en la década anterior, y se forma en torno de la ciudad capital un cordón industrial cuyo impetuoso crecimiento demográfico se haría pronto sentir en la vida política nacional.

En 1943 vuelve a quebrarse el orden constitucional, ahora dando comienzo a un verdadero proceso revolucionario. Surgida como reacción frente a la ilegitimidad de los gobiernos elegidos con fraude, la revolución pronto desencadenó un proceso de reformas sociales de transcendencia. Al mismo tiempo se gesta un clima de intolerancia y desencuentros que dividiría profundamente a la sociedad argentina por varias décadas.

Los círculos dominantes del nuevo gobierno tenían como modelo los regímenes autoritarios europeos, y en el campo económico esto significaba aumentar el intervencionismo estatal que ya se había esbozado en los años '30. A pesar de los agudos enfrentamientos políticos de la época, la mayoría de la opinión pública favorecía en ese momento la nacionalización de los servicios públicos prestados por empresas extranjeras. Había quienes simpatizaban con las ideas afines al fascismo europeo derrotado, y también quienes tomaban como modelo las industrias y servicios nacionalizados en los países democráticos vencedores. El gobierno de Juan D. Perón, elegido en 1946, se embarcó en un programa de estatización y nacionalización de las grandes empresas de servicios públicos, y entre ellas las de transporte.

En el campo del transporte urbano la estatización ya había comenzado cuando la administración de la Corporación de Transportes había pasado a ser ejercida por un fideicomisario gubernamental. El proceso se completó con la liquidación de la Corporación y la creación de una empresa sucesora totalmente estatal, a cargo de los servicios de todo tipo: tranvías, ómnibus, microómnibus, subterráneos y más adelante, trolebuses. La gran empresa pública monolítica se desenvolvía en un marco doctrinario donde, al menos retóricamente, dominaban los conceptos de "coordinación" (éste también acuñado en la década precedente) y de "planificación". El traumático cambio de gobierno producido con la revolución de 1955 no modificó la visión general del problema del transporte urbano, que sólo comenzó a variar a partir de 1960.

La época que comienza en la posguerra es también la de los grandes planes elaborados en la empresa estatal o en las oficinas ministeriales. Planes que como veremos tuvieron poca o ninguna realización.

Demorada habilitación al servicio de la Línea E

A principios de 1944 la red de subterráneos de la ciudad de Buenos Aires contaba con sus cuatro primeras líneas en operación a cargo de la Corporación de Transportes. En ese momento la

situación del transporte urbano era muy grave por una convergencia de factores: el enorme crecimiento poblacional del Gran Buenos Aires; el general envejecimiento de los equipos y la imposibilidad de su renovación a causa de la guerra; la falta de repuestos debido a la misma causa; y todo agravado al extremo por la decisión política de mantener invariable la tarifa (10 centavos), conduciendo al inexorable estrangulamiento financiero de la Corporación.

Ya vimos como al caer la Corporación en mora de pago de las amortizaciones de los "Debentures a Corto Plazo 1942", que vencía en 1 de marzo de 1944, el Poder Ejecutivo puso a la cabeza de la entidad un Fideicomisario, que fue el ingeniero Teodoro Sánchez de Bustamante. Era éste una persona afín a quienes hasta ese momento dirigían la Comisión de Control, ente fiscalizador que estaba duramente enfrentado con el directorio de la Corporación por el asunto de la valuación de los activos de las compañías privadas ¹¹⁷.

Quedó así unificado el punto de vista de quienes ejercían el poder en la cuestión cada vez más acuciante del transporte urbano. Fue en ese contexto que la Comisión de Control entendió, acertadamente, que era necesario incorporar al servicio público los túneles y trenes contratados por la CHADOPYF y que aún retenían las empresas constructoras y proveedoras alemanas (Ref.7).

El decreto 14.547 del 3 de junio de 1944 ordenó a la Comisión de Control ocupar el túnel de la Línea 2, previo inventario y verificación, fijándose el 15 de junio para cumplir la medida, y si fuera necesario, con el auxilio de la fuerza pública. Contrasta la energía con la que se encaró a las empresas contratistas en esta oportunidad, con la anterior actitud de haber mantenido desde 1940 un status quo que perjudicaba a la población en el contexto de creciente racionamiento de servicios de transporte a nivel. La explicación estaría en que a principios de 1940 Alemania emergía como primera potencia europea continental y la Argentina sostenía una posición neutralista, con fuertes simpatías por el Eje en parte de la intelectualidad, posición que se acentuó a fines de ese año cuando muchos pensaban que Inglaterra muy pronto capitularía; mientras que a mediados de 1944 la situación se había revertido, Alemania estaba irremediabilmente derrotada y nuestro país había roto relaciones con ella en enero de ese año, bajo la presión de los Aliados.

El 6 de junio por decreto 14.803 fueron declarados de utilidad pública, a los efectos de su compra o expropiación los 23 coches Siemens-Schuckert para la CHADOPYF, que estaban en plaza pero aún en poder del proveedor. Esos coches habían llegado al país posiblemente en 1939, antes de que el comercio del ultramar alemán quedara interrumpido por el bloqueo británico.

Cumplida la ocupación del túnel de la Línea E, el 20 de junio de 1944 la Corporación de Transportes inició el servicio entre las estaciones Constitución y Urquiza, por ser ésta la última terminada. El túnel llegaba hasta la calle Boedo, pero la estación homónima proyectada con andén central no había sido construida, aunque si los dos túneles de vía única en que se bifurca el túnel principal, que forman el llamada "pantalón" ¹¹⁸. El decreto 26.871 del 2 de octubre de 1944 aprobó el convenio entre la Nación y la Corporación de Transportes, según el cual ésta tomaba formalmente a su cargo la explotación del Subterráneo Línea E.

Al entrar en servicio la Línea E, de la primitiva estación Constitución sólo se utilizó un corto tramo de la vía 3, suficiente para albergar un tren de 2 coches, quedando el extremo sur de esa vía dentro del taller, al que estaba también afectada toda la vía 4. A ésta sólo podía ingresarse maniobrando en la "cochera Pavón".

En la estación Urquiza los trenes llegaban desde Constitución por su vía (circulando por la izquierda) y tras bajar los pasajeros en el andén sur seguían hacia el túnel para invertir la marcha, cosa que hacían mediante un enlace entre ambas vías situado inmediatamente al oeste de la estación. En esta maniobra el tren continuaba por su vía y tomaba el cambio “de talón” para luego detenerse; al invertir la marcha tomaba el mismo cambio “de punta” transitando el enlace hacia la vía descendente y llegando al andén norte, donde subían los pasajeros hacia Constitución. Las dos vías estaban tendidas hasta Boedo y salvo el tramo usado en la maniobra de inversión, podían usarse como estacionamiento de coches.

En el extremo oeste del andén sur de la estación Urquiza se había instalado una pequeña cabina provisoria que comandaba el par de cambios del enlace, una trampa descarriladora a la entrada del pantalón de la futura estación Boedo, y las señales semiautomáticas que protegían el movimiento de los trenes en la zona.

El apeadero provisorio Boedo

El 11 de septiembre de 1944 la Comisión de Control encomendó a la Corporación realizar en 60 días las obras para habilitar el apeadero provisorio Boedo, en el extremo oeste del túnel, hasta tanto pudiera construirse la estación definitiva que la CHADOPYF no había realizado, aunque sí proyectado.

Se construyó en el túnel de vía doble un andén de madera de 50 metros, ubicado en el lugar que hoy ocupa la vía norte de circulación, inmediatamente al este del comienzo del pantalón de la actual estación Boedo. A ese andén se accedía desde la vereda norte de la Avenida San Juan (entre Colombres y Boedo) por una escalera fija y una abertura lateral en la pared de la rama norte del pantalón¹¹⁹. La boletería se habilitó en el pantalón, como muestra la fotografía en la Figura 5.1.

Realizada la modesta obra la Corporación fue autorizada a extender el servicio hasta Boedo, lo que hizo el día 16 de diciembre de 1944¹²⁰. Los trenes circulaban entre Urquiza y Boedo por la vía sur en ambos sentidos, y para retomar la vía hacia Constitución usaban el mismo enlace que se había utilizado para invertir los trenes durante los seis meses en que Urquiza funcionó como terminal de la línea. Los trenes que entraban y salían de Boedo recorrían unos 360 metros sobre la vía sur mientras que unos 300 metros de la vía norte servían como cochera. El croquis de la Figura 5.2 a y b muestra la operación entre Urquiza y el apeadero provisorio Boedo.

Características constructivas de la primera Línea E

Al partir de diciembre de 1944 la Línea E funcionó con siete estaciones. Las dos terminales extremas eran atípicas, mientras que las cinco intermedias respondían a un diseño tipo de la CHADOPYF, difiriendo en detalles.

La terminal Constitución era precaria, ya que no se utilizaba la estación tal como había sido proyectada, sino únicamente un corto sector de la vía 3, con una longitud aproximada de 45 metros, suficiente para albergar un tren de 2 coches, quedando el extremo de esa vía dentro del taller, al que estaba también afectada toda la vía 4.

Los pasajeros llegaban hasta los trenes de la Línea E por el actual andén oeste de la estación Constitución de la Línea C ¹²¹. Como el tránsito de una línea a la otra era pago, una línea de molinetes controlaba el acceso de los pasajeros al pequeño andén de la Línea E.

Las estaciones San José, Entre Ríos, Pichincha, Jujuy, y Urquiza respondían a un diseño tipo, de bóveda única, andenes laterales y acceso desde un vestíbulo superior con una escalera fija y una mecánica para cada andén. Las escaleras mecánicas no fueron habilitadas ¹²². Los accesos desde la calle al vestíbulo difieren en cada estación, según las particularidades del entorno de cada una.

El ancho de los andenes es de 3 metros, salvo en la estación Entre Ríos donde es de 4 metros. Como en sus otras líneas la CHADOPYF eligió ese mayor ancho previendo significativas diferencias de tráfico entre las estaciones. En el caso de la Línea C tienen andenes más anchos Avenida de Mayo, Diagonal Norte y Lavalle; en la Línea D Catedral, 9 de Julio y Callao; y en la primera Línea E solamente Entre Ríos ¹²³.

Las cinco estaciones intermedias fueron decoradas con murales cerámicos en ambos andenes, encomendados a artistas locales: Otto Durá (San José), Antonio Ortiz Echagüe (Entre Ríos), Cuenca Muñoz (Pichincha), Alejandro Sirio (Jujuy) y Léonie Matthis de Villar (Urquiza). Las cerámicas, cocidas en la fábrica de Cattáneo y Cía., llevan la firma de sus autores y la fecha, que según el caso es el año 1938 o 1939. La misma firma suministró los revestimientos, con diferentes tonos para cada estación, criterio similar al seguido en la Línea D pero no en la C, y el solado en cerámica roja.

Los rieles eran de procedencia alemana, con un peso de 45,9 kilogramos por metro, apoyados en placa de asiento y fijados a los durmientes por tirafondos. Se colocaron 1.277 durmientes por kilómetro, con la particularidad de que los extremos *eclisados* de las barras de 18 metros descansaban sobre sendos durmientes.

En cuanto a la alimentación de la energía de tracción se hacía desde la subestación Independencia de la Línea C, porque la proyectada subestación Boedo tampoco había llegado a ser construida por la CHADOPYF. La alimentación era de 1.500 voltios de corriente continua, utilizada por vez primera en el país. La misma era adquirida ya rectificada a 1.500 voltios, a la Compañía Ítalo Argentina de Electricidad. El señalamiento eléctrico luminoso era provisto por la Siemens-Halske.

La figura 5.3 muestra el trazado en la altimetría de la Línea E entre Constitución y Boedo.

Material rodante y servicios

Los coches adquiridos por la CHADOPYF para sus tres líneas, lo fueron a la firma alemana Orenstein y Koppel, la que realizó la parte mecánica: bastidor, caja, rodado. El equipamiento eléctrico de los coches fue de la Siemens-Schuckert, de igual origen. Durante muchos años pequeñas chapas interiores de bronce, hoy desaparecidas, indicaban el nombre de los fabricantes de este modo: "parte eléctrica, Siemens y Schuckert; parte mecánica, Orenstein y Koppel".

La CHADOPYF había previsto la adquisición de 112 coches, agrupados en 56 unidades dobles, todos con la trocha de 1.435 milímetros, de los cuales llegaron al país 95 ¹²⁴. Primero se contrataron 30 unidades dobles. El coche motor tenía dos bogies motores con 156 HP en cada

eje, y el coche remolque era de igual apariencia, acoplado al motor en forma semipermanente. Estos vehículos fueron llegando al país entre el 29 de mayo de 1934 y el comienzo de 1938. Los mismos miden 17 metros, su ancho es de 2,60 metros, su altura de 3,40 metros sobre nivel del riel y poseen 4 puertas de cada lado, y una en cada extremo del coche. En el coche motor y en el remolque había una cabina de conducción, y cada uno tenía 42 asientos. La Municipalidad intimó a la Compañía a que las puertas extremas de los coches fueran corredizas y que permitieran el paso libre de los pasajeros, pero en febrero de 1936 desistió de tal exigencia y admitió que las puertas estuvieran normalmente cerradas y sólo pudieran abrirse en caso de emergencia..

Los coches fueron numerados del 1 al 30 con las letras M y R, según fueran motores o remolques; además había subseries A, B y C, que diferían en detalles. De modo que estos primeros 60 vehículos fueron numerados AM y AR del 1 al 15; BM y BR del 16 al 18; y CM y CR del 19 al 30. Todos ellos llegaron de Alemania con su pintura completa, en colores azul y crema, incluyendo la numeración de cada unidad y las chapas laterales doradas debajo de las ventanillas centrales de cada vehículo, con la sigla de la compañía y el blasón de la Ciudad. Los coches motores de las subseries A, B y C llevaban en el techo un par de pantógrafos y bajo el bastidor el compresor, el convertidor, la batería y otros artefactos menores, y como sus bogies motores eran también más pesados, la tara era de 33.730 kg mientras que en los coches remolcados era de 20.750 kg.

La CHADOPYF encargó otros 15 coches que fueron proyectados como unidades simples, ya que disponían de una cabina en cada extremo, previstos para poder correr aislados o formando trenes de 3 o de 5 coches en determinadas situaciones. En 1938 y 1939 ingresaron 9 de éstos, que se numeraron del EM 41 al EM 49. En 1942 la Corporación de Transportes recibió los tres últimos vehículos entregados por la CHADOPYF, los EM 51 al 53. Los coches de esta serie pasaron a ser conocidos como "los babys". A partir de ese momento las empresas suministradoras interrumpieron las entregas por las razones explicadas en el Capítulo 4.

Los últimos 20 coches que encargó la CHADOPYF fueron distintos, ya que consistieron en unidades dobles cuyos dos vehículos eran motores, siendo motor el bogie extremo de cada dupla y portantes los dos bogies internos. Los auxiliares estaban distribuidos entre ambos vehículos de la dupla. Estos coches se numeraron DM y DA del 31 al 40, y se los denominó "motor" y "acoplado", aunque como se dijo, ambos eran motores. Estos vehículos fueron retenidos por las empresas alemanas hasta que en 1944 la Comisión de Control tomó posesión de ellos y de los tres últimos "babys" (los EM 50, 54 y 55).

Todos los coches podían operar en las tres líneas, y al inaugurarse la Línea E ésta fue atendida con los de una u otra serie, según las conveniencias. Las estaciones tenían una longitud de andenes entre 106 y 109 metros, lo que permitía operar trenes de hasta 6 coches, con un margen de seguridad de 4 metros para la detención precisa ¹²⁵, pero la escasez de la flota, y de la demanda, hizo que durante esos primeros años la Línea 1 fueran atendida con formaciones de dos o cuatro coches, la Línea 4 con formaciones de dos o tres coches y la Línea 2 con formaciones de dos coches o con coches aislados.

Desde el principio el servicio de la Línea E fue limitado, no sólo debido a la poca demanda que se analizará más abajo, sino también por la escasez de material rodante y por el hecho que sus dos terminales eran precarias, y no hubieran podido admitir un servicio más frecuente e intenso. Hacia fines de los años '40 el Subterráneo se vio sometido a una fortísima demanda, y la Línea E

era la que tenía menor tráfico, de modo que se le destinó una flota mínima, de tan solo 6 coches que formaban 4 trenes; dos trenes eran de 2 vehículos y los otros dos, de un único vehículo. La frecuencia era del orden de 1 tren cada 6 minutos

Los trenes en servicio de pasajeros de la Línea E entraban y salían a/de la vía 3. Los coches destinados a la vía 3 dentro del taller entraban al andén y debían esperar que se les diera entrada bajando un paragolpes rebatible que impedía, hasta cierto punto, el ingreso accidental de un tren a la zona de trabajo. El ingreso al taller por la vía 3 podía hacerse directamente desde la Línea E; desde la Línea C sólo podía ingresarse mediante una maniobra sobre la vía principal hacia Retiro. En cuanto al ingreso de coches a la vía 4 del taller, necesariamente se hacía pasando por la cochera Pavón.

Evolución del tráfico hasta 1955

Los años '40 fueron de fortísimo crecimiento del transporte por los subterráneos de la Corporación. Ello se debió al progresivo estrangulamiento del transporte automotor de superficie durante la guerra, causado por la vejez de la flota de tranvías y por la escasez de nafta, neumáticos y repuestos para los ómnibus y colectivos. Durante esos años todo el peso del transporte colectivo se trasladó a los sistemas sobre rieles: el vetusto pero extendido sistema tranviario, el ferrocarril suburbano que todavía operaban las compañías privadas, y el subte, de cuyas cinco líneas cuatro podían considerarse modernas, sin que la ya antigua Línea A mereciera todavía calificarse de vetusta. Este panorama se acentuó, por las mismas causas, durante los primeros años de la postguerra, hasta la llegada de los primeros ómnibus y microómnibus importados por el gobierno de Juan D. Perón en 1947.

Al inaugurarse la Línea E en junio de 1944 la Corporación llevaba algo más de cinco años de funcionamiento. Desde 1939 la Corporación había gradualmente reorganizado sus servicios eliminando superposiciones, sobre todo con las líneas de subterráneos. Por esos años varias líneas de tranvías (43 – 30 – 90 – 44/26 y 46), de ómnibus (17, 26, 27, 44, 57 y 58) y de colectivos (38, 66 y 37) circulaban, en mayor o menor medida, por la avenida San Juan. Dos de las líneas de ómnibus (57 y 17) fueron “recortadas” entre Plaza Constitución y San Juan y Boedo. Pudo favorecer también a la Línea E la supresión a mediados de 1951 de la línea 90 de tranvías, pero la perjudicó sin duda el reemplazo en febrero de 1952 de los pequeños colectivos de 16 asientos de la línea 126 por ómnibus Berliet de 40 asientos.

En el Apéndice 3 se presenta la evolución del tráfico de la Línea E en los primeros años de su explotación. Desde el principio las cifras fueron muy modestas, estabilizándose muy pronto entre 13 y 14 millones de pasajeros por año, lo que corresponde, para un día hábil promedio, a menos de 50.000 pasajeros diarios ¹²⁶. La participación de la Línea E en los viajes totales del Subte fue muy baja durante esos años, sin superar el 3,6%.

El 1 de enero de 1950 se duplicó la tarifa de los servicios subterráneos, que había permanecido invariable desde 1913 (\$ 0,10 m/n), y al mismo tiempo se suprimieron los boletos combinados libres entre las líneas del subte y las de nivel, todo lo cual resultó en una caída del tráfico del 15 % para el sistema subterráneo en general y del 27 % para la Línea E ¹²⁷. El porcentaje de la Línea E sobre el total bajó al 2,8% en 1952, y se mantuvo en ese orden hasta 1955.

Las razones para la escasez de pasajeros sobre esta línea ya habían sido previstas en 1930 por la "Comisión Especial de Subterráneos" asesora del Concejo Deliberante, cuando señaló los defectos de la propuesta original de la CAPYC, cuya Línea 2 originalmente proyectada entre Constitución y Boedo no difería mayormente de la Línea E habilitada en 1944. Como la Comisión lo había dicho en aquella ocasión, la línea era muy corta; tampoco penetraba en el Centro, sino que obligaba a los pasajeros a un transbordo con la Línea C en Constitución, porque la idea original de hacer circular trenes entre las dos líneas ya había sido abandonada.

El transbordo, además de la incomodidad y pérdida de tiempo, a partir del 1 de enero de 1950 también significó la duplicación del costo del viaje puesto que, en contra de lo previsto por la Ordenanza 4.070, los viajes combinados entre varias líneas habían dejado de bonificarse ¹²⁸. Todo lo dicho implicaba, respecto de la competencia del transporte de superficie, una gran vulnerabilidad de la Línea E, mucho mayor que para las otras cuatro líneas. El porcentaje de la Línea E en la captación de la demanda total del Subte cae durante los primeros años '50 al 2,8%. Fue aún más evidente que la Línea E no le prestaba a la ciudad un servicio que justificara su costo, y se impuso la necesidad de estudiar una corrección de las causas de tal situación.

Nueva propuesta privada para los Subtes y el final de la Corporación

En el año 1947, cuando las cinco líneas de Subterráneos funcionaban dentro de la Corporación de Transportes ya administrada por el Estado, se conoció una propuesta para la ampliación de la red metropolitana de la ciudad formulada por una denominada "Compañía Anónima de Subterráneos Argentinos" ¹²⁹.

Esta propuesta no innovaba respecto del Plan de la CHADOPYF en cuanto a la Línea E, ya que no preveía sino su completamiento hasta el Parque Chacabuco. Merece sin embargo destacarse que se proponía otra línea entre Plaza de Mayo y Primera Junta, por las Avenidas Independencia y Juan Bautista Alberdi, que salía de Plaza de Mayo por la Avenida Presidente Julio A. Roca o Diagonal Sur. El sensible paralelismo de la nueva línea propuesta con la E hubiera sin duda producido, de construirse, una mayor caída del tráfico de la Línea E.

La propuesta de la "Compañía Anónima" no se concretó. La época no era propicia para la actuación de empresas privadas en este tipo de actividad. El gobierno estaba estatizando la mayor parte de los servicios públicos y para el transporte de personas en una ciudad como Buenos Aires el modelo vigente era la gran empresa pública a cargo de los servicios de los distintos medios. La Corporación de Transportes había respondido a ese modelo, salvo que era una entidad mixta, pero su bancarrota la había convertido de hecho en una empresa estatal.

En 1948, la Ley 13.501 disolvió la Corporación de Transportes, cuyas actividades formalmente cesaron el 31 de diciembre de 1951. El Decreto 4.218/52 creó la Empresa Nacional de Transporte (E.N.T.), la que tomó a su cargo los servicios urbanos de la Corporación, comenzando a ese fin a funcionar el 4 de febrero de 1952 la Empresa Transportes de Buenos Aires ¹³⁰.

El proyecto del acceso de la Línea E a Plaza de Mayo

Por Decreto 10.006 del 7 de abril de 1948 el Poder Ejecutivo le adjudicaba a la Comisión de Control la suma de 100 millones de pesos m/n para el estudio, proyecto y construcción de la ampliación de la red de subterráneos de la Capital. Al ser disuelta la Corporación en 1948, la Comisión de Control fue considerada innecesaria, siendo disuelta por Decreto 28.682 de 1949 y transferidas sus funciones al Ministerio de Transportes de la Nación. En consecuencia la Comisión de Control no pudo avanzar en las tareas encomendadas.

La Corporación de Transportes, en ese momento en liquidación, gestionó que la antedicha cantidad fuera transferida desde el Ministerio del Interior al de Transportes, para ser luego adjudicada a la Corporación, quien pretendía asumir esos estudios y obras, con toda razonabilidad puesto que el organismo explotaba la totalidad de los servicios subterráneos. Esa gestión, solicitada por nota del 17 de enero de 1950 al Ministro Coronel Juan F. Castro, fue denegada en mayo del mismo año, sin duda porque la situación de las finanzas públicas para esa época se estaba tornando difícil ¹³¹.

En esta nota la Corporación le informa al Ministro tener criterio formado sobre la urgencia de extender la Línea E en dos direcciones: completar el proyecto original hasta el Parque Chacabuco y construir un tramo nuevo desde la estación San José hasta Plaza de Mayo (Bolívar y diagonal Julio A. Roca). Se avalaba esta propuesta en el escaso tráfico de la Línea E, comparado con las restantes líneas, cuyas cifras diarias eran:

Línea A	425.000	pasajeros	diarios.
Línea B	295.000	"	"
Línea C	247.000	"	"
Línea D	215.000	"	"
Línea E	39.000	"	"

Se proponía, también, que el tramo Constitución - San José continuara en explotación.

Con posterioridad se formalizó una "Comisión de Subterráneos" con la finalidad de estudiar y proponer un proyecto de ampliación de la red. La Comisión propuso una red total con 12 líneas y 110 km de extensión ¹³². Respecto de la Línea E, en su Informe Final puede leerse:

"El movimiento actual de la Línea E arroja un promedio diario de 35.000 pasajeros. Estas cifras indican que el túnel de la Línea E representa la existencia de un capital que no aporta al público los beneficios que de él podrían esperarse, y que el servicio realizado sobre esa Línea es innecesariamente oneroso. Teniendo presente las características del tránsito con evidente predominio de las rutas que parten del Centro, y la necesidad de proceder con la mayor urgencia a descongestionar estas rutas se ha pensado en la conveniencia de utilizar la Línea E como línea radial llevando su terminal hasta Plaza de Mayo y prolongando la línea en dirección oeste hasta Parque Chacabuco primero, y seguirla en el futuro por Avenida del Trabajo hasta la calle Lafuente, donde arrancará la

Autopista que conduce al Aeropuerto Ministro Pistarini, (hoy Ezeiza)." ¹³³.

La Comisión de Subterráneos identificó correctamente la causa del problema de tráfico de la Línea E, y propuso para corregirlo la solución inspirada en la propuesta de la Anglo Argentina de mayo de 1930. Esta había previsto una línea por la Av. Independencia que llegaba a la Plaza de Mayo por la Diagonal Sur, pero la idea seguía siendo válida para una línea que recorriera la Av. San Juan.

Lamentablemente la Comisión de Subterráneos no intentó modificar el conservador esquema radial legado por la Anglo, y no consideró otras ideas, como la del proyecto Dodero - Benigni de 1924, en que una línea por la Diagonal Sur se enlazaba con la línea de la Diagonal Norte; ni el proyecto AEG - GEOPE de 1929, que continuaba el trazado desde la Diagonal Sur hacia Retiro.

Entre las obras auxiliares del plan de ampliación se proyectó llegar con un túnel desde la terminal de la primera etapa, Parque Chacabuco, al Taller Polvorín, concentrando allí las revisiones generales de las líneas de gálibo angosto (A, C, D y E). La Comisión propuso además de las extensiones descritas, el reordenamiento del transporte de superficie (tranvías, ómnibus y microómnibus), que se verificaría en dos frentes:

a) Eliminación de líneas que competían con la Línea E.

b) Redireccionamiento del tráfico orientado a Primera Junta, es decir, modificación de los recorridos de las líneas de superficie, llevándolas a la terminal de la Línea E.

Con estas obras y regulaciones se esperaba septuplicar el tráfico de la Línea E, así como aliviar la Línea A y el taller y estación Constitución, descongestionar las arterias urbanas, servir el barrio de Flores Sur y, con un criterio algo optimista para la época, al Aeropuerto Internacional de la ciudad, inaugurado hacía poco en Ezeiza.

Se preveía mantener habilitado el tramo Constitución - San José con un "servicio corto" para beneficio de los pasajeros que viajarían entre Constitución y Boedo o Parque Chacabuco.

El Plan de la Comisión de Subterráneos quedó pronto superado, pero su propuesta para la Línea E, con pocas diferencias, sería rigurosamente llevada a cabo a lo largo de los siguientes treinta y cinco años.

El Plan Cóndor y la Línea E

A partir de 1956 se dio nuevo impulso a los estudios de ampliación de la red de subterráneos. Por resolución N° 8.103 del 20 de julio el Administrador General de Transportes de Buenos Aires ¹³⁴ creó la "Comisión Permanente de Ampliación de la Red de Subterráneos", la cual se dedicó de inmediato a la preparación del ambicioso plan que, dado a conocer en 1957, sería denominado "Plan Cóndor" ¹³⁵.

La misma resolución establecía que, sin perjuicio de los estudios a realizar, en base a los antecedentes existentes se podía resolver de inmediato el acceso de la Línea E al Centro con la

construcción del tramo Plaza de Mayo - San José, disponiendo preparar su licitación para antes del 30 de noviembre de 1956.

El Plan Cóndor proyectó una red total de 176 kilómetros con 16 líneas, que se esquematiza en la Figura 5.4. En lo relativo a la Línea E respetaba la propuesta del plan predecesor (Plaza de Mayo - Lafuente), al que agregaba una tercera etapa consistente en la prolongación hasta Avenida del Trabajo y Avenida General Paz, quedando así la Línea E con una extensión de 15,645 Km. La Línea E habría sido de este modo la segunda en orden de longitud, entre las 16 líneas que formarían la red proyectada.

El Plan Cóndor proyectaba que el tramo Constitución - San José se incorporaría a una nueva línea, denominada Línea 6, prevista entre Constitución y Plaza Italia siguiendo el recorrido Constitución – estación San José - avenida Entre Ríos - av. Callao - av. Las Heras. La estación San José establecería la combinación entre la Línea E y la Línea 6. No está claro si se pensaba utilizar para la Línea 6 la estación Constitución proyectada de la Línea 2 de la CHADOPYF o construir una nueva estación.

Entre los objetivos del Plan Cóndor se planteaba explícitamente por primera vez la "imperiosa necesidad de reemplazar con líneas subterráneas las ferroviarias a nivel que cruzan la ciudad creando dificultades al tránsito" ¹³⁶. Es con este equivocado criterio, que en vez de buscar una complementación con la red suburbana (lo que en el caso de la Línea E hubiera sido posible creando un centro de transbordo con la línea Buenos Aires - González Catán del Ferrocarril Belgrano), se propugnaba un trazado paralelo a la misma, sin descartar que haya estado subyacente la idea de una ulterior penetración en la zona suburbana.

Es digno de destacar que en el momento de alumbrarse este plan, casi todo el sistema de transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires estaba bajo la directa responsabilidad del Estado, en el ámbito de la Secretaría de Transporte de la Nación. Aunque dicha Secretaría tenía autoridad sobre Transportes de Buenos Aires y sobre los ferrocarriles nacionalizados, nada hizo para imponer o, por lo menos alentar, un esquema de desarrollo de las redes que fuera complementario, y no competitivo. Es éste uno de los ejemplos más claros del fracaso de la gestión del Estado en la planificación del sistema de transporte.

El Plan Cóndor tuvo amplísima difusión pública al hacérselo conocer, y volvió a tenerla algunos años más tarde cuando ocupó la Secretaría de Transporte de la Nación el ingeniero Pedro Gervasio Fleitas ¹³⁷. Como los hechos lo demostraron, se trató, en todo caso, de una propuesta fuera de medida con las posibilidades financieras del Estado, y ninguno de sus proyectos tuvo ejecución entonces, salvo la penetración de la Línea E al Centro.

La terminal proyectada de la Línea E en Plaza de Mayo

Al proyectarse la extensión de la Línea E hasta Plaza de Mayo, se decidió ubicar una estación en el subsuelo de la primera cuadra de la Diagonal Sur, que sería la actual estación Bolívar. Esta no sería la terminal definitiva, ya que se proyectó una estación más en la Plaza de Mayo, sin analizarse, en ese momento, una eventual prolongación de la Línea E hacia el norte.

La Comisión de Subterráneos planteó en 1956 dos soluciones alternativas, que tenían un elemento común: la creación debajo de la Plaza de Mayo de un gran centro terminal para las

líneas A, D y E. Existen dos planos, fechados en julio y agosto de 1956 que muestran lo siguiente ¹³⁸:

El plano E.AP/1 corresponde al anteproyecto de una nueva estación terminal para las tres líneas, cuyo esquema se muestra en la Figura 5.5.. Cada línea tendría una terminal con andén central y paragolpes, funcionalmente similar a la estación Plaza de Mayo de la Línea A, con el andén central usado por los pasajeros llegando o saliendo. Las terminales se ubicaban de sur a norte en el mismo orden que las líneas afluentes. Cada estación tendría una vía a cada lado de su respectivo andén central, pero habría dos vías adicionales sin andén entre las líneas A y E, y otras dos entre las líneas A y D. El plano en planta era acentuadamente simétrico. La actual estación de la Línea A dejaba de usarse como tal, sin que se le asignara otro uso. Los paragolpes de las tres líneas estarían debajo de la Casa Rosada, así como el vestíbulo común, de modo que se preveía una construcción algo más profunda que la actual estación Plaza de Mayo. La Pirámide de Mayo era un problema a resolver, ya que quizás no podría permanecer allí durante los trabajos. El trabajo de excavación debajo de la Casa de Gobierno tropezaría con los vestigios del fuerte de Buenos Aires, y esto no dejaría de plantear problemas de preservación histórica, si bien en esos años no parecía haber mucha sensibilidad sobre estas cuestiones.

El plano E.AP/2 (Figura 5.6.) mantenía la actual estación Plaza de Mayo de la Línea A, y al lado de ella ubicaba la estación de la Línea D, al mismo nivel ya que habría una vía de enlace entre ambas, coincidente con el actual enlace. La estación de la Línea D tendría un andén central ancho y dos andenes laterales angostos, destinados a un empleo similar en esto a Retiro o Constitución, pero con una diferencia importante; los andenes laterales serían también del tipo isla, proveyendo entonces dos vías adicionales cuyo empleo operativo no queda claro. En cuanto a la Línea E, pasaría debajo de las otras dos, llegando a una estación profunda con vestíbulos a nivel intermedios. La estación tendría andén central y una cola de maniobra continuaba casi hasta la Avenida Eduardo Madero. No se preveía explícitamente una prolongación hacia el norte, salvo que se pensara hacerlo por la zona portuaria.

El segundo esquema, del 20 de julio de 1956, fue finalmente adoptado ya que era el único realizable. Razones de seguridad habrían impedido construir la estación del plano E.AP/1 debajo de la Casa Rosada, y la anulación de la estación actual Plaza de Mayo para reubicarla a pocos metros, era un derroche no justificado. El proyecto ejecutado finalmente cuando la Línea E se alargó hasta Bolívar responde a este segundo esquema, pero con variantes; la cola de maniobras a continuación de Bolívar no se corresponde con la estación de andén central proyectada en 1956.

Ha de lamentarse la estricta adhesión de los proyectistas a la concepción totalmente radial de la red, enfocada en la Plaza de Mayo, que no era otra que la primitiva del proyecto de la Anglo Argentina. Pero fue afortunado que se optara por una variante del plano E.AP/2, que dejó abierta la posibilidad de la futura extensión de la Línea E hacia Retiro, como se verá en el último capítulo.

La nueva estación Boedo

Como primer paso, este sí inobjetable, la Comisión Permanente proyectó construir la estación Boedo que, como ya se dijo, funcionaba desde 1944 como un apeadero precario. Se lanzó la licitación respectiva el 18 de enero de 1957, previéndose finalizar las obras en mayo de 1959 ¹³⁹. Seis firmas licitaron: José Cartellone, Cía. General de Construcciones, Corsar S.A., Finma S.A., Siemens Bauunion E.N. y Panedile Argentina S.A.. La última nombrada fue adjudicataria, y el costo se estimaba en 18 millones de pesos m/n.

La estación Boedo fue proyectada con andén central y posiblemente se utilizó con pocas variantes, si es que hubo alguna, el diseño que había hecho la CHADOPYF en 1939 ¹⁴⁰.

Esta obra, la primera de envergadura llevada a cabo por el Estado en materia de subterráneos, fue representativa de lo que sobrevendría invariablemente en esta materia, ya que la construcción sufrió gran demora. Además causó evidentes perjuicios al comercio de la Avenida San Juan entre Boedo y Castro Barros, ya que no obstante ser su estructura una combinación de bóvedas, similar a la de la estación Pueyrredón, la obra fue totalmente a cielo abierto, quedando las veredas convertidas en estrechos corredores entre la línea de edificación y un tapiado de madera.

Finalmente la estación Boedo se inauguró el 9 de julio de 1960 ¹⁴¹. La nueva estación proveyó a los pasajeros un mayor grado de confort al incluirse escaleras mecánicas para llegar al nivel del andén. Pero aunque se utilizó el mismo patrón de diseño que la CHADOPYF había adoptado en sus líneas, el criterio de decoración fue particularmente desafortunado, ya que las paredes fueron revestidas por cerámicos de tono lila muy oscuro, que convirtieron a esta estación en la más sombría de la red. Dos murales de cerámica fueron colocados, pero ubicados de tal forma que resultan muy poco visibles por el público. No hemos obtenido estadísticas de viajes por estación que permitan saber si hubo algún efecto mensurable de atracción de tráfico por la nueva estación; pero si lo hubo quedó enmascarado por la caída general del tráfico de los subterráneos a partir de 1960.

El primer proyecto de enlace de las líneas D y E

El proyectado acceso al Centro preveía una estación terminal en la Avenida Julio A. Roca (Diagonal Sur), adoptándose para la Línea E un esquema similar al de las líneas A, B, y D, esto es, un proyecto "radial" consistente en penetrar el Area Central de la ciudad y ubicar en ella la terminal.

Sin embargo, en la memoria de TBA del año 1958 se señalaba como una de las actividades cumplidas en 1958 por la Comisión de Subterráneos:

"El anteproyecto para unir mediante un túnel, en el cual está prevista además una estación, las líneas E y D. Se utilizaría a tal fin, como eje principal de enlace, el terreno que se encuentra bajo la calle Perú".

Es ésta la primera mención en un documento oficial del proyecto de integrar las líneas E y D en una única línea diametral. Esta iniciativa provenía de la intervención del Secretario de Transporte del gobierno de Arturo Frondizi, Dr. Alberto López Abuín, estudioso y profundo conocedor del sistema de transporte de la ciudad de Buenos Aires. López Abuín fue varios años profesor de Economía del Transporte de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos

Aires, y en su curso resaltaba la conveniencia de ejecutar ese enlace. Pero hacia 1960 el gobierno se decidió por la liquidación de la empresa de transportes estatal, y por un severo plan de racionalización de los ferrocarriles, políticas que López Abuín no compartía por lo que debió resignar su cargo. Esto determinó el inmediato abandono de la idea de enlazar las líneas D y E¹⁴².

Aparte de posibles dificultades técnicas, el enlace presentaba inconvenientes administrativos y políticos. El tramo Plaza de Mayo - San José ya había sido adjudicado, y el cambio de proyecto constituía una dificultad porque debería renegociarse con la empresa constructora. La altimetría del proyecto realizado en aquella oportunidad, se muestra en la Figura 5.7.

Una estación sería construida debajo de la calle Perú, en el cruce con la Línea A. Una particularidad era que el empalme con el túnel existente de la Línea D se haría por sendos tramos de vía única, uno a cada lado. Así, la vía proveniente de Palermo se desviaría hacia la izquierda a la altura de la calle Cangallo (hoy Perón) y pasaría en curva por debajo del túnel actual para colocarse debajo de la calle Perú. Esta disposición habría obedecido a dos propósitos. Uno, poder construir la obra sin interrumpir la explotación de la Línea D¹⁴³. El segundo propósito, que no ha quedado documentado, pudo haber sido mantener en operación la actual estación Catedral, alternando los servicios entre ésta y la Línea E. Operando con un intervalo 2 minutos en la D, esto hubiera dado un intervalo de 4 minutos en la E, lo que hubiera sido razonable, en función del tráfico, por lo menos en las horas pico. Fuera de las horas pico esta partición de servicios habría dejado a la Línea E con frecuencias demasiado amplias.

El esquema radial adoptado para la Línea E, que finalmente se concretó, aparte de sus desventajas operativas y funcionales, tenía el inconveniente adicional de crear en Plaza de Mayo un nudo de complicada solución técnica, ya que aparte de las tres líneas de subte (A, D, E) concurre allí el túnel de cargas del Ferrocarril Sarmiento, todo lo cual hubiera dificultado en grado sumo, o hecho imposible, la prolongación de alguna de las citadas líneas en su extremo céntrico.

Aumento del tráfico debido a las combinaciones libres

Puede verse en el Apéndice 3 la evolución que tuvo el tráfico de la Línea E entre 1955 y 1965, último año completo en tuvo su terminal en Constitución. Se aprecia para el total de la red de Subterráneos un importante incremento entre 1955 y 1957, que es debido a la implantación, el 1 de junio de 1956, del uso libre combinado de la red¹⁴⁴.

Recordemos que al inaugurarse la Línea C por la CHADOPYF, ésta no tenía posibilidad de transferencia de pasajeros con las líneas de la Anglo y de la Compañía Lacroze. Solamente al habilitarse en 1937 la Línea D fue posible establecer un pasaje de transferencia entre la estación Carlos Pellegrini (hoy 9 de Julio) de aquélla y la estación Carlos Pellegrini de la Línea B. Y por medio del andén norte de la estación de la Línea D pudo conseguirse la comunicación entre las líneas B y C. Pero aún entonces la Línea A siguió desvinculada del resto.

El usuario de más de una línea debía pagar al ingresar a otra, lo que era un factor fuertemente disuasivo del viaje combinado; por otra parte hacía que esos viajes fueran contabilizados dos veces. Señalemos también que de esta forma se vulneraba lo que había dispuesto la Ordenanza 4070 de concesión a la CHADOPYF en su Artículo 21, que establecía que el viaje entre Parque

Chacabuco - Avenida Roque Sáenz Peña y Corrientes (el "centro comercial de la ciudad") debía considerarse "viaje directo" y cobrarse el mismo valor que al viaje simple por una línea ¹⁴⁵.

Al transformarse la combinación en gratuita en 1956 la pérdida de ingresos del Subte por los viajes combinados resultó más que compensada por la atracción de nuevos, ya que como lo muestra el Apéndice 3 la cantidad de viajes contabilizados aumentó.

En la misma fecha se habilitó al servicio el túnel peatonal norte entre las estaciones Avenida de Mayo y Lima (Líneas A y C), permitiendo por vez primera el uso combinado de las cinco líneas sin que el pasajero debiera salir a la superficie, factor éste que también contribuyó al aumento de tráfico de la red. Esta obra contribuyó también al importante aumento de los viajes totales en el Subte ya que por esa época la Línea A, hasta entonces desconectada, era la más importante de la red.

El Apéndice 3 muestra que el aumento general de viajes de la red de Subterráneos entre 1955 y 1957 no se reflejó en las cifras de la Línea E, sino todo lo contrario: una leve disminución de su tráfico en términos absolutos, que se hace más marcada en términos relativos. ¿Las combinaciones libres habrían entonces perjudicado a la Línea E?

Pero esa caída del tráfico es sólo aparente, por ser la consecuencia de la forma en que la estadística disponible a partir de 1957 registró los viajes de la Línea E. En efecto, a partir de ese año se computan los pasajeros "pagos" de la Línea E pero dejaron de contabilizarse como tales los que anteriormente pasaban desde la Línea C hacia la E pagando en el transbordo de Constitución.

Teniendo esto en cuenta, y asumiendo que en 1957 los pasajeros de transbordo en Constitución (de la C hacia la E) hayan sido el 69 % de los pasajeros pagos, la misma proporción que se registró en 1965, primer año para el que se contó con la información completa ¹⁴⁶, hemos estimado que la Línea E tuvo en 1957 un total de 14 millones de pasajeros.

El aumento de los pasajeros totales respecto de 1955 para la Línea E fue, por lo tanto, del 61%. En comparación, toda la red de Subterráneos tuvo un aumento de solamente 13,7% entre 1955 y 1957. A causa de las desfavorables características de la Línea E, muy corta y sin acceso al Centro, la introducción de las combinaciones libres tuvo, para ella, un impacto positivo mucho mayor que para el resto del sistema.

En el Apéndice 3 se ha introducido a partir de 1957 una nueva columna que indica la cantidad de pasajeros *totales* que transportó la Línea E, incluyendo las combinaciones libres. La participación de la Línea E en el total de los viajes del Subte llegó al 4,1% en 1959; pero como consecuencia de los hechos que enseguida relataremos siguió siendo muy baja, para caer al 2,5% en 1965, porcentaje éste que fue el más bajo desde 1945 y sería el más bajo en toda la historia de la Línea E.

La liquidación de Transportes de Buenos Aires y el derrumbe del tráfico de la Línea E

A partir de 1959 el tráfico total de los subtes experimentó una fuerte caída, que fue aún más acentuada en la Línea E, lo que dio lugar a una sostenida disminución de su participación porcentual en el total de la red.

Ello fue la consecuencia del proceso de reestructuración y privatización de los servicios de superficie de Transportes de Buenos Aires, que comenzó tímidamente en el año 1955, todavía durante el gobierno de Juan D. Perón y que se profundizó a partir de 1960 con los gobiernos de Arturo Frondizi y José María Guido. Durante este período se autorizaron nuevas líneas de automotor y alargues de recorrido de varias otras, muchos en directa competencia con las líneas subterráneas.

En 1955 se habían transferido a los empleados de Transporte de Buenos Aires 19 líneas con 778 microómnibus (Resolución del Ministerio de Transporte de la Nación N° 553/55). En particular la línea 238, fusionada con la línea 213, pasó a competir directamente con la Línea E formando un recorrido diametral entre la Boca y villa Real; mediante sucesivos alargues y con el número 53 esta línea corre hasta ahora (2009) entre la Boca y José C. Paz, pasando por Constitución y Primera Junta.

A partir de 1961 se privatizaron aceleradamente los subsistemas de ómnibus, tranvías y trolebuses, reemplazando los últimos por automotores. Con el decreto 1.347/62 se declaró en liquidación a Transportes de Buenos Aires, y sólo quedaron en manos del Estado Nacional los subterráneos, reagrupados en la empresa Subterráneos de Buenos Aires (SBA) por decreto 1.405/63¹⁴⁷.

Las medidas en cuestión determinaron, en pocos años, un sustancial mejoramiento de los servicios de transporte de superficie, ya que las líneas privatizadas fueron rápidamente reequipadas por sus nuevos permisionarios, mejorando la frecuencia y la regularidad de los servicios; así como también muchas líneas privadas preexistentes prolongaron sus recorridos penetrando o atravesando el Area Central.

Todo ello resultó en una sustancial mejora para los usuarios, pero también en una excesiva superposición de servicios sobre los grandes ejes de tráfico que servía el Subte, lo que explica sobradamente la erosión del tráfico de este último, que de 350 millones de viajes en 1959, cayó a 221 millones en 1965, con una pérdida del 37 % en sólo seis años.

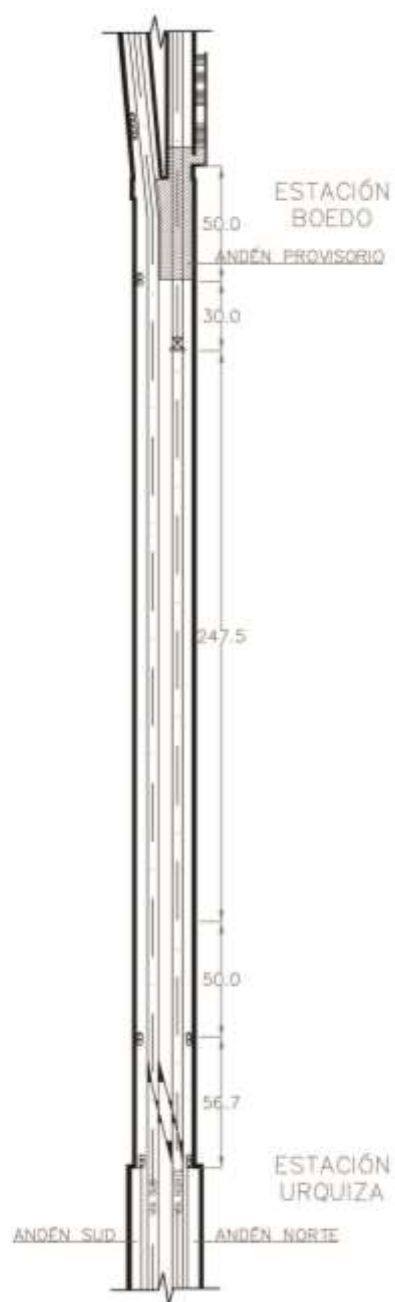
Para la Línea E la caída del tráfico entre esos años fue del 59%, es decir tres de cada cinco de sus pasajeros se perdieron en el mismo período, resultado también explicable porque su trazado sin acceso directo al Centro y su nivel de servicio hacían a esta línea mucho más vulnerable a la competencia del colectivo, y en particular de la línea 126 que unía Retiro con Mataderos pasando por Plaza de Mayo y por el eje San Juan – Directorio, la cual había sido privatizada en marzo de 1960.

Hacia fines del período que cubre este capítulo la Línea E había caído a un bajísimo nivel de tráfico, en el orden de 15 mil pasajeros diarios, cantidad que transportaba generalmente una pequeña empresa de colectivos con menos de 20 vehículos. La llegada a Plaza de Mayo habría de revitalizarla.

Figura 5.1 Boletería y entrada del apeadero Boedo (1944-1960)

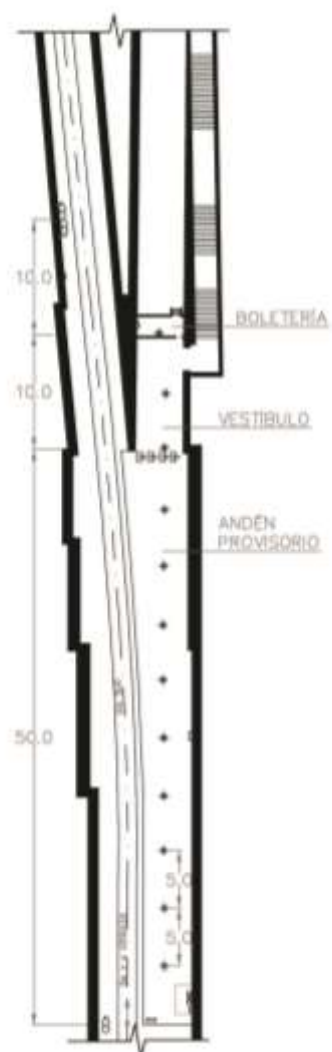


Figura 5.2a Operación entre Urquiza y el apeadero provisorio Boedo.



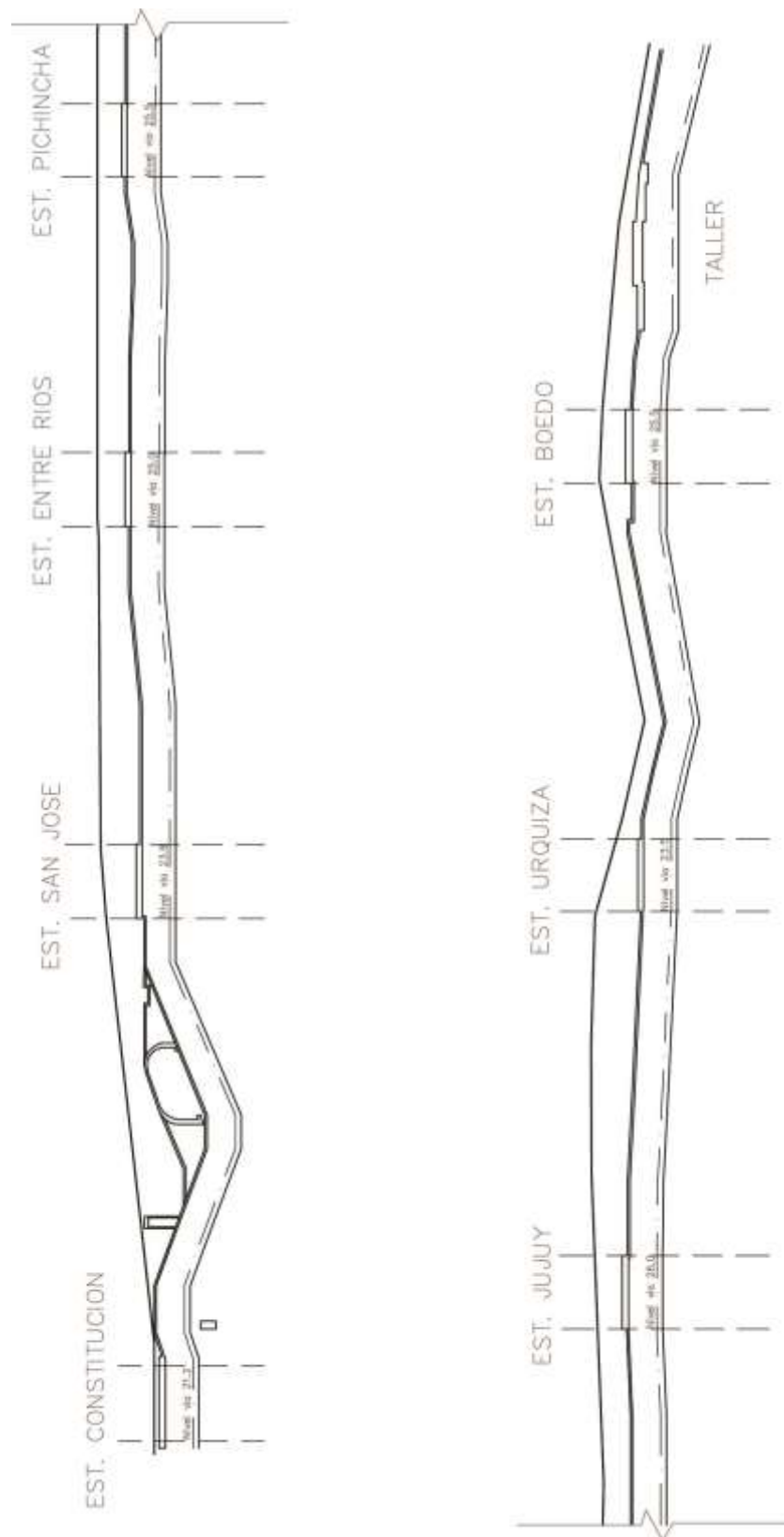
Fuente: C.T.C.B.A. Gerencia Técnica-División Subterráneos; *Estación Boedo Provisoria*; Plano número SS 2184; Septiembre 1944.

Figura 5.2b Operación entre Urquiza y el apeadero provisorio Boedo.



Fuente: C.T.C.B.A. Gerencia Técnica-División Subterráneos; *Estación Boedo Provisoria*; Plano número SS 2184; Septiembre 1944.

Figura 5.3 Altimetría de la Línea E entre Constitución y Boedo

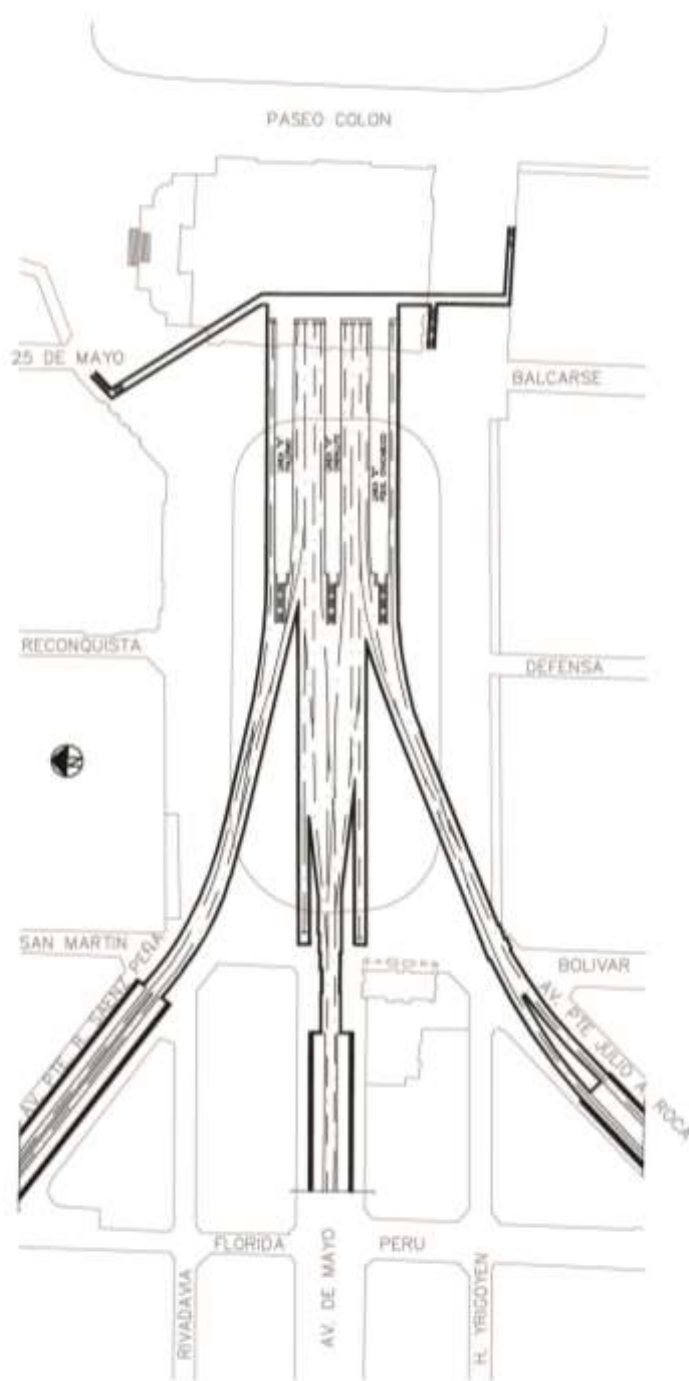


Fuente: C.H.A.D.O.P.Y.F.; Línea 2 Constitución – Parque Chacabuco; Plano CIGG5Cb

Figura 5.4 Plan Cóndor (1957)

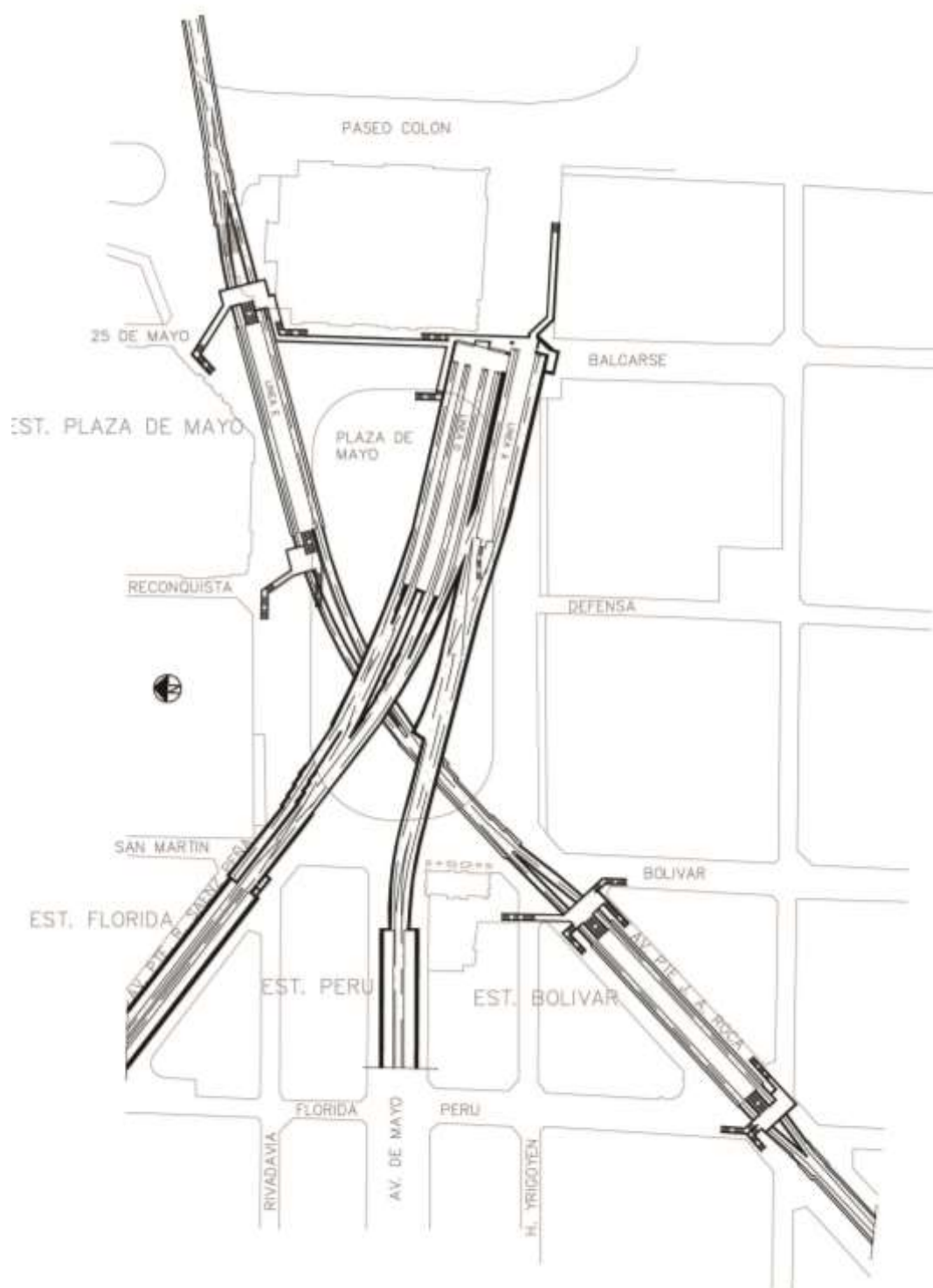


Figura 5.5 Anteproyecto de una nueva estación terminal para las líneas A, D y E



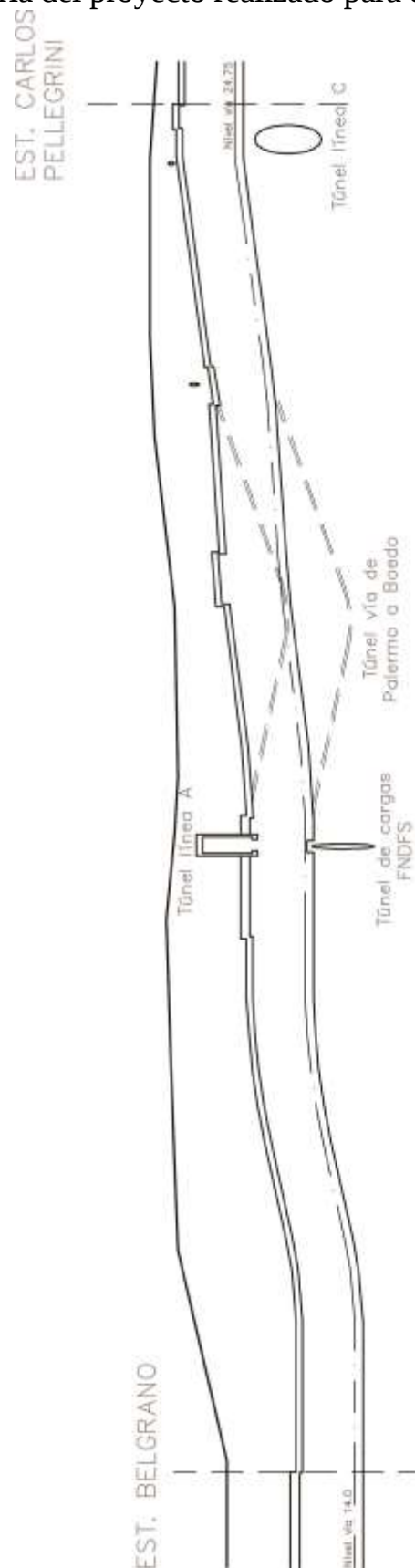
Fuente: Comisión de Subterráneos; *Anteproyecto de la Estación terminal Plaza de Mayo de las líneas A, D y E*; Plano E.A.P 1

Figura 5.6 Anteproyecto de nuevas estaciones terminales para las líneas D y E



Fuente: Comisión de Subterráneos; *Anteproyecto de la Estación terminal Plaza de Mayo y unión de los terminales de las líneas A y D ; Plano E A.P 2*

Figura 5.7 Altimetría del proyecto realizado para el enlace E/D (1958)



Fuente: Línea E: Enlace líneas D y E – Anteproyecto; Plano 16.9.958; Septiembre 1958

CAPITULO 6

LA LINEA E LLEGA A PLAZA DE MAYO (1966-1970)

La inestabilidad política no afecta al Subte

El cambio de gobierno de 1955 inauguró una larga época de alternancia entre gobiernos militares y civiles. El clima de enfrentamiento político que había dividido a la sociedad en los años anteriores persistía y la legitimidad de los gobiernos civiles democráticos se vio enervada por la proscripción de la fuerza política mayoritaria, dando lugar a la inestabilidad política que desembocaría en la llamada Revolución Argentina del año 1966.

El sistema de transporte urbano y suburbano de Buenos Aires se vio sometido a la presión del continuado y fortísimo crecimiento de la aglomeración, que se verificaba en realidad en los partidos circundantes del llamado Gran Buenos Aires, impulsado por una enérgica política de industrialización basada en la sustitución de importaciones, mientras que la Capital Federal se estancaba en su crecimiento demográfico.

La evidente incapacidad del Estado para resolver las deficiencias del sistema de transporte dio origen a un drástico cambio de timón ocurrido a partir de 1960 bajo la presidencia del doctor Arturo Frondizi, cuyo gobierno tomó la decisión de desprenderse de la casi totalidad del sistema de transporte bajo administración estatal operado por Transportes de Buenos Aires. A partir de ese momento adquiere predominio el colectivo que en manos privadas se moderniza y multiplica sus líneas, convirtiéndose así en el modo de mayor importancia en cuanto al volumen de pasajeros transportados.

En medio de la inestabilidad política y de los profundos cambios operados en el sistema de transporte, tuvo lugar la obra de extensión de la Línea E a Plaza de Mayo, dando así continuidad a las ideas originales de la Anglo Argentina, a los proyectos específicos que desarrolló la Comisión de Subterráneos durante el gobierno de Juan D. Perón y al Plan Cóndor propiciado por el gobierno que lo sucedió.

La construcción del acceso al Centro

Como vimos, la decisión de lanzar el Plan Cóndor fue simultánea con la de desviar la Línea E hacia Plaza de Mayo, y esta propuesta quedó incorporada a aquel plan como obra de primera prioridad.

Esta extensión, propuesta ya en 1950 por la Corporación de Transporte en liquidación, y luego por la Comisión de Subterráneos, utilizaba para el acceso al Centro la avenida Diagonal Presidente Julio A. Roca, tal como lo había hecho la Anglo de mayo de 1930 para su propuesta línea a Parque Chacabuco.

La extensión consistía en un túnel entre San José y la estación terminal Bolívar, ubicada ésta en la Diagonal Presidente Roca entre Bolívar y Perú. Dos estaciones intermedias fueron proyectadas: Independencia, nuevo centro de transbordo con la Línea C, y Belgrano. Más tarde se proyectó una

terminal en Plaza de Mayo, no realizada, como se relató en el capítulo anterior. El nuevo trazado de la Línea E se muestra en la Figura 6.1.

El trazado de la extensión a Plaza de Mayo se proyectó empalmando con el túnel existente entre las estaciones San José y Entre Ríos y con una nueva estación San José; ésta consiste en dos semi-estaciones independientes, ubicadas a ambos lados y a un nivel inferior de los andenes de la estación vieja. Existen escaleras fijas que vinculan los andenes de las estaciones vieja y nueva.

El proyecto de la Línea E hasta Plaza de Mayo tuvo en cuenta las previsiones del Plan Cóndor, en cuanto a la nueva Línea 6 (Constitución - Plaza Italia). La vía norte de la Línea E hacia Plaza de Mayo de la nueva extensión presenta una acentuada curva vertical, para dejar paso al túnel de la futura Línea 6 que desprendiéndose de la vieja Línea E al oeste de San José torcería hacia el norte para tomar la Avenida Entre Ríos. La Figura 6.2 muestra la solución proyectada.

En 1957 y 1958 se licitaron dos obras previstas en el Plan Cóndor para la Línea E: el tramo Bolívar - San José, de penetración al Centro, y la prolongación Boedo - Avenida La Plata.

Para el tramo Bolívar - San José participaron en la licitación tres empresas: Savelli y Bolognesi; Panedile Argentina y Siemens Bauunion E.N. En agosto de 1957 se firmó el contrato con la última nombrada, por 110.288.000 pesos m/n. Estaba previsto que la obra durara dos años ¹⁴⁸. Los trabajos comenzaron el 12 de diciembre de 1957, pero la obra fue lanzada oficialmente en un acto público el 7 de marzo de 1958. El Vicepresidente de la Nación, Almirante Isaac Rojas, y diversos funcionarios, entre ellos el Administrador de Transportes de Buenos Aires, Ingeniero Pedro Gervasio Fleitas, dieron inicio a las obras ¹⁴⁹.

Para el túnel entre Boedo y Avenida La Plata, incluida la segunda estación, la licitación se abrió el 21 de marzo de 1958. Participaron las firmas Boccazzi S.A. y Siemens Bauunion E.N., resultando ganadora la segunda, firmándose el contrato por 46.736.000 pesos m/n. Las obras comenzaron en agosto de 1959.

La constructora de ambos tramos era una de las empresas alemanas que el Estado había expropiado en 1945, al declararle la guerra a la Alemania nazi en marzo de ese año, y había sido incorporada a la DINIE (Dirección Nacional de Industrias del Estado). Había participado en la construcción de los subterráneos de la CHADOPYF antes de la guerra, y a pesar de su nacionalización retenía a muchos técnicos experimentados en ese tipo de obras ¹⁵⁰.

También se licitó en 1958 la señalización ferroviaria completa entre Bolívar y Avenida La Plata, siendo único oferente Siemens Argentina S.A., con equipamiento de Siemens - Halske A.G por un total de 10.584.000 pesos m/n ¹⁵¹.

Durante 1957 se habían licitado 20 escaleras mecánicas, para las nuevas estaciones de la Línea E y para las estaciones antiguas que no las tenían. Seis de ellas fueron instaladas durante 1960 en las estaciones Pichincha, Jujuy y Urquiza ¹⁵².

Aunque las obras debían haberse terminado en el término de dos años, sufrieron grandes demoras, atribuibles a la situación que se produjo cuando el gobierno de Arturo Frondizi resolvió reestructurar el sistema de transporte de Buenos Aires, proceso que llevaría a la liquidación de la empresa estatal; y también debido a la situación de crisis económica permanente en que ese gobierno hubo de desenvolverse.

Habilitación del acceso al Centro y de la estación Avenida La Plata

El 24 de abril de 1966 el Presidente de la Nación Arturo Illia inauguró el tramo San José-Bolívar¹⁵³, concretando así el acceso al Area Central de la Línea E en igual forma como la Anglo lo había propuesto en 1930 para una línea parecida. Simultáneamente, quedaron habilitados dos nuevos centros de transbordo: uno, entre las líneas C y E en Independencia; el otro entre las líneas A, D y E en Plaza de Mayo (Estaciones Perú, Catedral y Bolívar).

Con 36 años de retraso se cumplía la intención de la Comisión Especial creada en el Concejo Deliberante para el estudio de la propuesta de la CAPYC, de hacer ingresar la línea al "centro comercial de la ciudad", al menos en forma parcial.

El mismo día entró también en servicio la extensión Boedo - Avenida La Plata, pasando la Línea E a tener así 5,6 kilómetros de extensión y 10 estaciones. Pero simultáneamente se retiró del servicio público el tramo Constitución - San José, contrariando las previsiones de 1950, cuando se había propuesto el acceso a Plaza de Mayo.

La primitiva estación San José quedó fuera de servicio, siendo reemplazada por la homónima actual y quedó, junto con el túnel Constitución - San José y la precaria terminal Constitución que hasta entonces había utilizado la Línea E, dedicada a depósito de coches, satisfaciendo una apremiante necesidad del subterráneo para el estacionamiento de la flota. En efecto, entre los años 1963 y 1969 la flota de las líneas C, D y E aumentó en 80 coches de marca General Eléctrica de fabricación española y argentina, comprados precisamente para la Línea E, sin que correlativamente se hubiesen proyectado espacios adicionales concebidos expresamente como cochera¹⁵⁴. Fue entonces necesario destinar a este fin el túnel Constitución - San José, incluida la estación vieja. Por otra parte, el tráfico que hubiese podido utilizar ese tramo aislado era en extremo exiguo.

La ampliación de la Línea E tuvo un inmediato efecto positivo sobre su tráfico, como se muestra en el Apéndice 3. Su porcentaje de participación en el total de viajes pagos de S.B.A. pasó de un insignificante 1,6 % en 1965 al 4,8 % en 1970, valor que se estabilizó hasta la ulterior extensión de la línea a José María Moreno, que tendría lugar en 1973¹⁵⁵. Los viajes totales de la Línea E pasaron en el mismo período del 2,5% al 6,2% del total de la red.

Características de los nuevos tramos de la Línea E

El diseño que eligió Transportes de Buenos Aires para la extensión de la Línea E fue casi exactamente el de las líneas de la CHADOPYF, difiriendo solamente en los accesos desde la calle. La estación Bolívar, de andén central, es semejante a Plaza Italia y Tribunales de la Línea D; Av. La Plata responde al mismo tipo, con la diferencia que sólo se construyeron accesos desde uno de sus extremos; Belgrano es una estación similar a Entre Ríos de la propia Línea E, con andenes de 4 metros de ancho; e Independencia responde al mismo concepto que Pueyrredón (Línea D). Solamente San José responde, con sus dos semiestaciones separadas, a un diseño ausente de las líneas originales.

La decoración no fue un aspecto especialmente cuidado, como lo había sido por la CHADOPYF con los murales en andenes o vestíbulos de casi todas sus estaciones. Las estaciones Bolívar,

Belgrano y Av. La Plata carecieron de decoración. con murales cerámicos ¹⁵⁶. Por otra parte el público perdió la posibilidad de ver los murales de estación San José antigua, que representaban el lago Nahuel Huapi y las cataratas del Iguazú ¹⁵⁷.

Otro criterio poco feliz fue el relativo a la estrechez de los pasillos de circulación para comunicar la Línea E con las otras, en los puntos de combinación Bolívar e Independencia. En el primer caso, el pasillo aparte de estrecho es sinuoso y con desniveles, sin que se pensara en dotarlo de escaleras mecánicas. En el segundo caso, se habilitó un pasillo inferior que comunicaba directamente con el andén central de Independencia (Línea E), no tan estrecho pero igualmente sin escaleras mecánicas, que en 1980 fue cerrado al público al habilitarse como "zona paga" el pasillo superior¹⁵⁸.

La extensión de la Línea E vino acompañada de dos mejoras no visibles para el público: el sistema de señales y la alimentación eléctrica para la tracción.

El sistema de señales provisto por Siemens-Halske introdujo una novedad en el Subte, el Control de Tráfico Centralizado (CTC) que permitía gobernar los cambios de toda la línea desde una sala de mandos que tenía acceso por el andén sur de la estación San José nueva. Fue la primera instalación de este tipo en el Subte pero no se aprovechó la oportunidad para comenzar a crear un puesto central de control de las operaciones, que incluyera el CTC y el telecomando de las subestaciones de alimentación, amén de otras funciones como el monitoreo de bombas y escaleras mecánicas. El panel mímico del CTC de San José mostraba también las vías de la línea proyectada Constitución-Plaza Italia, que debía usar la estación abandonada por la Línea E (Figura 6.3).

Se habilitó la nueva subestación transformadora y rectificadora Martín Fierro, ubicada debajo de la calle Saavedra entre las calles Humberto Primo y San Juan. Esta subestación tenía capacidad para alimentar toda la línea, ya que los trenes eran cortos y los intervalos amplios. Sin embargo, por variados problemas técnicos, por algunos años Martín Fierro sólo alimentó la parte oeste de la Línea E, mientras que el extremo este tomaba la energía de la S.E. Independencia. Sólo al habilitarse la S.E. Emilio Mitre en Parque Chacabuco la Línea E prescindió de la S.E. Independencia quedando entonces la mitad este de la línea alimentado sólo por Martín Fierro

Todas las estaciones nuevas dispusieron de escaleras mecánicas desde el nivel andén hasta los vestíbulos intermedios, suministradas por la fábrica Febo, las que también se instalaron en las estaciones antiguas de la línea, en los espacios ya previstos que estaban tapiados. En la estación Av. La Plata las escaleras las suministró la empresa Ferrodinie.

Los rieles de los tramos ampliados fueron importados de la Unión Soviética, y tenían un peso de 50,5 kilos/metro, apoyados sobre una placa de asiento inclinada 1 en 20 y fijada a los durmientes con tirafondos. Los durmientes eran de madera dura, a razón de 1.360 por kilómetro. Pero la construcción de la vía introdujo una novedad que, en este caso, fue una desmejora. Aunque se mantuvo la tradicional vía balastada en el túnel, en las estaciones Bolívar, Independencia y San José los rieles se fijaron a bloques premoldeados de hormigón, estos a su vez empotrados en la solera. Pero la placa de goma interpuesta entre el riel y el bloque de concreto no resolvió adecuadamente la aislación de las vibraciones, de modo que la entrada de los trenes en las nuevas estaciones fue desde el principio en extremo ruidosa ¹⁵⁹.

El material rodante

La extensión de la Línea E indujo a Transportes de Buenos Aires a prever un sustancial incremento de la flota de coches. Hasta entonces la Línea E había sido atendida con 6 u 8 vehículos, más que suficientes para un tráfico que venía declinando, pero para la línea alargada a Plaza de Mayo se preveía un sustancial aumento del tráfico que, según veremos, no ocurrió en la medida supuesta. Fue así que fueron licitados un total de 80 coches.

El 9 de diciembre de 1964 fueron incorporados los primeros dos coches, de un total de 49 coches motores, contratados con la General Eléctrica Española y fabricados por un conjunto de firmas españolas. Otros 31 coches remolcados fueron construidos en el país por Fabricaciones Militares. De los 49 coches motores, 31 tenían una sola cabina ya que debían acoplarse a los 31 remolques, que contaban con otra. Los restantes 18 motores eran de doble cabina, y se preveían para formar trenes de 3 o de 5 vehículos, siguiendo de este modo los criterios con que la CHADOPYF había comprado los coches Siemens-Schuckert.

La entrega de los remolcados se completó en 1969, pero en ese momento el tráfico de la Línea E se cubría cómodamente con 8 formaciones de 2 o 3 coches, o sea no más de 24 vehículos en servicio. De modo que los coches españoles en exceso pasaron a prestar servicio en la Línea D.

Evolución del tráfico entre 1965 y 1969

El tráfico de la Línea E según las estadísticas de S.B.A., pasó de un valor de referencia 100 en 1965 a:

232	en	1967
275	"	1968
293	"	1969

Estos índices se basan en el tráfico total de la línea, que incluye los viajes que se inician en las otras líneas y que transbordan hacia la E (en estaciones Bolívar e Independencia), y que por lo tanto no quedan registrados en las cifras de pasajeros ingresados a sus estaciones por los molinetes. Si admitimos que en 1969 el efecto de captación de la demanda por la extensión de la Línea E ya había concluido, se puede ver cómo ese aumento se fue concretando.

1967	68,5 % del aumento final
1968	90,7 % " " "
1969	100% " " "

El aumento del tráfico se debió a tres factores:

- a) El incremento general de viajes en subterráneo en esos años.
- b) La extensión de la línea hasta Avenida La Plata.
- c) La prolongación al Centro.

Durante esos años el tráfico del Subte creció fuertemente –52,8 millones de viajes pagos entre 1965 y 1969– a lo cual la contribución de la Línea E fue modesta, ya que los pasajeros totales de esta

línea crecieron en igual período sólo 10,8 millones. Deduciendo al crecimiento de la Línea E el crecimiento general del sistema subterráneo se pudo establecer que el aumento total de pasajeros debido al acceso al Centro tuvo la evolución siguiente:

1967	64% del aumento final			
1968	88%	"	"	"
1969	100%	"	"	"

Hay que notar por último que el tráfico aportado por el acceso céntrico reconoce dos componentes:

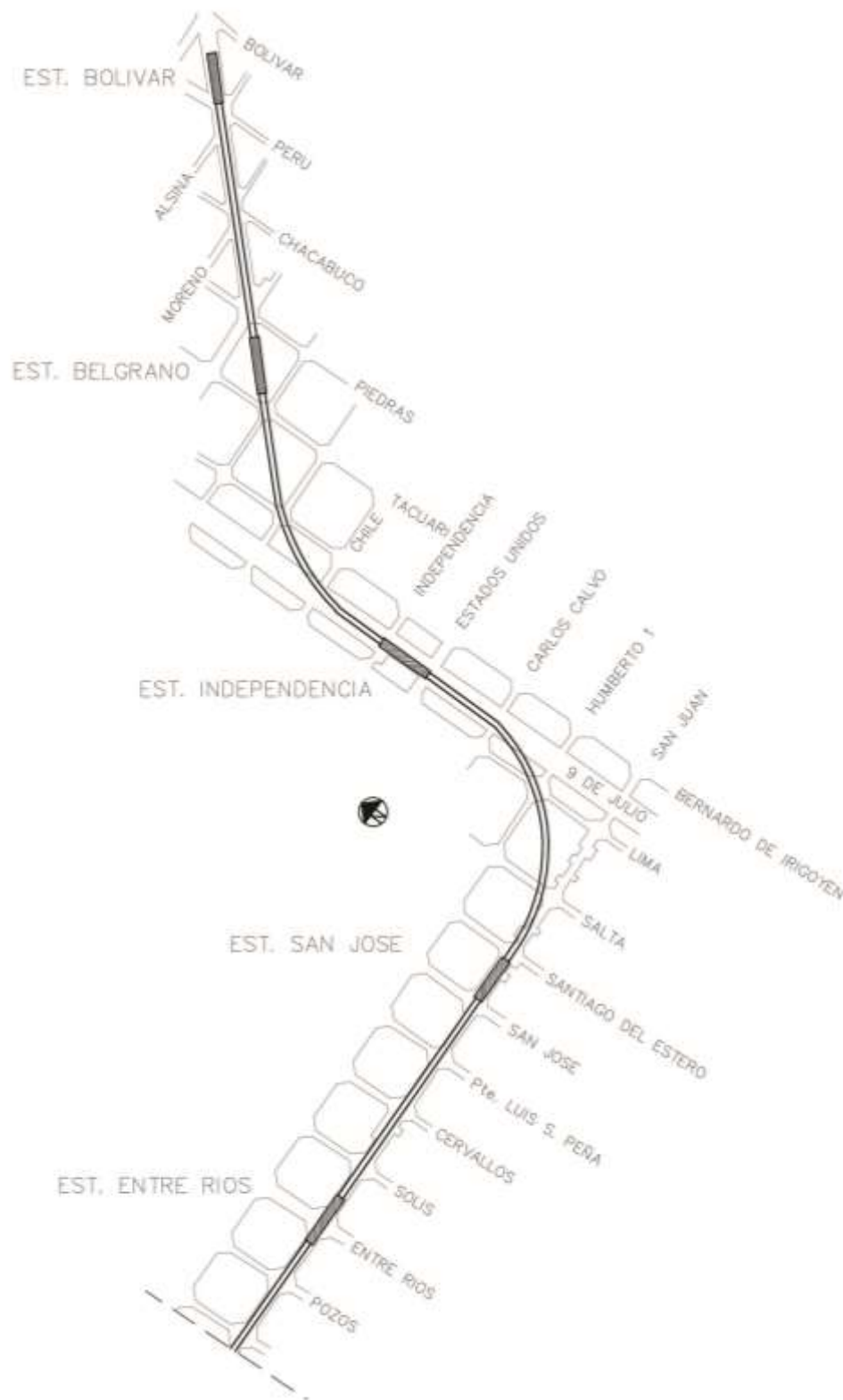
- a) El incremento de tráfico de las seis estaciones antiguas de la Línea E debido al nuevo acceso a Plaza de Mayo y a una mejor combinación con las líneas A, C y D, atenuado por la eventual pérdida de pasajeros de la estación Constitución;
- b) El incremento debido al tráfico propio del tramo nuevo, y dentro de éste, particularmente los viajes desde las estaciones Bolívar y Belgrano hacia Plaza Constitución, y viceversa.

Se concluye que la prolongación al Centro de la Línea E la "salvó" de la extinción de su tráfico, que claramente se estaba produciendo hacia 1965 como consecuencia del inadecuado trazado que la CHADOPYF había proyectado e insistido en construir. La decisión tomada en 1956 por TBA de extender la Línea E hacia Plaza de Mayo fue sin duda acertada.

Con la prolongación a Plaza de Mayo la Línea E incorporó sólo una estación netamente céntrica, Bolívar. Dicha estación en realidad se sitúa en el borde del área de mayor atracción de viajes laborales (el Microcentro). Esto lo pone en evidencia el hecho de que la gran mayoría de sus pasajeros utilice el acceso que desemboca sobre Plaza de Mayo, siendo mucho menor la cantidad que lo hace por el de la calle Perú. En cuanto a la estación Belgrano, puede ser calificada de "céntrica" por la naturaleza de la zona donde se encuentra, que sin embargo es marginal al área de mayor atracción de viajes.

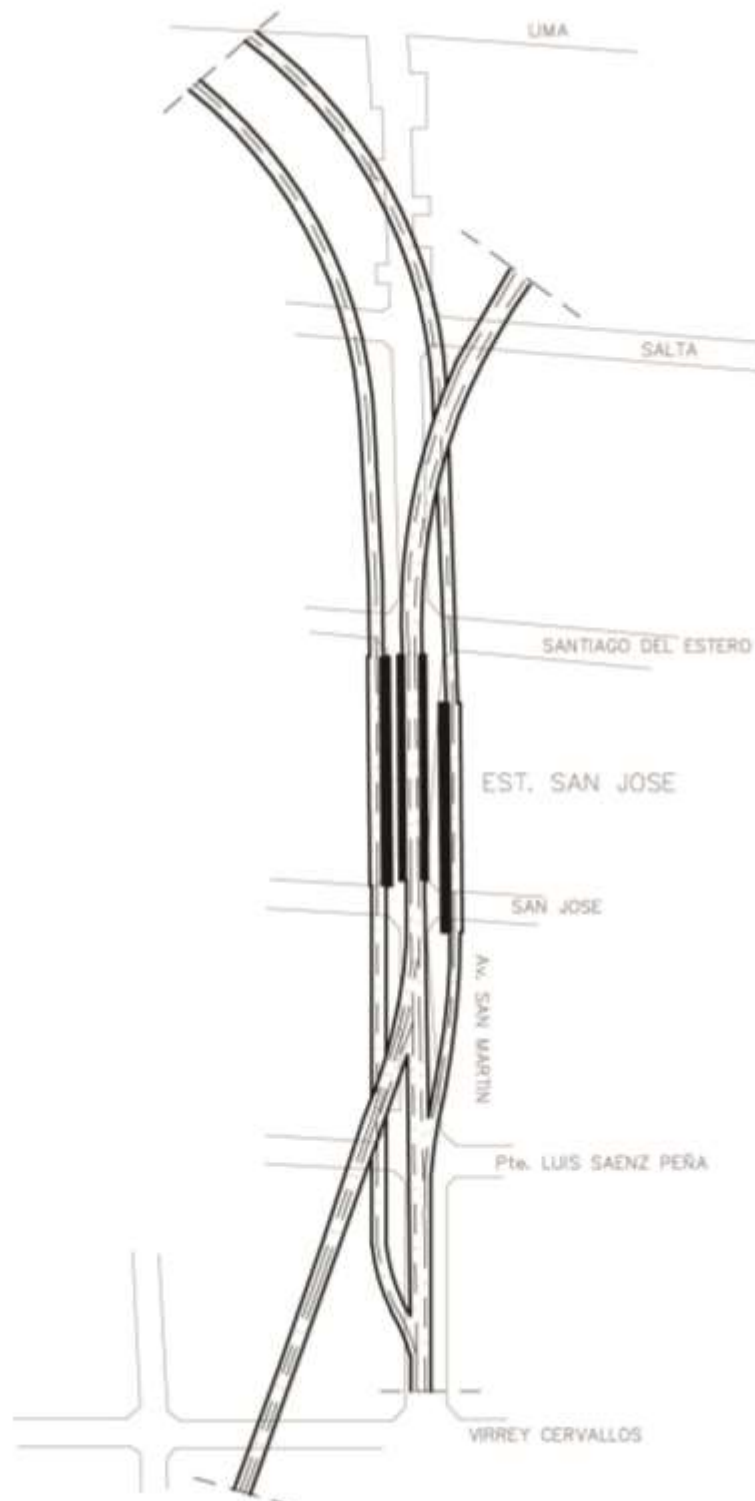
Es de lamentar que en 1956 no se haya proyectado una mayor penetración de la Línea E hacia el norte de la Plaza de Mayo, por ejemplo hacia Retiro. Prevaleció la concepción radial centrada en la Plaza de Mayo, reflejada en el proyecto de la Anglo Argentina de 1930. Así, el efecto obtenido por la extensión céntrica, aunque muy importante para el tráfico de la propia Línea E, no logró volcar sobre ella un caudal de tráfico comparable al que tenían las restantes líneas de SBA. En definitiva, en 1970 la Línea E movía apenas un 21,7% más de pasajeros totales que en 1949, y apenas el 6,2% de los pasajeros pagos del Subte.

Figura 6.1 Nuevo trazado de la Línea E



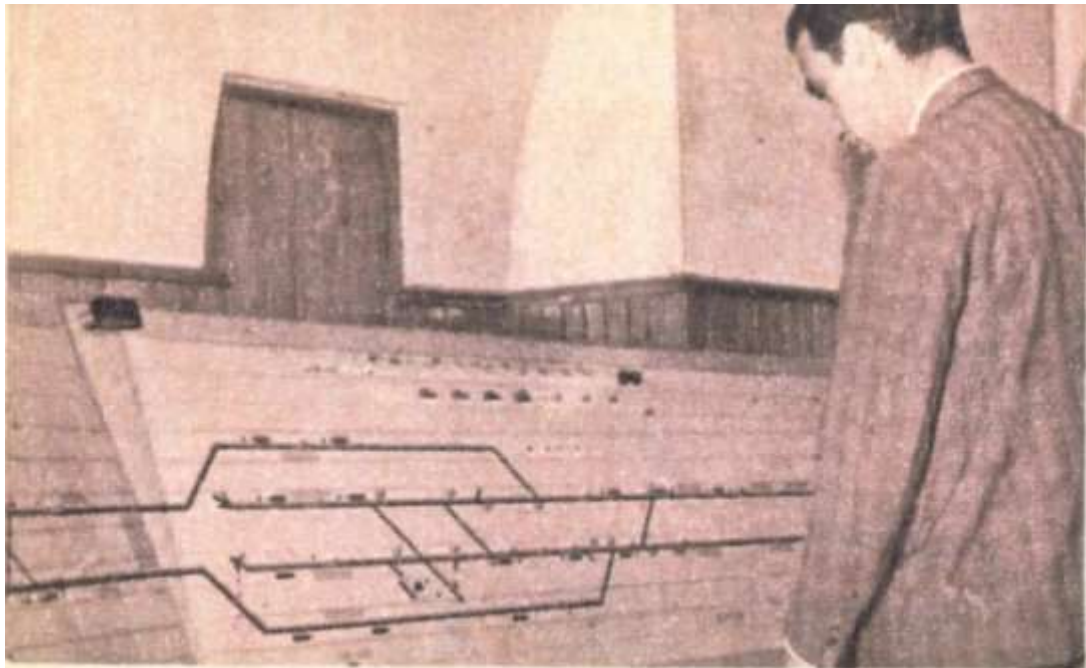
Fuente: Subterráneos de Buenos Aires; *Línea E: Bolivar – Plaza de los Virreyes. Planimetría*; Mayo 1990.

Figura 6.2 Solución proyectada



Fuente: Estudio preliminar del transporte de la región metropolitana; *Línea F: Martín García – Plaza Italia*; Plano F-1 y F-2; 1970.

Figura 6-3 Mesa de Mando C.T.C.



Desde esta "Mesa de Mando C.T.C.", instalada en la estación San José, se controla el tránsito en toda la línea. El operador, por el simple accionamiento de botones, fija el itinerario que deben seguir los trenes y dispone las maniobras en las estaciones terminales y en los puntos del trayecto donde existen cambios

CAPITULO 7

LA EXTENSION HASTA JOSE MARIA MORENO (1971 - 1975)

Se refuerzan la intervención y la planificación estatales

En junio de 1966 es depuesto el presidente constitucional Arturo Illia y se instala un gobierno militar que, bajo el rótulo de "Revolución Argentina" promete el saneamiento y fortalecimiento de la economía y sólo para mucho más adelante, en un futuro indefinido, el restablecimiento de la vida democrática. La intervención militar en las funciones gubernamentales y en la dirección de las empresas públicas se hace la norma. A la larga, el régimen se vería debilitado por presiones sociales y contradicciones políticas que lo llevarían a una nueva salida electoral en 1973.

Durante este período se va acentuando el intervencionismo público en la economía, y el estado se involucra como empresario en nuevas actividades industriales en el sector básico de la producción. La función de "planificación", que había adquirido un cierto prestigio durante el gobierno precedente, parece fortalecerse en este ciclo. Se preparan planes de desarrollo global y se encaran planes sectoriales importantes, como el Plan de Mediano Plazo 1971-1975 para los ferrocarriles argentinos.

En el caso del transporte metropolitano esta tendencia se acentúa y se ejecuta el primer esfuerzo de planificación espacial de la Región Metropolitana de Buenos Aires, produciéndose un esquema director¹⁶⁰ de su desarrollo espacial y, correlativo con el mismo, un primer esfuerzo de planeamiento integral del sistema de transporte, que incluía entonces el poderoso subsistema privado que operaba el transporte automotor y las dos empresas estatales de transporte sobre rieles: Ferrocarriles Argentinos y Subterráneos de Buenos Aires.

El Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana

Entre los años 1970 y 1973 se realizó el Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM), primer estudio integral de transporte urbano en el país que consideró todos los modos existentes y su interrelación¹⁶¹. El EPTRM contenía una propuesta para el sistema de transporte que era congruente con el previo "Esquema Director para la Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires en el año 2000" que había preparado la Oficina Regional de Desarrollo Area Metropolitana del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE).

Dentro del equipo técnico del EPTRM, actuó un "Comité de Redes" que reunía a representantes de los principales entes públicos involucrados en el suministro de la infraestructura de transporte (Vialidad Nacional, Ferrocarriles Argentinos y Subterráneos de Buenos Aires), que preparó una propuesta de "red de transporte objetivo" para año 2000.

En materia de Subterráneos, el EPTRM propuso una red de 89 kilómetros que incluía las cinco líneas existentes y otras tres nuevas, que se muestra en la Figura 7.1. Entre las primeras, se proyectaba prolongar la Línea E hasta Avenida del Trabajo (actual Eva Perón) y Lafuente, con tres estaciones intermedias denominadas Parque Chacabuco, Dávila y Varela.

En este aspecto, la propuesta retomaba el plan de la CHADOPYF (terminal en Parque Chacabuco), agregando la prolongación ya sugerida por la Comisión de Subterráneos de Transportes de Buenos Aires después de 1950, que debía llevar la Línea E hasta la rotonda donde comenzaba la autopista al aeropuerto de Ezeiza. En cambio, no se contemplaba la extensión de la Línea E hasta la Avenida General Paz (propuesta por el Plan Cóndor) pero tampoco medida alguna para mejorar la penetración céntrica de la Línea E, que diez años antes había impulsado el doctor López Abuín. El proyecto del EPTRM preveía construir debajo del Parque Chacabuco una playa para depósito de coches y vías para mantenimiento, de las que la Línea E hasta ese momento carecía¹⁶².

El EPTRM presentaba también la propuesta de la Línea F, partiendo de la esquina de Montes de Oca y Martín García, pasando por Constitución y por la estación San José vieja, para continuar por Entre Ríos, Callao y Las Heras hasta Plaza Italia. Se trataba de una variante de la Línea 6 del Plan Cóndor que terminaba en la vieja estación de la Línea E en Constitución donde todavía funcionaba el taller. La nueva Línea F llegaría hasta la av. Martín García, por lo que se proyectaba para ella una nueva estación Constitución, dejando de lado utilizar la estación proyectada para la Línea 2 de la CHADOPYF. La estación San José original de la Línea E sería reutilizada por la Línea F, tal como se había previsto al proyectarla.

También proponía el EPTRM la extensión de la Línea A por la Avenida Rivadavia hasta su cruce con la avenida Nazca, situando su terminal a solamente 1.700 metros de distancia de Lafuente, la proyectada terminal de la Línea E. También proyectaba extender la Línea B desde Federico Lacroze hasta Villa Urquiza (Triunvirato y Roosevelt) y la Línea D desde Palermo hasta Puente Saavedra. En el caso de las líneas A y E, la coexistencia de dos líneas en la misma zona de la ciudad (ya que sus terminales Nazca y Lafuente estaban poco distanciadas), respondía a un criterio discutible. En efecto, otras zonas de la ciudad, a distancia comparable del Centro, quedaban privadas del subterráneo; por ejemplo, no existía línea alguna proyectada para servir a la muy amplia zona de la ciudad existente entre las avenidas Rivadavia y Triunvirato, quedando las terminales de las líneas A y B (Nazca y Villa Urquiza respectivamente) distanciadas 6.200 metros en línea recta. Y las terminales de las líneas B y D proyectadas se encontraban, al cruzar la calle Monroe, distanciadas unos 3.000 m.

La propuesta del EPTRM, por lo tanto, privilegiaba las zonas de Caballito Sur y Flores Sur sin que, según nuestro conocimiento, este hecho respondiera a ningún objetivo explícito de planificación urbana. Concluimos entonces que, respecto de la Línea E, se adoptó un criterio rutinario, de mera adscripción a los planes precedentes de Transportes de Buenos Aires, sin que la inserción del plan en un marco de planificación urbana y del transporte pareciera haber tenido la influencia que habría sido de esperar.

Es muy llamativo que el mismo EPTRM ofreciera elementos de juicio pesimistas sobre el tráfico futuro de la Línea E. En efecto, el Tomo 2 del Informe¹⁶³, se presentaba en un gráfico el tráfico asignado mediante un modelo matemático a la red de medios públicos propuesta para el año 2000 en el Área Central de la Capital Federal.

Dicho modelo, implementado en un sistema de computación propio de la época, aunque con las limitaciones debidas a la escasa cantidad de zonas de tráfico y al carácter preliminar del estudio, arrojaba resultados para la Línea E que habrían debido llamar a la reflexión. En el tramo más cargado de la Línea se estimaba un tráfico de 38.200 pasajeros diarios, lo cual no representaba

una mejora sustancial respecto de la situación existente a la fecha del estudio. Más aún, entre Boedo y José María Moreno la previsión de tráfico era de sólo 14.800 pasajeros/día, cuando en 1970 la cifra real era del orden de 15.500 pasajeros/día, entre Boedo y Avenida La Plata. En la misma figura del EPTRM se presentaba un tráfico diez veces mayor para la Línea A ¹⁶⁴.

El EPTRM, propuso una única red multimodal de transporte, elegida por el "Comité de Redes" siguiendo criterios urbanísticos y funcionales, y evaluó distintas alternativas de desarrollo en el tiempo para llegar al año horizonte (el 2000) con la red completa. En esa evaluación, el tramo José María Moreno-Lafuente aparecía en segunda prioridad. Pero el EPTRM, aparentemente, no utilizó el modelo de computación para comparar diferentes alternativas de red para cada modo, que habrían podido identificar mejores soluciones para la red en su conjunto y para cada línea en particular.

El Estudio Preliminar, cuyos resultados eran necesariamente provisorios, debería haber sido continuado por estudios de detalle que incorporaran al análisis otras alternativas, para llegar por sucesivas aproximaciones a una red óptima; pero apenas concluido el EPTRM en 1973 sobrevino un traumático cambio de gobierno y las nuevas autoridades constitucionales no intentaron su prosecución y perfeccionamiento. La empresa Subterráneos de Buenos Aires, si tuvo conocimiento de los resultados del EPTRM, no por ello modificó sus planes para la Línea E, que no eran otros que los de la CHADOPYF y de Transportes de Buenos Aires.

Anteproyecto del EPTRM para la Línea E

En el aspecto técnico la extensión de la Línea E quedó definida en un anteproyecto que fue elaborado por Subterráneos de Buenos Aires, cuyos planos figuran en un anexo al propio estudio ¹⁶⁵. La Figura 7.2 esquematiza este anteproyecto.

El anteproyecto tenía punto inicial en el tímpano este de la estación José María Moreno, todavía no construida; de ésta se mostraba una planta que responde aproximadamente a lo que luego sería realizado. A partir de J. M. Moreno el túnel seguía por av. Directorio y pasaba con una curva de radio 350 m hacia la avenida Del Trabajo, ocupando parte de los subsuelos frentistas del lado sur para posicionar la estación siguiente, Emilio Mitre, debajo del parque Chacabuco.

En este lugar se proyectó una obra considerable. La estación propiamente dicha tendría un andén central de 110 metros. Contigua a la estación hacia el norte se disponía una playa de cuatro vías de la que se desprendía, retrocediendo, un ramal de una vía debajo de la calle Emilio Mitre hacia el Taller Polvorín. A continuación de la estación, del lado sur del túnel, se proyectaba una playa de seis vías a paragolpe, para cochera con capacidad para 70 coches. A continuación de la estación, hacia el oeste, el túnel volvía debajo de la avenida Del Trabajo.

La estación Dávila se ubicaba entre las calles Thorne y Dávila, y era también de andén central. A continuación el túnel seguía el trazado sinuoso de la avenida Del Trabajo y llegaba a la estación Varela, situada entre las calles Pedernera y Varela, proyectada con andenes laterales. Ambas estaciones contarían con un vestíbulo superior y sus andenes serían de 110 metros.

La terminal de la Línea E estaría en la siguiente estación, Lafuente, debajo de la misma avenida entre las calles San Pedrito y Quirno, aproximadamente. El plano E-2 del EPTRM muestra la estación proyectada debajo de una rotonda que el plano indica como "en proyecto", al igual que el tramo inicial de la autopista a Ezeiza, que todavía no llegaba hasta ese lugar. Los accesos a la estación Lafuente se ubicaban en el tramo ancho de la avenida Del Trabajo, a la altura de la calle Quirno, y un segundo grupo de accesos hacia el lado este de la rotonda, se indicaba como proyecto de segunda etapa. A continuación de la estación, de andén central de 110 metros, se proyectaba una cochera de cuatro vías para 44 coches; el extremo oeste de la misma coincidía con la calle Portela.

La extensión hasta José María Moreno

La memoria de SBA del año 1970 señalaba que la Empresa GEOPE S.A. había terminado la "cochera Avenida La Plata", lo que se ilustraba con fotografías de un simple túnel de 2 vías en cuyo extremo, se decía, "se construirá una terminal para librar al servicio otro tramo de 450 m". También se destacaba haber finalizado el proyecto para la nueva estación José María Moreno ¹⁶⁶. Se trataba prácticamente del proyecto mostrado en el EPTRM.

La memoria de SBA de 1971 decía a su vez que "se adjudicó a la Empresa Antonio D'Elía S.A. la construcción de la nueva estación, financiada con fondos del Ministerio de Obras y Servicios Públicos", estando a fines de 1971, según la misma fuente, la obra en plena ejecución ¹⁶⁷. Es decir que mientras se desarrollaba el EPTRM la empresa Subterráneos de Buenos Aires, que participaba en el mismo, ya había decidido no esperar sus resultados y continuar la Línea E hacia Parque Chacabuco.

Esto significa que en el momento de conocerse los antedichos resultados del EPTRM, que habrían debido imponer un reestudio de la Línea E, su prolongación por la av. Directorio más allá de la Avenida La Plata era ya un hecho consumado ¹⁶⁸.

El 23 de julio de 1973 se inauguró la nueva estación, pasando así la Línea E a tener 11 estaciones y una extensión de 6.250 metros, lo que por longitud la colocó en tercer lugar dentro de la red de SBA. José María Moreno es una estación con andenes laterales de 110 m de largo y 3 m de ancho. Difiere de otras estaciones estructuralmente similares construidas por la CHADOPYF en que el proyecto previó para cada andén una escalera fija y dos mecánicas, una para subir y otra para bajar. De éstas sólo se instalaron las escaleras para el sentido hacia arriba en ambos andenes, y quedaron tapiados los huecos para las escaleras en sentido hacia abajo. No existe decoración en los andenes, contrastando con los murales de las estaciones similares que construyó la antigua concesionaria española.

El Apéndice 3 muestra la evolución que siguió el tráfico de la Línea E. A partir de 1970 hay una tendencia decreciente en la cantidad de viajes totales del Subte. El conjunto de las cinco líneas experimentó una pérdida de 10 millones de pasajeros entre 1972 y 1974, pero la Línea E, gracias a su alargamiento, conserva casi la misma cantidad de pasajeros. No obstante, a partir de 1974 la Línea E acompaña la caída de tráfico de la red, si bien en menor medida, de modo que su participación en el tráfico de la red tiene una tendencia ascendente: fue del 5,9% en 1972 y del 6,5% en 1976.

La siguiente es una estimación del efecto que tuvo la nueva estación José María Moreno sobre el tráfico de la Línea E ¹⁶⁹. Se toma como base el año 1972 y como año de comparación el de 1976 en el cual se consideró ya disipada la perturbación introducida por la habilitación:

(a)	Tráfico total de la Línea E en 1972:	14.306.614
(b)	Tráfico total de la Línea E en 1976:	12.888.817
(c)	Variación bruta respecto de 1972 (c) = (b) - (a)	-1.417.797
(d)	Variación neta respecto de 1972 descontando la caída general de tráfico de SBA del 18%, o sea (d) = (b) - 0,82 x (a)	1.157.394

De modo que el aumento que se debe atribuir a la habilitación de la estación José María Moreno resulta del orden del 9% del tráfico total de la Línea E en 1976.

La extensión hasta José María Moreno se realizó durante la gestión del Teniente Coronel Ingeniero Oscar Córdova como Administrador de SBA.

Nuevas alternativas para la Línea E

En el año 1975 la Dirección Nacional de Planeamiento Sectorial de la Subsecretaría de Transporte de la Nación efectuó un análisis crítico de los planes de ampliación de la red de SBA ¹⁷⁰. Respecto de la Línea E señalaba como causa de su evidente fracaso en captar tráfico, tanto la relativa debilidad de la zona de influencia de la Línea en su extremo oeste, como la falta de una

penetración franca en el Microcentro. Para corregir la situación el documento sugería lo siguiente:

- a) en el extremo oeste, cambiar la orientación del trazado llevando su terminal oeste a la estación Primera Junta de la Línea A, o como alternativa, seguir por Directorio hacia el oeste para terminar en la Plaza de Flores y la estación ferroviaria homónima.
- b) en el extremo céntrico prolongar la Línea E por la calle San Martín hacia el norte, llevándola a Retiro. Esta obra, complementada por la prolongación de la Línea D hacia el sur debajo de la calle Bolívar, llegando hasta Constitución, sería una alternativa al trazado de la Línea G que había propuesto el EPTRM.

La propuesta del informe de la DNPS se ilustra en la Figura 7.3. El citado informe aceptaba dificultades técnicas insalvables en la zona de Plaza de Mayo (líneas A y E y el túnel de cargas del ferrocarril Sarmiento) que imposibilitarían la prolongación de la Línea D a partir de la cabecera de Catedral, lo que habría también obligado a desactivar dicha estación y modificar el trazado de la Línea D a partir de la estación 9 de Julio. Por otra parte descartaba, sin mencionarla explícitamente, la vinculación directa de las líneas D y E, teniendo en cuenta esas mismas dificultades ¹⁷¹.

La Línea E y el acceso al Taller Polvorín

Por esos años SBA encaró otro viejo problema, que era la falta de un taller adecuado para el mantenimiento de su material rodante. La empresa, ante la imposibilidad de contar con un espacio adecuado en correspondencia con alguna de sus líneas, decidió proyectar una remodelación integral del viejo taller de la Línea A de la Anglo Argentina, llamado Polvorín, ubicado en José Bonifacio y Emilio Mitre. A ese taller accedían los coches de la línea A por un circuito de vías a nivel por las calles Rivadavia, Hortiguera, Directorio y Emilio Mitre ¹⁷². La idea de SBA fue conseguir que Polvorín pudiera también atender los coches de las líneas C, D y E, y que el ingreso de éstos no tuviera que utilizar las vías a nivel, lo que no podía hacerse con practicidad dadas las cerradas curvas del trazado. Este proyecto ya había sido anunciado en el antes citado Informe de la Comisión de Subterráneos de la Empresa Nacional de Transportes ¹⁷³.

En esta oportunidad, y reconociendo lo crítico del movimiento de trenes a nivel, se previó construir un túnel entre Primera Junta y el Taller Polvorín. Inmediatamente se advirtió la baja rentabilidad de la inversión, ocasionada por el elevado costo de la obra frente a un movimiento de trenes escaso. Surgió así la idea de utilizar ese nuevo túnel también para el servicio de pasajeros, para lo cual se examinaron distintas posibilidades.

Se pensó prolongar la Línea A hasta Parque Chacabuco, ubicando allí su terminal, contigua a la de la Línea E. Esto habría disminuido aún más las posibilidades comerciales de esta última, y al mismo tiempo habría dificultado la captación por la Línea A del tráfico de Flores y Floresta. Por estas razones la solución fue desechada a principios de 1976 ¹⁷⁴.

Ese mismo año, SBA encomendó a la consultora ferroviaria estatal CONARSUD el diseño de otra variante de esta obra, pero como parte de un proyecto bastante más ambicioso:

- a) Dos túneles para una vía se desprenderían de la Línea E, uno a cada lado, en el comienzo

de la avenida Del Trabajo (esquina con Centenera) para llegar por sendas curvas a colocarse debajo de la calle Emilio Mitre y unirse allí en un túnel para dos vías.

- b) Con dicho túnel empalmaría un ramal de una vía de acceso al Taller Polvorín.
- c) A partir de la calle Hualfín el túnel de Emilio Mitre recorrería una curva hacia el oeste para colocarse debajo de la av. Rivadavia hasta llegar a una estación a la altura de la calle Puán.
- d) Un ramal se desprendería del túnel de la calle Emilio Mitre para conectarse con la estación Primera Junta.
- e) La Línea A se prolongaría desde Primera Junta hasta Puán y Rivadavia donde compartiría la estación con la Línea E.
- f) En el futuro desde Puán y Rivadavia se prolongarían hasta Flores indistintamente las líneas A o la E.
- g) Entre Primera Junta y Puán la Línea dispondría de una amplia cochera que le permitiría prescindir de usar a ese fin el Taller Polvorín.
- h) La Línea E se prolongaría a su vez por la avenida Del Trabajo hasta la avenida Lafuente, con una cochera y taller de mantenimiento ubicados debajo del Parque Chacabuco.

Las obras proyectadas se muestran esquemáticamente en la Figura 7.4. Además se preveía rehabilitar el tramo San José - Constitución, de modo que el tramo de túnel entre San José y José María Moreno sería utilizado por dos diferentes tipos de servicios:

- a) Trenes cada 4 minutos entre Bolívar y Parque Chacabuco.
- b) Trenes cada 4 minutos entre Puán y Constitución.

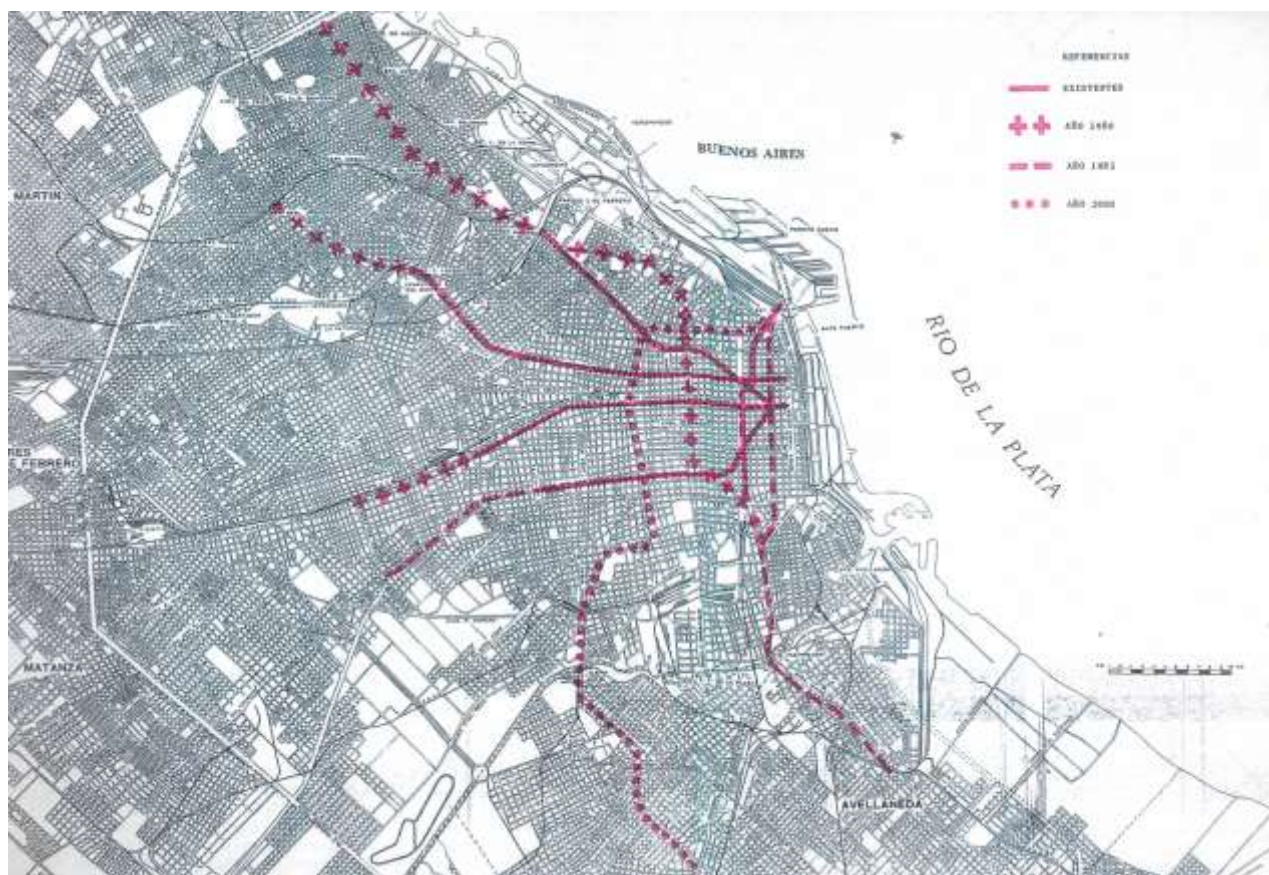
Al contarse con un acceso directo al Taller Polvorín sería posible suprimir el Taller Constitución para los coches de las líneas C, D y E y utilizar el espacio que éste ocupaba desde 1934 para su finalidad original de terminal de la Línea E. Este interesante pero complejo proyecto tenía algunas ventajas, pero no estaba libre de objeciones de peso, entre ellas:

- c) La operación de bifurcaciones es siempre fuente de irregularidades en los servicios ferroviarios cuando se opera con frecuencias elevadas; y más aún si son dos los puntos de empalme, como lo eran en este caso.
- d) Los dos tramos extremos para los cuales era previsible la mayor demanda, esto es: José María Moreno-Puán-Flores y San José-Bolívar, serían atendidos, en el mejor de los casos, con frecuencias de 4 minutos.
- e) La corriente de tráfico mayoritaria Flores-Puán-Bolívar debía transbordar.

Por supuesto, existían otras variantes de explotación además de la descripta, pero todas presentaban inconvenientes que a nuestro juicio derivaban de pretender corregir el defecto de origen de la Línea E sin abandonar definitivamente la concepción del proyecto de la CHADOPYF. De haberse concretado todas estas obras, es probable que finalmente se habría renunciado al servicio directo Puán-Constitución y que se habrían corrido los trenes desde Bolívar alternativamente hacia Puán y Parque Chacabuco.

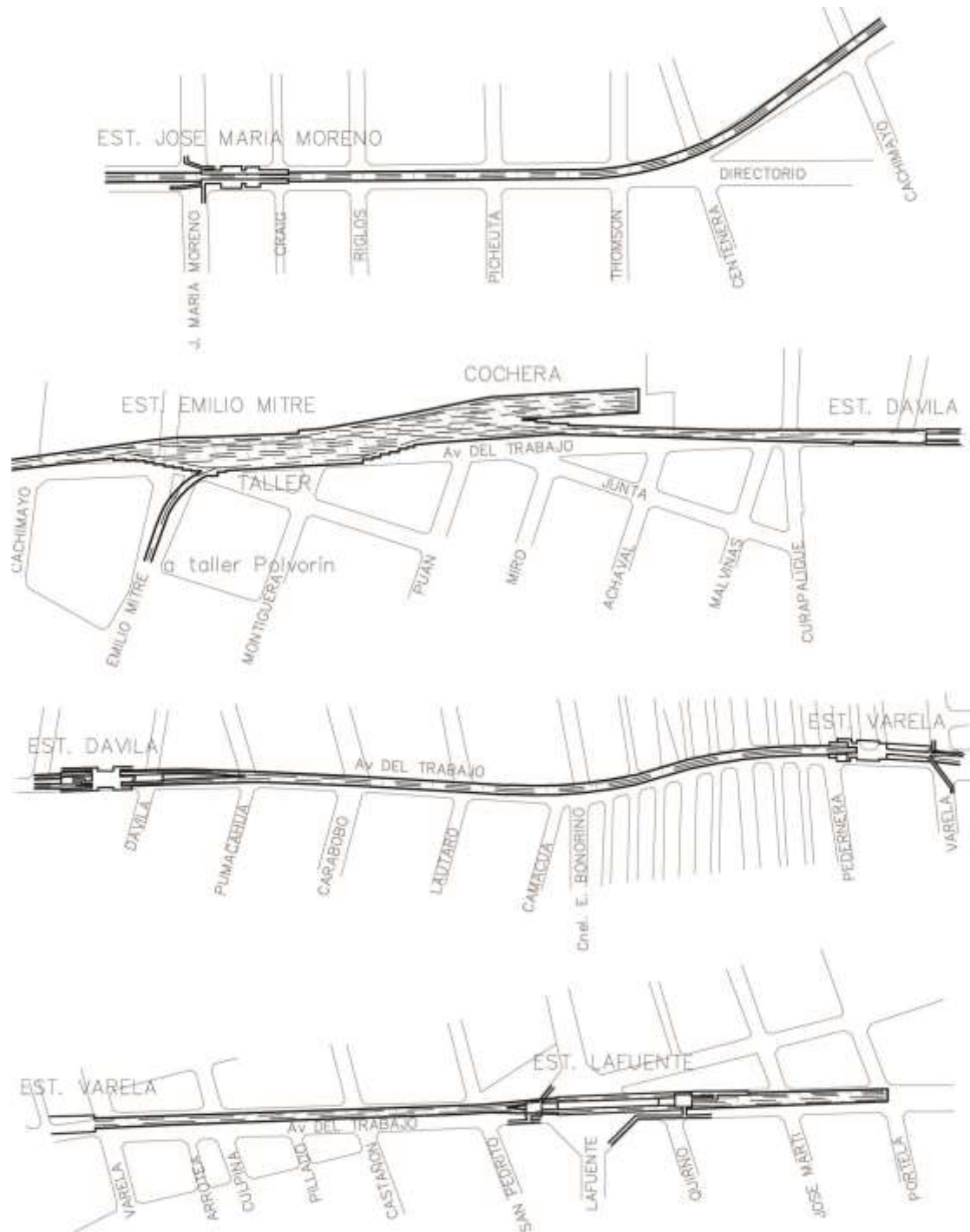
Concluidos el anteproyecto de ingeniería y los pliegos de licitación a fines de 1976, el proyecto fue suspendido ante la inminente transferencia del Subte a la Municipalidad de Buenos Aires ¹⁷⁵.

Figura 7.1 Red propuesta por el EPTRM.



Fuente: Estudio preliminar del transporte de la región metropolitana; *Planimetría General*;1970.

Figura 7.2 Anteproyecto extensión de J. M. Moreno – Lafuente (1970)



Fuente: Estudio preliminar del transporte de la región metropolitana; *Línea E: Jose M. Moreno – Dávila. Planta del trazado; Plano E-1 y E-2; 1970.*

Figura 7.3 Propuesta del informe de la Dirección Nacional de Planeamiento Sectorial: Alternativas para la extensión de la Línea E (1975)

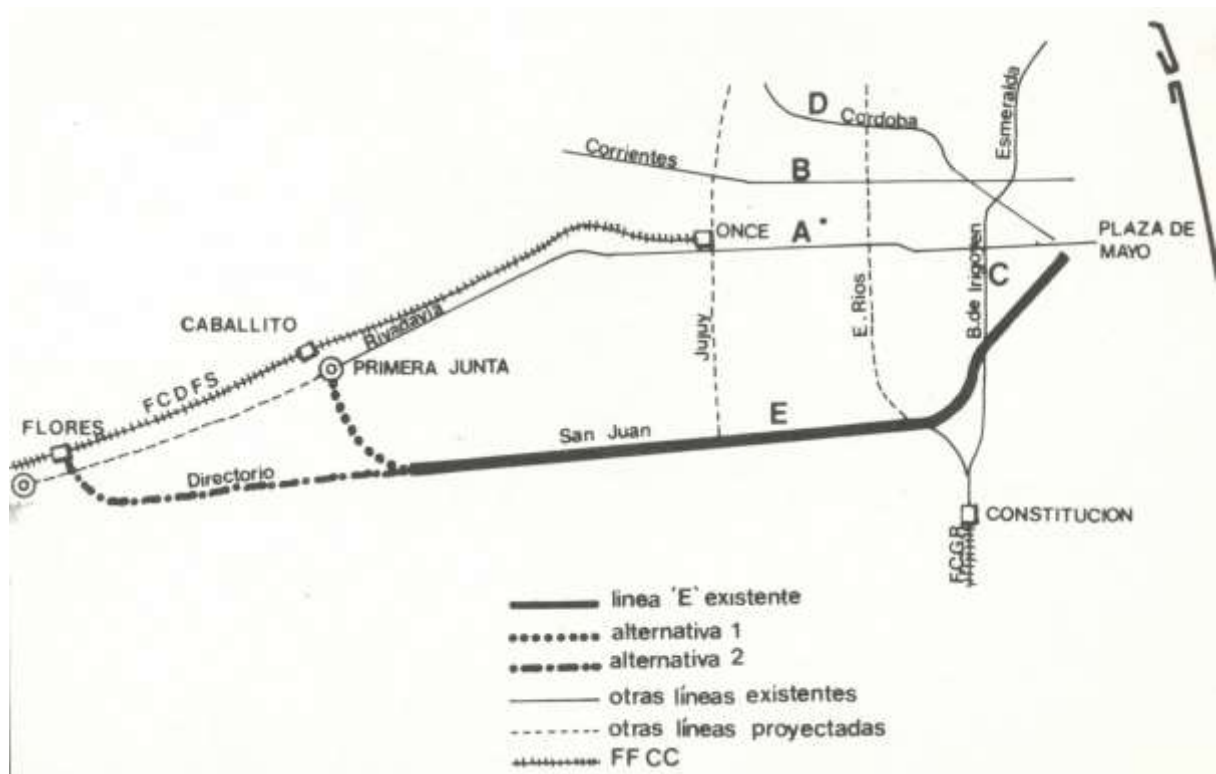


Figura 7.4 Anteproyecto conexión líneas A y E (1976)



Fuente: Proyecto Consultora “CONARSUD”; *Intercomunicación entre Líneas A y E con Taller Polvorín*; Plano SU3300978; Junio 1982

CAPITULO 8

LA LINEA E CONTINUA HACIA EL OESTE (1976-1983)

Un período dramático de la vida nacional

El restablecimiento democrático de 1973 se vio pronto empañado por acontecimientos drámaticos y por el surgimiento de la violencia política a un nivel hasta entonces no conocido, que se acentuó aún más después de la nueva intervención de las Fuerzas Armadas, con el llamado "Proceso de Reorganización Nacional". Este gobierno tuvo como característica la compartimentación del poder entre las tres fuerzas, mientras que la economía parecía encaminarse hacia un modelo menos estatizante que en las etapas inmediatas anteriores.

En la práctica, sin embargo, el nuevo gobierno no consiguió desmontar la proliferación de empresas públicas y de regímenes intervencionistas gestados casi sin interrupción durante las décadas precedentes.

En el campo del transporte urbano la nueva administración no pudo, por cuestiones atinentes al reparto de áreas de poder entre las fuerzas armadas, darle continuidad al esfuerzo de planificación regional iniciado en 1970 y luego interrumpido. En efecto, la asignación a la Fuerza Aérea de la responsabilidad de la administración de la Capital Federal determinó que la Municipalidad de Buenos Aires encarara con gran autonomía (y también con dinamismo) un conjunto de acciones total y deliberadamente desvinculadas de un planeamiento de conjunto.

Fue en este marco que sucedió un cambio fundamental, cuando los subterráneos fueron devueltos a la órbita municipal, y entonces se intentó, por primera vez y sin éxito, su privatización. Al mismo tiempo, la Línea E fue nuevamente extendida hacia el oeste convirtiéndose así, por algunos años, en la más extensa línea de la red del Subte.

El Subte nuevamente en la jurisdicción municipal

El golpe militar del 24 de marzo de 1976 dio los pasos iniciales para la transferencia a las jurisdicciones locales de muchos servicios que hasta ese momento dependían innecesariamente del estado nacional o que habían quedado en su jurisdicción, tal como había ocurrido con los Subterráneos. En este contexto, ya en 1977 se preveía que el Subte sería transferido a la Municipalidad de Buenos Aires.

Ya vimos que el primer subterráneo de la ciudad, la Línea A de la Anglo, había surgido de una concesión municipal, y lo mismo había sucedido con las líneas C, D y E provenientes de la concesión CHADOPYF. En cambio, la Línea B había tenido su origen en una concesión ferroviaria del gobierno nacional.

Todas las líneas subterráneas habían sido absorbidas por la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, entidad que en 1944, como vimos antes, pasó a ser administrada por un fideicomisario nombrado por el gobierno nacional, para luego ser liquidada. A partir de 1952 los subterráneos y el resto del sistema que había pertenecido a la Corporación, se integraron en una

enorme empresa estatal, Transportes de Buenos Aires, dependiente al principio del Ministerio de Transportes de la Nación y más tarde de las Secretarías de Estado de Transporte o de Transporte y Obras Públicas, en el área de los Ministerios de Obras y Servicios Públicos o de Economía, según la variable organización ministerial.

Durante todo ese tiempo la Municipalidad de Buenos Aires, que tenía su propio Plan Regulador, había carecido de cualquier control sobre las decisiones relativas al Subte. Tampoco contribuyó la Municipalidad al crecimiento de la red, a pesar de contar, al menos potencialmente, con los recursos a tal fin. El Subte en la jurisdicción nacional se estancó en su desarrollo porque sus necesidades perdían relevancia frente a otras que desde todos los sectores y regiones del país se le presentaban al gobierno nacional, del signo político que éste fuera.

El 20 de setiembre de 1977 por Decreto 2.853 se transformó a Subterráneos de Buenos Aires en una Sociedad del Estado. Por ley 22.070 del 10 de setiembre 1979 se facultó al Poder Ejecutivo Nacional a transferir sin cargo la nueva empresa Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) a la Municipalidad de Buenos Aires. Fue de este modo como después de unos cuarenta años la Municipalidad recuperó el poder de decisión sobre su red de Subterráneos, que había comenzado a diluirse cuando se creara la Corporación de Transportes y se había perdido completamente cuando ésta fue intervenida por el gobierno nacional.

El plan municipal de autopistas y el Subte

La administración municipal surgida del golpe de estado de marzo de 1976 lanzó con gran impulso un plan de autopistas urbanas por peaje, inspirado en las ideas contenidas en un libro que pocos años antes había publicado el nuevo Secretario de Obras Públicas de la comuna, doctor Guillermo Domingo Laura ¹⁷⁶.

Las primeras autopistas a construir y explotar por el sistema de concesión de obra pública y peaje fueron las llamadas AU-1 y AU-6. La AU-1 (Autopista 25 de Mayo) era la prolongación hacia el este de la existente autopista de acceso al Aeropuerto Internacional de Ezeiza (Dellepiane), hasta la Avenida Paseo Colón, con una traza sensiblemente paralela y contigua a la Avenida San Juan (es decir a la Línea E). La AU-6 (Autopista Perito Moreno) iba desde la unión entre la AU-1 y la Autopista Dellepiane hasta el punto en el cual el Acceso Oeste (autopista que debía construir la Dirección Nacional de Vialidad) interceptaría a la Avenida General Paz. Era una característica técnica esencial de este proyecto que las autopistas serían construidas como estructuras elevadas que cruzarían por los centros de manzanas, reduciendo de tal forma al mínimo las expropiaciones.

En este contexto, se presentó la posibilidad de una limitada aplicación de un concepto expuesto en el libro de Laura: la construcción coordinada de autopistas y ferrocarriles metropolitanos, que según dicho autor informaba ya se había aplicado en los Estados Unidos (por ejemplo en Chicago, con la Eisenhower Expressway, donde las vías del metropolitano ocupan el espacio central entre las calzadas de la autopista ¹⁷⁷).

Pero en el caso que nos ocupa la propuesta municipal era técnicamente muy distinta: consistía en prolongar la Línea E en el tramo José María Moreno - Lafuente por medio de un túnel a ser construido debajo de la traza de la autopista elevada AU-1, ejecutando las obras simultáneamente.

Aunque la red del Subte estaba todavía en la jurisdicción nacional, concretamente de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Nación (SETOP), la Municipalidad decidió encarar las obras civiles de la prolongación de la Línea E incluyéndolas dentro del contrato a ejecutar por el concesionario de la autopista. La Municipalidad suponía que el futuro concesionario recuperaría el costo de las obras civiles del subterráneo con los ingresos provenientes del cobro de peaje en la autopista.

La Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Nación, que sólo en 1976 había aprobado formalmente el EPTRM realizado años atrás, se opuso al plan municipal de autopistas, que difería de la propuesta de su propio plan, pero en el enfrentamiento prevaleció el poder político del intendente Brigadier Osvaldo Cacciatore, que contaba con el pleno respaldo de la Fuerza Aérea, que había recibido la administración municipal de la Capital Federal. En verdad, la SETOP no parecía tener argumentos contundentes para oponerse a la iniciativa municipal sobre la Línea E, porque en definitiva la prolongación que la Municipalidad pretendía realizar sólo era una variante constructiva de una obra ya prevista en el EPTRM, aunque para una etapa posterior¹⁷⁸.

En realidad el desacuerdo técnico era más profundo, incluía conceptos urbanísticos y también se confundía con una disputa por espacios de poder. La Secretaría no compartía el enfoque personal del inspirador del Plan de Autopistas, que proponía trazar en la Capital Federal una red de ellas bastante más densa que la propuesta por el propio EPTRM. En particular, el EPTRM había previsto una autopista siguiendo todo el recorrido de la avenida Perito Moreno, cruzando por Barracas hasta enlazar con la autopista costera en la zona de la Boca, que en lo funcional era bastante parecida a la propuesta municipal. Pero la Autopista AU-1 del Plan Municipal se proyectaba a una cuadra y media de la Avenida San Juan, incursionando en una zona bastante más densa, y con el inconveniente de tener que demoler centenares de viviendas, con el impacto inmediato de disminuir la población de la zona de influencia de la Línea E, lo cual era un contrasentido.

En esta discusión el Administrador de Subterráneos de Buenos Aires, designado por la SETOP cuando todavía el Subte dependía de ella, se alineó con la Municipalidad, quizás porque como hombre de las fuerzas armadas –aunque no de la Fuerza Aérea– se sentía más identificado con el intendente que con los funcionarios civiles de la Secretaría¹⁷⁹. Dicho funcionario ocupaba por segunda vez ese cargo y se había distinguido por impulsar las obras del Subte, en la medida de sus limitadas posibilidades, y lo había hecho años antes lanzando la extensión a José María Moreno; en la posición que en esta oportunidad asumió pudo entonces haber influido su deseo de colaborar con la extensión de la Línea E que él mismo había impulsado y que, por otra parte, venía figurando en todos los planes oficiales.

El anteproyecto, elaborado en 1977 para la Municipalidad de Buenos Aires por la Dirección General de Investigación y Desarrollo (DIGID) del Ministerio de Defensa, preveía las mismas cuatro estaciones que el EPTRM (Emilio Mitre, Dávila, Varela y Lafuente), sólo con ligeras diferencias de ubicación debidas a la necesidad de adaptar el proyecto a la traza de la autopista¹⁸⁰.

A la altura de la calle Centenera se proyectó al principio un empalme con dos vías que se desprenderían mediante túneles de una vía, uno a cada lado del túnel principal, hacia la calle Emilio Mitre; este desvío no hacía sino responder al proyecto preparado por CONARSUD pocos

años antes, descripto en el capítulo precedente, para dar acceso al Taller Polvorín y que habría permitido prolongar la Línea E hasta Puán y Rivadavia. Otro "chicote" a la altura de Avenida del Trabajo y Emilio Mitre dejaba abierta la posibilidad de enlazar la Línea E con la futura cochera debajo del Parque Chacabuco, que no formaba parte del anteproyecto. El nuevo anteproyecto de este túnel, que ilustra la Figura 8.1 era una simplificación del proyecto preparado por la Consultora CONARSUD.

La estación terminal Lafuente se proyectaba con 3 vías, un andén central para las dos vías del lado norte y uno lateral para la vía sur. La estación estaría ubicada del lado oeste de la rotonda de la plaza Armenia, luego renombrada Plaza de los Virreyes. Un sector de túnel para cinco vías, se ubicaría debajo de la autopista para depósito de trenes, del que se desprenderían dos "chicotes" orientados hacia el norte, previendo una posible extensión debajo de la Avenida del Trabajo hasta el límite de la ciudad en la Avenida General Paz.

O sea que el anteproyecto de la DIGID se había compuesto como una suerte de mosaico que reunía todos los proyectos anteriores, dejando abiertas todas las posibilidades: llegar hasta el Parque Chacabuco, como lo pedía la Ordenanza 4.070 de 1930; construir la cochera debajo del parque, como lo había previsto el EPTRM; la construcción del ramal hasta la Avenida Rivadavia, proyectada en 1976, sobre lo cual las nuevas autoridades del Subte aún no tenían una posición tomada; y la antigua aspiración de llegar hasta la Avenida General Paz por la Avenida del Trabajo, contenida en el Plan Cóndor, sin descartar tampoco la prolongación hacia Ezeiza ¹⁸¹.

Una vez adjudicada la concesión de la autopista a la empresa Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) el proyecto tuvo algunas simplificaciones. El túnel entre el fondo de José María Moreno y la estación Emilio Mitre se construyó omitiendo los chicotes hacia la calle Emilio Mitre y también el chicote hacia la cochera de Parque Chacabuco. En cambio al oeste de la estación Emilio Mitre se construyó un chicote para un futuro acceso al Taller Polvorín. En el extremo de la línea, una vez relevada en detalle la infraestructura de servicios públicos en el subsuelo, se tomó la decisión de terminar la línea antes de llegar a los grandes conductos de Obras Sanitarias que corren bajo la avenida Lafuente, lo que obligó a un rediseño que finalmente cristalizó en la eliminación de la estación Lafuente. En el lugar que habría ocupado la estación Lafuente se proyectó una cochera, instalación necesaria de cualquier línea metropolitana, y que la Línea E hasta ese momento no tenía. AUSA construyó entre 1978 y 1982 la obra civil de estos 3 kilómetros de subterráneo. Alrededor del 20% fue excavado en túnel bajo las Avenidas Directorio y Del Trabajo y el 80% restante, incluidas las tres estaciones, se construyó a cielo abierto aprovechando las obras de la Autopista 25 de Mayo.

La iniciativa municipal presentaba aspectos contradictorios. Entre los positivos, encontramos los siguientes:

- a) Se aprovechó una oportunidad única para darle a la red de SBA una ampliación importante, del orden del 10%.
- b) Si bien no disponemos de las cifras, el costo de la obra habría sido menor, dado el método constructivo adoptado, frente al que hubiera resultado de una ejecución convencional debajo de la vía pública, durante el mismo período y en similares condiciones financieras.

Pero no faltaban los aspectos objetables:

- a) Se construyó el tramo menos prioritario para la red de SBA, ignorando nuevamente los resultados del EPTRM, que en ese momento ya deberían haber sido bien conocidos.
- b) Al no incluirse en el contrato las vías e instalaciones fijas que permitieran prestar el servicio, se demoró varios años la utilización del tramo, que se habilitaría sólo en noviembre de 1985.
- c) El conflicto entre la Municipalidad y la Secretaría de Transporte y Obras Públicas determinó que, no obstante tratarse de un gobierno autoritario, no se pusiera en práctica medida alguna de coordinación o complementación entre modos de transporte en la zona de la extensión.

Como saldo, la intervención municipal dio como resultado una obra discutible y no prioritaria, pero que sin embargo, y paradójicamente, estaba respaldada por toda la planificación preexistente elaborada en el anterior medio siglo. La Municipalidad creó así un hecho consumado que condicionó los estudios de la red de Subterráneos de la ciudad que tuvieron lugar a partir de 1980 y los desarrollos subsiguientes.

El Plan Municipal de 1980 y la Línea E

El artículo 4° de la ley 22.070 facultaba a la Municipalidad de Buenos Aires a "otorgar una o más concesiones o privatizar la empresa o sectores de la misma". Apenas transferido el Subte a la Municipalidad ésta llamó a una "Licitación pública nacional e internacional a efectos de adjudicar el Contrato de Concesión para la remodelación, extensión, operación y mantenimiento de las líneas que integran la red metropolitana de Subterráneos" ¹⁸². Fue una iniciativa pionera, que se anticipó a la privatización que se concretaría con éxito en 1994.

El Pliego de Especificaciones Técnicas de dicho llamado contenía el plan básico de expansión y de mejora de la red al que debería ajustarse el futuro concesionario. Dicho plan fue elaborado analizando ocho alternativas de expansión del sistema, la primera de las cuales era la del anterior plan oficial, es decir, el EPTRM. Por primera vez se aplicaron las modernas técnicas de análisis de sistemas de transporte urbano para encontrar la mejor alternativa de una red para SBA y para estimar el tráfico futuro sobre esa red ¹⁸³.

La Figura 8.2 muestra la red propuesta en 1980. El Plan Municipal proyectó las siguientes modificaciones en la Línea E:

- a) En el extremo oeste, su prolongación hasta la zona de Parque Almirante Brown.
- b) En el extremo céntrico, su conexión con la Línea D, para formar con ella una única línea "pasante" denominada D/E.

El estudio que definió la red del Plan Municipal fue realizado por los consultores ATEC de la Argentina y Barton - Aschman de los Estados Unidos, quienes mantenían reuniones de consulta y exposición de resultados con el Intendente y los secretarios del Municipio y los directivos de Subterráneos de Buenos Aires S.E.. Pero la empresa municipal no tuvo participación directa en la elaboración del plan y esto motivó que el mismo no fuera bien conocido, ni finalmente aceptado. Cuando a comienzos de 1982 el Brigadier Cacciatore dejó el cargo, la Municipalidad se desentendió del plan.

Por otra parte, el Plan Municipal venía incluido en una propuesta de explotación privada del sistema, concepto éste novedoso para la época, pero que no era compartido ni por la mayoría de la opinión pública ni por influyentes sectores de las fuerzas armadas, incluso de la Fuerza Aérea a la que pertenecía el Intendente Cacciatore. Al establecerse el gobierno constitucional en diciembre de 1983 el Plan Municipal fue definitivamente dejado de lado, aparentemente sin mayor análisis de sus propuestas técnicas, algunas de las cuales bien habrían podido conservar vigencia en el revitalizado contexto de la gestión municipal.

La extensión proyectada al Parque Almirante Brown

Como se ha dicho, los consultores a cargo del estudio de la red analizaron ocho alternativas que incluían diferentes variantes para cada línea. En el caso de la Línea E, los consultores decían ¹⁸⁴:

"Una decisión anterior a este estudio fue la prolongación de la Línea E, desde la actual terminal José María Moreno hasta Varela. Posteriormente la Municipalidad decidió una segunda prolongación hasta la intersección de la Avenida Lacarra con la Avenida Castañares, en el Parque Almirante Brown".

De aquí se deduce que la segunda prolongación mencionada no estuvo avalada por el estudio de la red. En realidad la decisión municipal se basó en la posibilidad de incluir el nuevo tramo de la Línea E dentro del adicional de obras que permitía la ley de obras públicas en el contrato de las Autopistas AU-1 y AU-6, que la Municipalidad aprovechó para dar comienzo a la obra. de la menos necesaria de las autopistas urbanas, la llamada AU-7 ¹⁸⁵. El entusiasmo por estas obras se explica porque durante la gestión del intendente Cacciatore la Municipalidad había lanzado un ambicioso programa de renovación urbana en la zona del llamado Parque Almirante Brown, radicando importantes actividades de tipo recreacional (parque de diversiones, parque zoo-fitogeográfico, etc.). Como resultado de este adicional de contrato se construyeron algunos viaductos de la autopista AU-7, y algunas obras de extensión del Subte, todo lo cual quedó inconcluso después de la crisis económica y de los sucesos políticos de 1982. La Figura 8.3 muestra el trazado del tramo que se proyectó como resultado de tal decisión.

La prolongación a Parque Almirante Brown permitió a los consultores proponer una solución al problema del establecimiento para mantenimiento ligero y playa de coches de la Línea E (y para la D, que como enseguida veremos, se integraría con la anterior). Se proponía a tal fin un predio de unos 50.000 metros cuadrados al este de la Avenida Lacarra.

También se planificó una estación de transferencia para colectivos y una amplia playa de estacionamiento para automóviles privados, con el propósito de que la estación terminal Parque Almirante Brown de la Línea E fuera un centro de transbordo muy bien ubicado para captar los viajes de un amplio sector del sudoeste de la Capital Federal y del oeste del Gran Buenos Aires, al ser accesible desde las autopistas que convergerían en la zona: la Dellepiane (Ezeiza), la Perito Moreno (Acceso Oeste) y la futura AU-7, todo lo cual esquematiza la Figura 8.4 ¹⁸⁶. Nada quedaría en pie de esta planificación.

Nuevo planteo del enlace de las líneas D y E

El estudio de demanda efectuado por los consultores para las redes alternativas demostró que la sola prolongación de la Línea E desde José María Moreno hacia el oeste, no era suficiente para llevarla a un nivel de actividad similar al del resto de la red de SBA. La primera alternativa evaluada por los consultores fue la "Alternativa 1", que era la red del EPTRM, que incluía para la Línea E la extensión José María Moreno - Varela, sumada a la mejora general de la velocidad comercial, de la frecuencia del servicio y del confort sobre todas las líneas. Respecto de esta alternativa los consultores expresaban ¹⁸⁷:

"La extensión y las posibilidades de transbordo con las nuevas líneas (H y F) aumentan sustancialmente el tráfico de la Línea E, pero aún así resulta pequeño comparando con las otras líneas; la Alternativa 1 (EPTRM) no proporciona un acceso directo al Microcentro para la Línea E."

Aquí los consultores identificaron nuevamente el principal problema de la Línea E, detectado por cierto desde la misma gestación de la concesión de la CHADOPYF. El tramo de acceso a Plaza de Mayo habilitado en 1966 había traído la Línea E a un punto importante, pero en cierto modo marginal al Microcentro y Macrocentro, zonas éstas que se extienden hacia el norte de la Avenida de Mayo. Las líneas A y D que también finalizan en Plaza de Mayo, alcanzan este punto atravesando el Macrocentro, área donde tienen varias estaciones cada una. Esto no sucedía con la Línea E, cuya estación Bolívar, situada en el borde del Microcentro, concentraba el 60% del tráfico de la Línea; cabía suponer que si la Línea E tuviera mayor cantidad de estaciones céntricas, su tráfico aumentaría considerablemente.

Según los consultores, en la Alternativa 1 (red del EPTRM) la Línea E habría llegado a unos 179.000 pasajeros diarios, frente a los apenas 47.000 que la usaban con la red que estaba en servicio en 1980 (funcionando entre Bolívar y J.M.Moreno) y a los 67.000 que la usarían con la misma red remodelada y modernizada. Habría por lo tanto un importante aumento de tráfico sobre la Línea E en la red de la Alternativa 1, pero esto se debía a la inserción de la Línea E en una red de 90 kilómetros con varias líneas transversales, en la que predominaban los viajes con transbordo con las líneas F (Entre Ríos-Callao), H (Jujuy-Pueyrredón) y G (Bolívar-San Martín). En cuanto a los viajes sin transbordo, o sea los exclusivos de la Línea E, el estudio los estimaba en solamente 47.000 pasajeros diarios, o sea apenas el 26% de aquel total. Este resultado ratificaba que la Línea E por si sola no era eficaz para captar mucho tráfico, y que por lo tanto su prolongación no estaría justificada en tanto no existiera completa la red con las nuevas líneas transversales, F G y H (ver la Figura 7.1. del Capítulo 7).

Frente a esa comprobación, los consultores ensayaron una alternativa en la cual reactualizaban la idea de crear una línea diametral enlazando la E con la D. Los resultados obtenidos en esta alternativa hizo que los consultores escribieran ¹⁸⁸:

"Se vio que este enlace aumenta significativamente el tráfico sobre la Línea E; en esta alternativa ... la Línea E transportaría en su punto de carga máxima tres veces más pasajeros que la Línea E existente remodelada. Los resultados del análisis de demanda de la línea combinada E/D fueron tan satisfactorios y su factibilidad tan comprobada, que el enlace se mantuvo en todas las otras alternativas puestas a prueba".

En la alternativa de red finalmente propuesta por los consultores para SBA con las líneas D y E integradas, el tráfico diario del conjunto no es comparable con la alternativa EPTRM, porque las redes son muy diferentes. Pero la comparación puede hacerse examinando el tráfico sobre el tramo más cargado de la Línea E, viéndose que:

En la red del año 1980, del orden de:	38.000 pas/día
En la red del año 1980 al remodelarse y mejorarse la calidad del servicio:	50.000 pas/día
En la red del EPTRM, con las líneas transversales de Callao/E.Ríos y Pueyrredón/Jujuy:	120.000 pas/día
En la red con la propuesta con el enlace de las líneas D y E:	190.000 pas/día

Una estimación en base a datos no publicados del estudio permite deducir que en la red total propuesta en 1980, de sólo 75 kilómetros (frente a los 90 km de la red del EPTRM), modernizada y con la Línea E extendida hasta Parque Almirante Brown, el enlace E/D aportaba al sistema en el orden de 15 millones de pasajeros anuales, que de no existir aquél no usarían el subterráneo. Nótese que la red propuesta en 1980 (Figura 8.2.) carecía de otras vinculaciones transversales para la Línea E.

Los pasajeros "ganados" para la Línea E serían aquellos que viajarían entre la zona de influencia de la Línea E con su prolongación hacia Parque Almirante Brown, y las estaciones de la Línea D, principalmente las del Macrocentro (entre Catedral y Pueyrredón), viajes que sería posible realizar sin transbordo. A éstos se agregarían los pasajeros que serían atraídos al poder usar la Línea E combinando con la Línea B con un único transbordo, en el nudo de las estaciones 9 de Julio/ Carlos Pellegrini, viajes éstos que en la red EPTRM estaban obligados a dos transbordos.

ATEC y Barton Aschman examinaron la factibilidad técnica del enlace D/E, concluyendo que era posible ejecutarlo dentro de los límites de diseño adoptados para la red en general. El túnel de enlace saldría de la estación Bolívar, descendiendo hasta cruzar por debajo de la Línea A y por encima del túnel de cargas del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento (debe destacarse además que existe el antecedente de la cola de maniobras de la propia Línea E debajo de Plaza de Mayo cuya construcción en 1965 requirió una obra similar); para subir a continuación con una rampa hasta la estación Catedral.

Planimétricamente se dispondría una curva con un radio de 100 metros y una rampa hacia Catedral del 3,59% (Figuras 8.5 y 8.6). La combinación de la rampa con la curva resultaba en una rampa equivalente del 4,5%, que es alta pero operable para el material rodante eléctrico.

Si bien se trató de un anteproyecto, en la etapa de la licitación que siguió los tres consorcios que presentaron ofertas no opusieron objeciones técnicas al enlace E/D, mientras que sí lo hicieron en el caso de los anteproyectos propuestas en otros sectores de la red, presentando sus propias variantes. Uno de los consorcios, inclusive, presentó una "marcha tipo" de trenes en la Línea D/E, lo que confirma que también en un análisis operativo el enlace resultaba viable.

A pesar de sus ventajas, una vez fracasada la licitación de privatización y la gestión del intendente Cacciatore, el enlace E/D fue desestimado por las autoridades de SBASE, como todo el resto del plan.

Las obras ejecutadas hasta 1983

En cuanto al tramo construido por AUSA dentro del contrato de la Autopista 25 de Mayo, hasta 1982 sólo se habían completado las obras civiles, pero no la vía ni las demás instalaciones fijas, lo que demoró su entrada en servicio hasta 1985.

De las obras nuevas previstas para la Línea E en el Plan Municipal de 1980, sólo se ejecutó parcialmente una corta sección del tramo Varela - Almirante Brown, en la parte en que el trazado emergía a superficie, precisamente en el terreno donde estaba el obrador de la autopista. La obra estuvo también a cargo de AUSA, como ampliación del contrato de las autopistas AU-1 y AU-6, pero quedó inconclusa a partir de 1982 al evidenciarse la falencia financiera acumulada como resultado del retraso del tipo de cambio registrado durante el período de construcción de las autopistas, entre 1978 y 1980.

Solamente fueron construidos poco más de 150 metros, que incluían la rampa a superficie orientada hacia el sur y un corto tramo de túnel en bóveda. Una galería de avance fue construida desde el extremo oeste de la línea ya construida, siguiendo un trazado en suave curva que empalmaba con el túnel ejecutado. Una reja de ventilación en la calle Zuviría un poco al oeste de su intersección con Pergamino, era el único vestigio de la obra subterránea para los vecinos de la zona ¹⁸⁹.

El enlace de la Línea E con el túnel que debía salir a superficie dio lugar a marchas y contramarchas, típicas de toda la historia de la Línea E. Cuando en 1977 se decidió alargar la Línea E hasta Lafuente, se había previsto una futura extensión hacia la Avenida del Trabajo. Pero al pasarse a la etapa de diseño final, se abandonó la estación Lafuente como terminal, y se optó por terminar la Línea E en una cochera en ese mismo lugar, cuyo túnel fue construido. Más tarde, cuando en 1980 se optó por la extensión hasta el Parque Almirante Brown, para evitar relocalizar los grandes conductos de Obras Sanitarias de la Nación en la rotonda de la plaza Armenia, se decidió empalmar con dos "chicotes" ubicados al oeste de la estación Varela; y como el túnel hasta la cochera Lafuente ya había sido hormigonado, fue demolido (en 1981) un sector de la bóveda para realizar los chicotes, por lo visto otra tradición en la Línea E.

Pero finalmente, con los chicotes ya construidos se resolvió que lo correcto era reubicar los conductos de la plaza Armenia, y el proyecto fue nuevamente modificado, diseñándose el empalme directo con el túnel de la cochera a la altura de la calle Lafuente, debajo de la mencionada rotonda. Allí se ejecutaron en 1981 dos cortos segmentos aislados de bóveda para doble vía intercalados entre los conductos, pero no se finalizó el empalme porque al interrumpirse los trabajos adicionales de la Autopista AU-7 por AUSA quedó sin desviar un conducto de Obras Sanitarias de diámetro 2,50 m. La Figura 8.7 muestra el trazado del tramo inconcluso de salida de la Línea E a la superficie. Anticipamos a nuestros lectores que cuando dicho túnel fue finalmente construido, el proyecto sufrió nuevas modificaciones.

La evolución de la demanda

Durante este período la Línea E no concretó ninguna extensión., pero se consolidó el efecto de la extensión a José María Moreno y se capitalizó el efecto de la penetración al Centro, concretada en 1966. Mientras que la demanda del Subte quedó estancada, oscilando alrededor de los 200 millones de viajes pagos (Apéndice 3), la Línea E mostró una suave tendencia al crecimiento, y su participación en el total de viajes de la red pasó del 6,5% en 1976 al 7,5% en 1983.

A esta evolución positiva contribuyó quizás la entrada en servicio de los coches Fiat-Materfer, a partir de 1980. Estos vehículos habían sido comprados para la Línea A, siendo los únicos capaces de funcionar con la tensión de alimentación de 1.100 V de dicha línea, o con la de 1.500 V de las líneas C, D y E. Al recibirse los primeros coches de la serie la Gerencia Técnica de SBA entendió que tratándose de un material rodante nuevo era conveniente destinarlo transitoriamente a la línea menos exigida de la red, que era la Línea E. Fue así que en 1980 estos vehículos comenzaron a suplantarse gradualmente a los General Electric. Pero el cambio sustancial para los usuarios de la Línea E fue que simultáneamente el servicio comenzó a prestarse con formaciones de cuatro coches. El servicio de la Línea E se volvió entonces un poco más atractivo, a pesar de que la frecuencia de servicios siguió siendo baja. Esa mejora fue sin embargo transitoria, porque en los años siguientes los trenes Materfer pasaron a la Línea D y la crónica escasez de material rodante hizo que en la E volvieran a correr trenes de dos o tres coches.

Figura 8.1 Nuevo anteproyecto J. M. Moreno – Lafuente (1970)



Fuente: Consultora CONARSUD; *Prolongación de la Línea E de Subtes*; Plano I-75-281 al I-75-285; Septiembre 1977.

Figura 8.2 Red propuesta por la Municipalidad en 1980



Figura 8.3 Trazado del tramo que se proyectó a Parque Almirante Brown

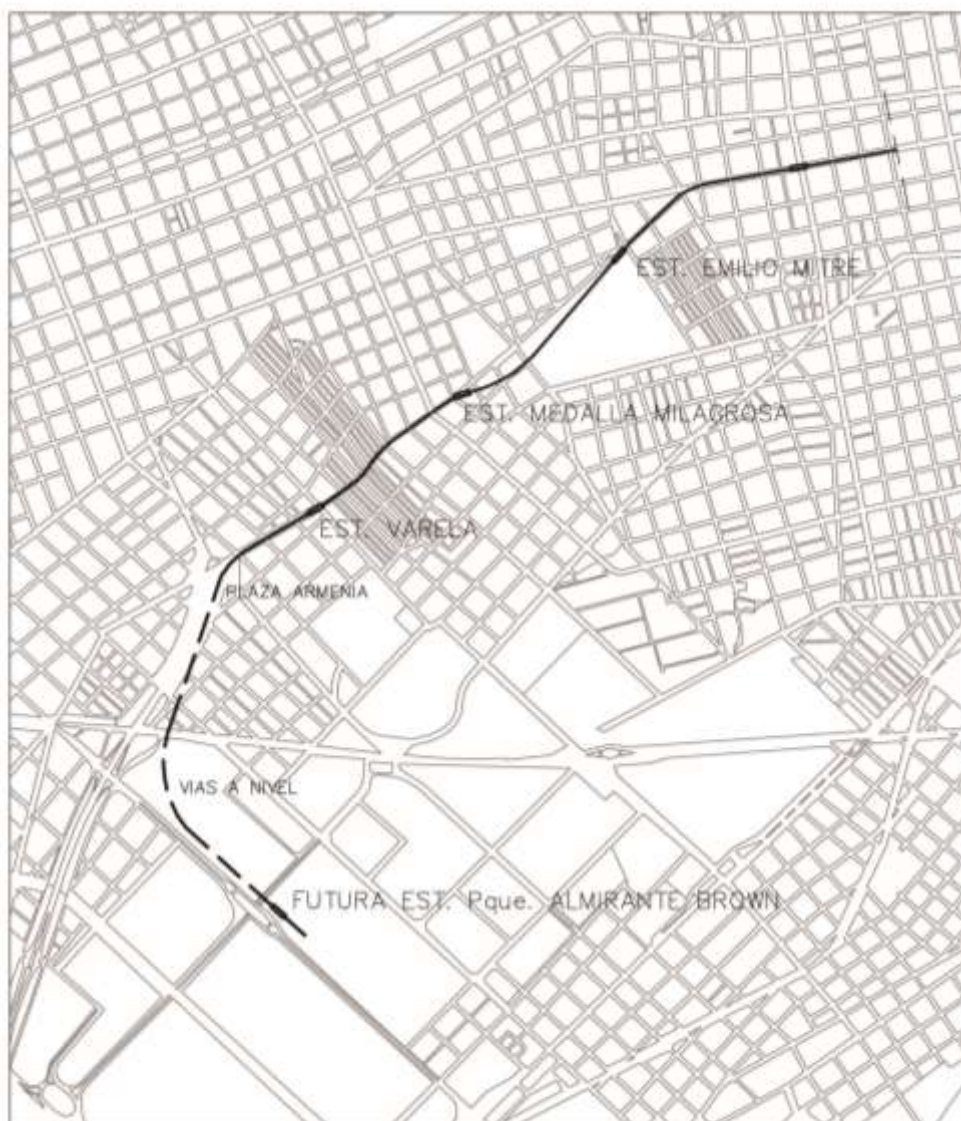


Figura 8.4 Estación de transferencia para colectivos y playa de estacionamiento para automóviles privados en Parque Almirante Brown

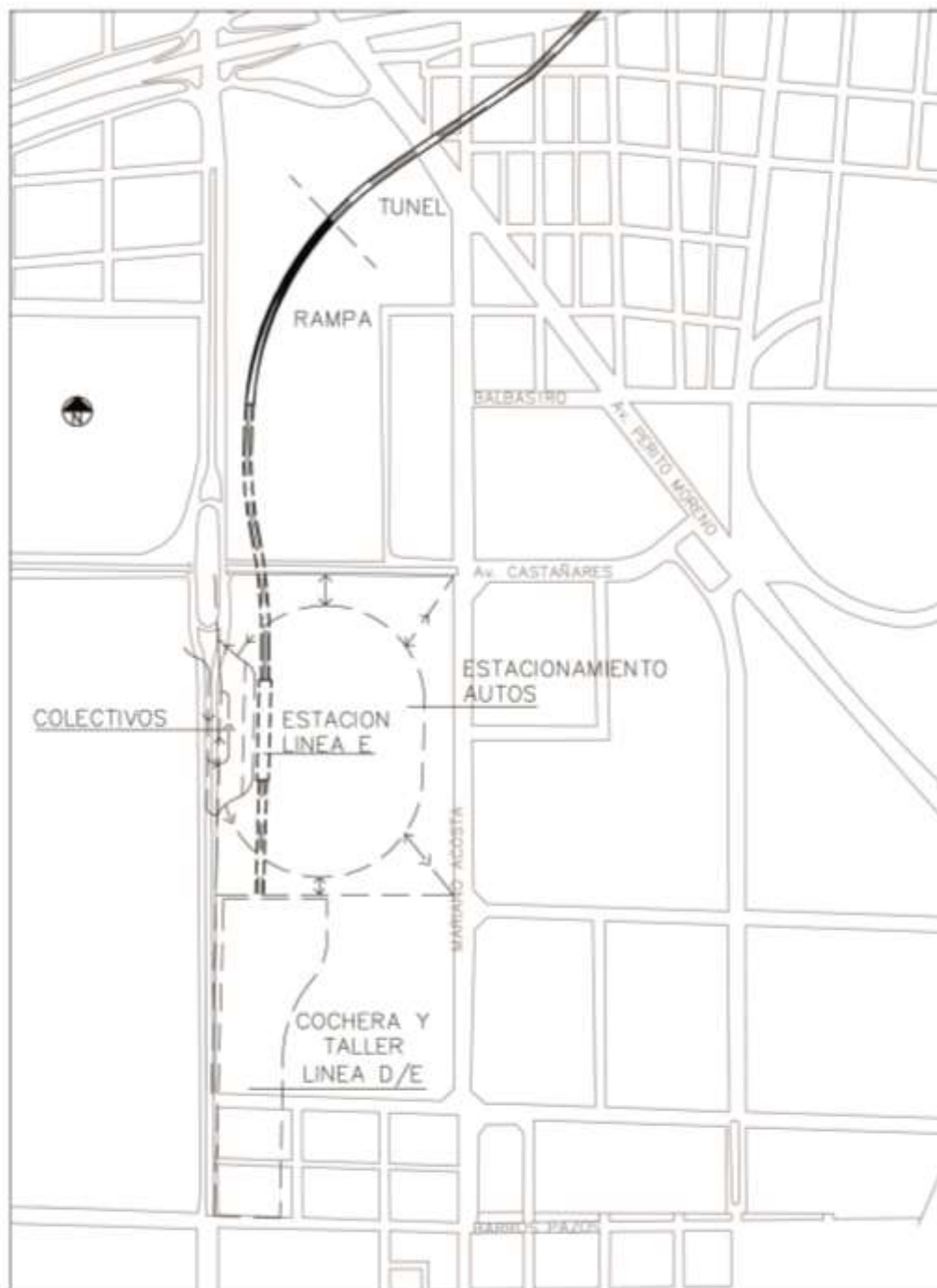


Figura 8.5 Planimetría Enlace E/D

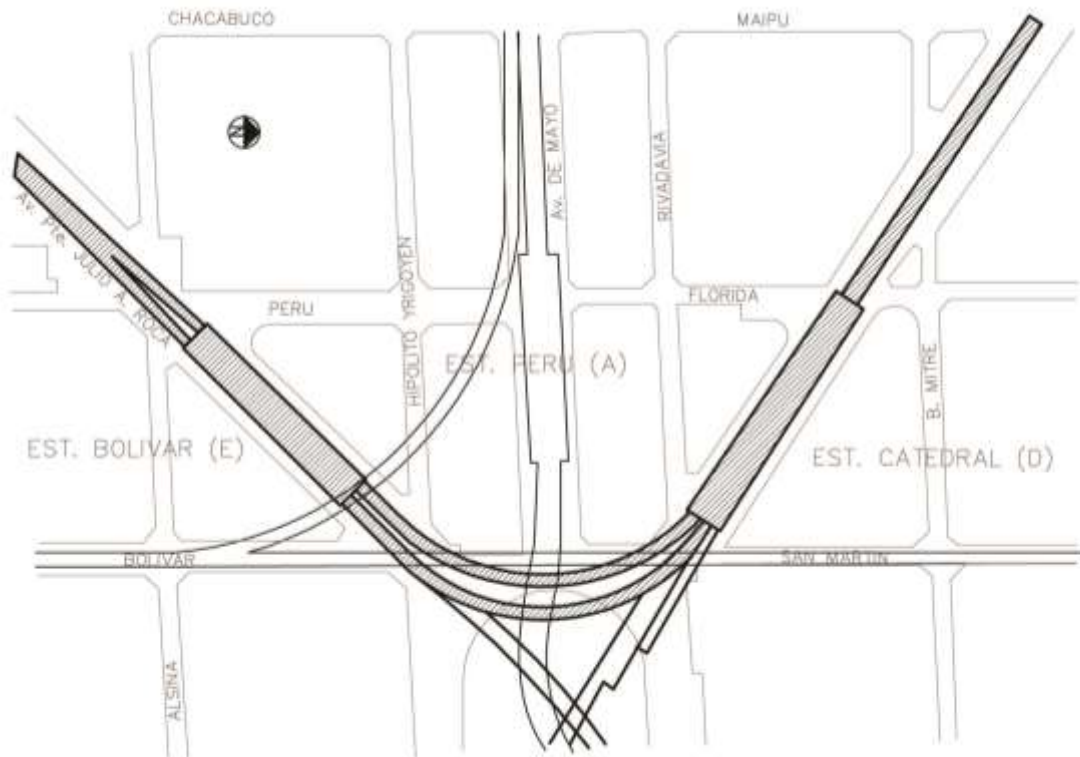


Figura 8.6 Altimetría Enlace E/D

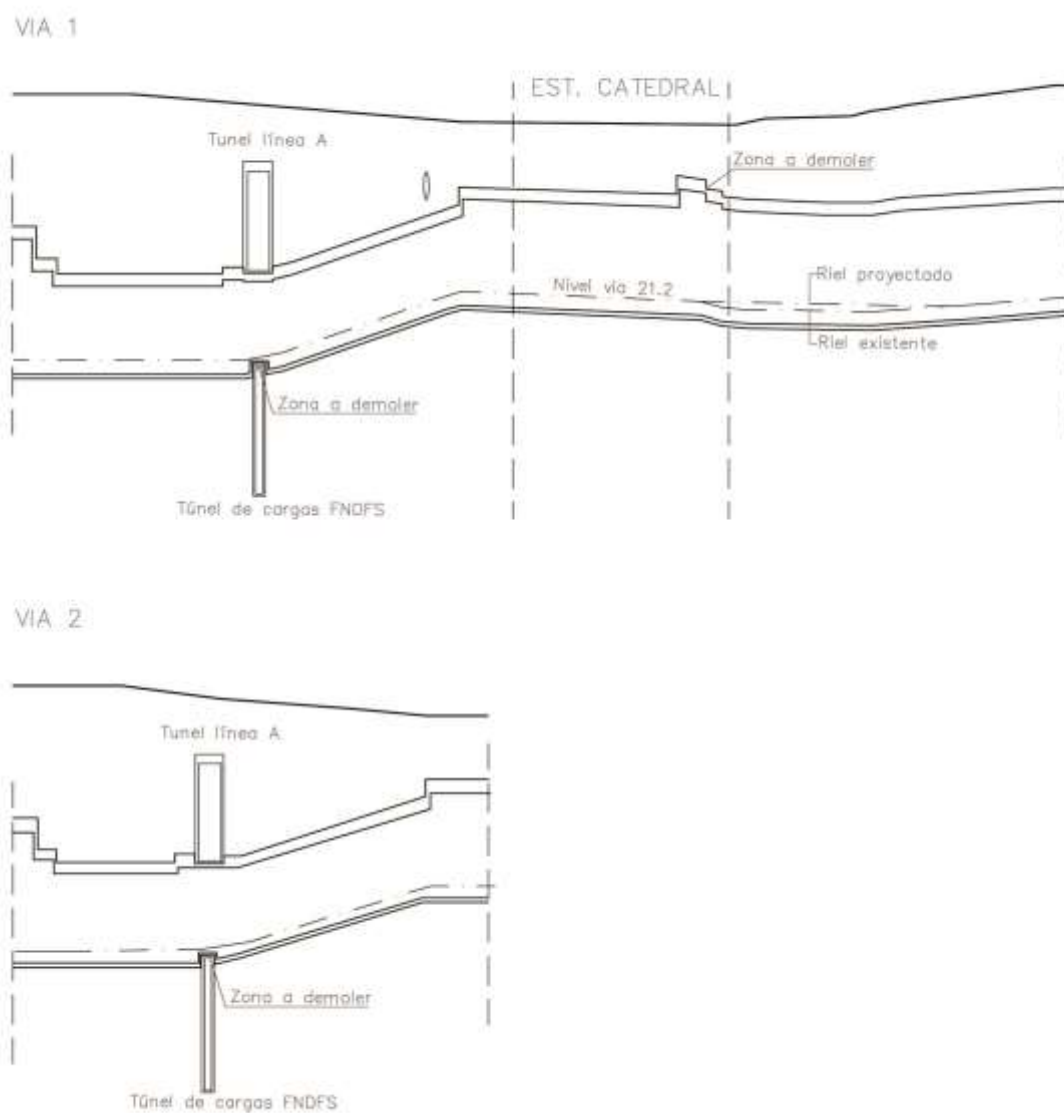


Figura 8.7 Trazado del tramo inconcluso de salida de la Línea E a la superficie
(1981)



CAPITULO 9

FINALIZACION DE LA LINEA E – EL PREMETRO (1984-1988)

Un trascendente cambio político

A partir de 1981 el gobierno militar tuvo crecientes dificultades en el manejo de la economía del país. En 1982, después de la derrota en la guerra de las Malvinas, el régimen se vio obligado a encarar el restablecimiento de las instituciones de la Constitución. Después de las elecciones de octubre de 1983, a fines de ese año asumió la Presidencia de la Nación Raúl Alfonsín, estableciéndose en el país por primera vez en muchas décadas un gobierno totalmente democrático y, al mismo tiempo, indiscutiblemente legítimo. Seis años más tarde ese gobierno sería sucedido por otro de signo político opuesto, también libremente elegido, inaugurando así el esperado retorno a la normalidad de la alternancia en el ejercicio del poder, propia de la democracia.

El período abierto en 1983, sin embargo, se vivió con crecientes dificultades económicas, en cuyo transcurso comenzó a gestarse un cambio global de la opinión pública respecto de la intervención del estado como empresario de la producción y de los servicios públicos. Los cambios de fondo se producirían sólo a partir de 1989, pero comenzaron a gestarse tímidamente en este período.

En el campo del transporte urbano de la ciudad de Buenos Aires, sin embargo, hubo pocos cambios. El sistema en su conjunto tendió a estancarse; en el transporte automotor aparecieron los colectivos "diferenciales", y los medios ferroviarios entraron en una fase final de declinación, apenas alterada por la espectacular modernización del Ferrocarril General Roca, por cierto que a enorme costo.

En cuanto al subterráneo, para la ciudad continuaron los efectos positivos de su transferencia a la Municipalidad de Buenos Aires. El poder político municipal, ahora ejercido democráticamente, demostró mayor interés en el sistema, y lo hizo a través de iniciativas tales como la extensión de la Línea D. Pero el enfoque privatizador que había encarado la administración militar del intendente Cacciatore quedó por un tiempo olvidado. Dos hechos destacados de esta nueva etapa fueron la terminación de la Línea E y la realización del Premetro.

Pero los dos últimos años de gobierno del Dr. Alfonsín fueron agitados, al perder su partido las elecciones parlamentarias de 1987. El gobierno se lanzó entonces a una tardía política de apertura de las empresas públicas a la gestión privada, sin conseguirlo, y tras un último intento de estabilización económica lanzado a fines de 1988 debió enfrentar el estallido inflacionario de principios del año siguiente en plena campaña electoral. El gobierno que lo sucedería encaró un profundo cambio de política económica, que culminaría con la concesión a empresas privadas de los servicios del Subte y de los ferrocarriles suburbanos.

Terminación del tramo José María Moreno-Varela

La administración que se hizo cargo de SBASE en diciembre de 1983 abordó como primera prioridad conseguir la habilitación del tramo José María Moreno - Varela, construido por la empresa Autopistas Urbanas S.A. con un alto grado de avance de las obras civiles básicas, pero faltando

completar las terminaciones de las estaciones e instalar todo el equipamiento: vías, señales, alimentación eléctrica, etc.

La realización de las obras necesarias se vio demorada por la negociación entre AUSA y la Municipalidad de Buenos Aires, ya que hasta ese momento el túnel construido seguía en poder de la concesionaria de la autopista ¹⁹⁰. La situación guardaba alguna similitud con la de 1944, cuando la Línea E era un túnel listo para ser habilitado que permanecía en poder de las empresas constructoras alemanas. A principios de 1984 estaba planteada una situación de litigio entre la Municipalidad y AUSA, sobre el conjunto de las obras construidas por la última. Lo que sucedía era que a partir de 1981 la moneda argentina se había devaluado y las tarifas percibidas por el peaje, cuando las autopistas de la concesión fueron habilitadas, era totalmente insuficiente para pagar el endeudamiento contraído por AUSA entre 1978 y 1980, cuando la situación era la inversa, o sea una moneda local sobrevaluada.

Hubo un arreglo entre las partes y por acuerdo del 7 de setiembre de 1984 entre AUSA y SBASE, ésta pudo tomar posesión de los 2.955 metros de túnel de la Línea E, el 25 de setiembre siguiente. El acuerdo expresaba que dado el avanzado estado de ejecución de las obras y por las razones de utilidad pública, la Municipalidad decidía que sería SBASE quien ejecutaría los trabajos pendientes.

Enseguida la empresa municipal encaró la terminación de las obras. Según información de SBASE publicada por el Centro Argentino de Ingenieros ¹⁹¹, se estimaba el siguiente tráfico en las nuevas estaciones:

Emilio Mitre	4.000 pasajeros/día
Medalla Milagrosa	3.500 "
Varela (terminal)	9.000 "

Esto sumaba un total en ambos sentidos de unos 33.000 pasajeros/día, lo que representaría, respecto de los 44.000 pasajeros diarios existentes en aquel momento un aumento del 75 %. Como punto de referencia, en 1980 las estaciones Avenida La Plata y José María Moreno habían originado un tráfico hacia el Centro de 4.100 y 5.500 pasajeros diarios, respectivamente. Cabía suponer que la prolongación haría caer la demanda de José María Moreno ya que muchos pasajeros que allí llegaban en colectivos desde el oeste preferirían transbordar en las nuevas estaciones. Las cifras estimadas por SBASE no incluían el aporte de la proyectada línea alimentadora de tipo tranviario, denominada "Premetro", a la que se alude más adelante.

A mediados de 1984 SBASE lanzó la licitación N° 12.247/84, con apertura el 15 de octubre de 1984, para: i) completar las obras civiles; ii) tendido de las vías; iii) tendido de la línea de contacto; iv) provisión e instalación de una subestación; v) provisión de equipos mecánicos auxiliares; todo ello entre las progresivas 7.037,83 y 9,730. El presupuesto oficial era de 465 millones de pesos argentinos. El plazo de ejecución sería de 7 meses. Participaron de la licitación las empresas: SADE, TECHINT, SIEMENS, FEBO, TEYMA, IATE, PIRELLI, DESACI, ARISTARCO Y KANTEC ¹⁹².

Las obras se adjudicaron a principios de 1985 al consorcio TECHINT-SADE, comenzando los trabajos el 27 de marzo de 1985. Ese día SBASE anunciaba el comienzo de las obras con la colaboración financiera de un consorcio de bancos, liderado por el Banco de la Ciudad de Buenos

Aires, e integrado por los bancos de Crédito Argentino, el Citibank y el Banco de Quilmes, habiendo sido las obras aprobadas por la Ordenanza N° 40.324. Las obras debían durar 7 meses y ese plazo se cumplió, puesto que el 7 de octubre del mismo año se libró provisoriamente al servicio el tramo José María Moreno - Emilio Mitre.

En realidad el servicio al público comenzó el día siguiente, 8 de octubre, con un servicio de "lanzadera" que era prestado por un juego de dos coches que iba y venía por la vía norte, mientras se atendía el servicio José María Moreno - Bolívar desde la vía sur. Los pasajeros debían trasbordar entre ambos trenes, y el servicio provisorio se prestaba sólo durante tres horas en la mañana (de 7 a 10 hs.) y otras tantas en la tarde (de 17 a 20 horas), siendo gratuito el viaje entre J.M.Moreno y Emilio Mitre a título promocional. El anuncio oficial de SBASE decía que se trataba de una prestación de *pre-operatividad* y asentamiento. El 31 de octubre de 1985 se inauguró la estación Varela, operando con la misma modalidad de uso gratuito para quienes se movían sólo dentro del nuevo tramo. Presidió el acto el intendente municipal Dr. Julio César Saguier y habló el presidente de Subterráneos de Buenos Aires, ingeniero Nicolás Vicente Gallo. Bendijo las obras el cura párroco de la iglesia de la Medalla Milagrosa, padre Malvárez.

El 18 de noviembre se comenzó a prestar el servicio directo Bolívar - Varela, restringido al horario entre las 7 y las 20 horas, en tanto el tramo antiguo se seguía operando en su habitual horario de 5 horas a 22,30 horas, quedando simultáneamente suprimido el uso gratuito. Finalmente el 27 de noviembre de 1985 fue habilitada la estación intermedia Medalla Milagrosa (antes llamada Dávila), quedando completo el tramo hasta Varela y faltando a esa fecha finalizar trabajos de señalamiento en la nueva terminal.

Características de la sección José M. Moreno - Varela

El diseño de las estaciones era más amplio que el tradicional de CHADOPYF, adoptado sobre toda la línea hasta José María Moreno. Los andenes laterales de Emilio Mitre, Medalla Milagrosa y Varela son de 3,60 m de ancho. Otras particularidades de cada estación son las siguientes.

Emilio Mitre es una estación construida en caverna debajo del Parque Chacabuco. Sus andenes son de 110 metros de longitud. Para cada uno se previó una vinculación con el vestíbulo superior mediante dos *módulos* de escalera fija y mecánica apareadas. De las escaleras mecánicas sólo fueron instaladas las de sentido de marcha hacia arriba en el andén sur, para beneficio de los pasajeros provenientes del Centro. El vestíbulo construido en el ángulo noreste del parque se vincula con la calle por dos accesos.

Medalla Milagrosa había sido construida a cielo abierto y tiene techo plano. Sus andenes son similares a los de Emilio Mitre y el acceso al vestíbulo resuelto de modo diferente: para cada andén se construyó un módulo para dos escaleras mecánicas y una fija. De las primeras se instalaron las de sentido hacia arriba para ambos andenes. La estación está ubicada debajo de la autopista y en posición diagonal respecto de la avenida Eva Perón (del Trabajo). El vestíbulo está debajo de la autopista a un nivel un poco inferior al de la avenida citada y la estación propiamente dicha está separada del espacio público por una suerte de plaza seca también debajo de la autopista¹⁹³.

Varela tiene una solución estructural similar a la de Medalla Milagrosa. El vestíbulo debajo de la autopista y casi al nivel del terreno, y la salida es hacia la calle Varela. Los andenes laterales vinculan con el vestíbulo en forma similar a la de Emilio Mitre. De las cuatro escaleras mecánicas

previstas, sólo fue instalada la del andén sur en sentido hacia arriba. Los andenes de Varela tienen una particularidad: su longitud es de 140 metros y tienen un trazado en planta con una suave curva que acompaña la de la autopista. A qué obedece el largo inusual de los andenes, ya que en toda la línea miden 110 metros, no ha quedado documentado. Podría deberse a que al construirse la estructura de la estación ella estaba prevista como terminal de la Línea E, aunque no exista relación directa entre ambas cosas.

En las estaciones la vía se tendió sobre una solera de hormigón, con fijación elástica aislante de las vibraciones, y dejando entre ambos rieles un hueco de profundidad suficiente para que cupiera sin dificultad el cuerpo de alguien que cayera a la vía.

Para alimentar la tracción del nuevo tramo, fue construida la subestación Emilio Mitre, ubicada debajo del Parque Chacabuco, frente a la calle Emilio Mitre y al sur del túnel, por los contratistas Siemens y Brown Boveri Sudamericana S.A.. El señalamiento eléctrico automático fue contratado con la empresa argentina SERVOTRON, siendo casi toda la provisión, con excepción de los relés, de fabricación local. Las escaleras mecánicas fueron provistas por la firma local Febo.

El costo que significó la habilitación hasta Varela, según información que hizo pública SBA, fue a valores monetarios de octubre de 1985 (tipo de cambio 1 U\$S = 0,8 Austral):

Obra Civil (vías y estaciones)	Austres	5.643.000
Ingeniería	"	256.000
Señalización	"	681.000
Cables y conductores	"	1.023.000
Subestación	"	1.088.000
Escaleras mecánicas	"	213.000
Total	"	8.904.000

Es decir, un total del orden de los 11,13 millones de dólares de aquel momento.

La estación Plaza de los Virreyes

El 5 de abril de 1984 se hizo el anuncio público del proyecto de complementar la Línea E con dos líneas alimentadoras (llamadas E1 y E2) de tipo tranviario moderno, a las que SBASE denominó "Premetro". La primera alcanzaría la estación Lugano del ferrocarril Belgrano, y el barrio Piedrabuena, sobre la Avenida General Paz; la segunda, llegaría hasta el barrio General Savio, conocido como "Complejo Lugano". El primer anuncio público indicaba que ambas líneas de Premetro partirían de la estación de transferencia "Lacarra" cuya ubicación no estaba bien determinada en la información periodística¹⁹⁴; más tarde se anunció que esa cabecera estaría en la estación Varela, donde se construiría una terminal en superficie ubicada debajo de la autopista 25 de Mayo¹⁹⁵.

Finalmente el proyecto del Premetro fue modificado, desplazándose su terminal a la Plaza de los Virreyes (antes Plaza Armenia). En ese lugar terminaba el túnel construido por AUSA, previsto originalmente para cuatro vías y destinado a la cochera de la estación terminal Varela. Se resolvió entonces extender hasta Plaza de los Virreyes los servicios de la Línea E, utilizando el espacio de la proyectada cochera para una nueva estación, que sería entonces la terminal de la Línea E¹⁹⁶, e implantar allí la terminal del Premetro.

La nueva estación de la Línea E se construyó con dos vías y un andén central, más una vía auxiliar corta para el estacionamiento eventual de una formación de 4 o 5 coches o de alguna máquina de mantenimiento de vía (Figura 9.1). Desde el andén los pasajeros acceden por una escalera fija a la rotonda de Plaza de los Virreyes donde se instaló un centro comercial. Su inauguración tuvo lugar el 8 de mayo de 1986, presidiendo el acto el intendente Julio César Saguier, quien fallecería poco después. Habló también el ingeniero Gallo y bendijo la nueva estación el párroco de Santa Clara, padre Domingo Severino.

La decisión de construir la estación Plaza de los Virreyes en sustitución de la cochera nos merece un juicio favorable. El lugar resulta muy bien situado para un centro de transbordo, ya que como importante nudo vial concentraba los recorridos de varias líneas del autotransporte. Las líneas de colectivos que pasaban por ese punto en 1986 eran las siguientes: 4, 7, 50, 56, 76, 86, 97, 101, 103 y 107¹⁹⁷. La cochera suprimida no dejaba de ser necesaria, pero podía ubicarse ventajosamente en el futuro en el área que había previsto el Plan Municipal de 1980, usando en túnel de acceso a superficie cuya construcción estaba comenzada.

Desafortunadamente no se realizaron en Plaza de los Virreyes comodidades para el acceso de los colectivos, y es así que a casi 25 años los pasajeros que transbordan a la mayoría de las líneas que pasan por allí deben caminar una o dos cuadras, y cruzar la calzada de la rotonda, lo cual es un disuasivo del viaje combinado; además varios de los flujos peatonales no están protegidos por semaforización, en particular el que viene desde y va hacia el tramo oeste de la avenida Eva Perón. Aunque SBASE actuaba en la órbita municipal y habría podido conseguir la colaboración de la Dirección de Tránsito, no lo intentó o si lo hizo no lo consiguió.

Por otra parte el 27 de noviembre de 1986 SBASE se dirigió a la Secretaría de Transporte de la Nación, solicitando el reordenamiento de los recorridos de otras líneas de colectivos, las números 36, 77, 172, 180 y 181, "a fin de mejorar la vinculación entre dichas líneas y la red de Subterráneos". Se trataba de acercar los recorridos de esas líneas a las nuevas estaciones de la Línea E. La STN, que había desaprobado discretamente el proyecto del Premetro, contestó que era necesario contar con los antecedentes técnicos y económicos que avalaban la solicitud. Además planteaba la necesidad de acordar con SBASE las modificaciones concernientes a la operación del transporte subterráneo, eliminando la independencia de gestión que producía el desarrollo de cada modo por sí mismo, reflejando una fuerte irracionalidad en la asignación de las inversiones¹⁹⁸. En la práctica, la Secretaría ignoró el pedido de SBASE.

Es éste un ejemplo de cómo la falta de colaboración de las autoridades municipales y nacionales perjudicó a los usuarios. El desacuerdo hizo que no hubiera disposición para desarrollar un proyecto conjunto. La participación de la Secretaría de Transporte de la Nación habría sido necesaria para imponer las pequeñas modificaciones de recorrido de los colectivos, que los empresarios del autotransporte tampoco estaban interesados en concretar "de motu proprio"¹⁹⁹.

Posteriormente, a principios de 1987, SBASE lanzó la licitación pública 13.462/87, para la ampliación de la estación Plaza de los Virreyes. Esta obra debía enlazar la estación con los segmentos de bóveda existentes, mencionados en el capítulo anterior, previéndose una segunda escalera de salida a la rotonda desde el andén central. Quedaba así abierta la posibilidad de una futura extensión de la Línea E, siendo lo más lógico que ello se produjera empalmando con el parcialmente construido túnel de acceso a la superficie, en la zona donde el Plan Municipal de 1980 había previsto el taller y cochera de las líneas D y E. Pero la licitación no fue adjudicada y la obra

quedó postergada. Esto tendría una enojosa consecuencia respecto del taller para los Subterráneos, de lo que se tratará oportunamente.

El Premetro. Origen del proyecto

Nuestro propósito es la historia de la Línea E y llegamos ahora a un punto en el que aparece un nuevo proyecto, el *Premetro*, que si bien no es la Línea E fue concebido como una suerte de extensión de la misma. Es por eso que le dedicaremos algún espacio en este capítulo, sin profundizar en detalles que pueden encontrarse en otras fuentes ²⁰⁰.

A los pocos meses de la asunción del gobierno constitucional de Raúl Alfonsín, el diario La Nación del 5 de abril de 1984 anunciaba que Subterráneos de Buenos Aires tenía el proyecto de construir dos líneas de un nuevo sistema de transporte, alimentadoras de la Línea E, sistema que se denominaba "parametro", término que dejó perplejo a casi todos los lectores. Poco después las cosas se aclararon en alguna medida: se trataba de dos líneas tranviarias de tecnología moderna, que se identificaba con el término "Premetro" que, aunque novedoso en nuestra ciudad, era conocido al menos por los especialistas en transporte puesto que se utilizaba en Bruselas para denominar un sistema de transporte liviano sobre rieles ²⁰¹. Las nuevas líneas estaban destinadas a facilitar el acceso a la Línea E de la población residente en el amplio cuadrante sudoeste de la Capital Federal.

Un croquis que ilustraba la edición de La Nación del 6 de abril de 1984 informaba que las dos líneas E-1 y E-2 tendrían su punto de arranque en la estación de transferencia "Lacarra", cuya ubicación estaría cerca del lugar donde el túnel de la Línea E debía salir a la superficie, cerca de la calle Castañares (Figura 9.2). Esto significaba que la Línea E sería extendida hasta ese punto, realizando de tal suerte el proyecto municipal del año 1980.

Pero poco tiempo más tarde se informó que la terminal del Premetro se correría a la estación Varela, debajo de la Autopista 25 de Mayo, que sería entonces la terminal de la Línea E y la cabecera de ambas líneas del Premetro (Figura 9.3). La Línea E-1 tendría un primer tramo subterráneo para salir a superficie al oeste de Lacarra y colocarse en el costado sur de la autopista Dellepiane, hasta alcanzar la estación Lugano del Ferrocarril Belgrano. La Línea E-2, en cambio, saldría también de Varela pero siguiendo en superficie la traza de la autopista 25 de Mayo hasta la Plaza de los Virreyes, continuando su trazado por la avenida Lafuente ²⁰².

Un plano de SBASE de septiembre de 1984 muestra el proyecto en túnel del comienzo de la Línea E-1 (Figura 9.4). Se respetaba el proyecto anterior de continuación de la Línea E hacia el Parque Almirante Brown y se utilizaba la rampa en curva ya construida para acceder a una zona de taller que estaría en un amplio predio situado entre las calles Riestra, Mariano Acosta, Unanué y la traza de la autopista AU-7. El trazado de la Línea E-1 hacia la autopista Dellepiane se desprendería del anterior en la zona donde pasa debajo de la av. Perito Moreno. En la zona de la Plaza de los Virreyes la Línea E-1 tendría una estación subterránea denominada Conde de Guadalhorce y en el ramal hacia la autopista Dellepiane una segunda estación subterránea, Perito Moreno.. Ambas estaciones tendrían andenes largos, del orden de los 100 metros. Se preveía que los trenes de la Línea E-1 podrían continuar su recorrido hasta Bolívar, lo que equivale a decir que los trenes de la Línea E recorrerían la Línea E-1 hasta Villa Lugano.

SBASE resolvió comenzar por la Línea E-2, cuyo extremo sudoeste se anunció que estaría en el complejo "Lugano 1 y 2" (Barrio General Savio). La construcción de esta línea totalmente en superficie sería menos costosa y no era necesario enfrentar las delicadas cuestiones técnicas de la inserción en la zona de camino de la autopista Dellepiane de una línea que en el futuro sería de metro.

Una ordenanza municipal propiciada por el concejal Roberto Larrosa, vecino de la zona, le dio vida legal al proyecto de la Línea E-2. La Ordenanza 40.324 sancionada el 26/12/1984 –publicada el 16/1/1985, BM 17.452– aprobó la traza prevista por SBASE conforme a un plano obrante a fs. 4 del Expediente de Concejo Deliberante N° 559-C-84. En ese proyecto el punto de inicio de la línea E-2 no estaba definida, ya que el artículo 2° dejaba abierta la posibilidad de que estuviera en Varela o bien en Plaza de los Virreyes, como finalmente se resolvió.

No se pudo localizar el expediente que contiene el plano nombrado ²⁰³, de modo que para describir el proyecto aprobado en esa oportunidad hay que basarse en fuentes secundarias. Una de ellas es pliego de la licitación pública N° 12.293/84 lanzada por SBASE en octubre de 1984 para las obras del Premetro, Línea E2 –o sea, con anterioridad a la sanción de la Ordenanza, que en ese momento se venía tramitando en el Concejo Deliberante–, que describe con precisión el recorrido, en la forma siguiente:

“La línea E 2 de Premetro se desarrolla en doble vía desde la estación Varela, sita bajo la Autopista AU 1 en el cruce con la Avda. Varela, sigue la traza de la AU 1 hasta la Plaza de los Virreyes (ex Armenia) hasta la calle Lafuente, donde toma rumbo Sur hasta Avda. Perito Moreno a la que cruza, desplazándose posteriormente hasta la Avda. Castañares hasta su cruce con la Avda. Mariano Acosta; circula por ésta hasta la calle Veracruz, donde se prevé una futura estación de transferencia con el Ferrocarril General Belgrano, continuando por ésta (Veracruz) hasta Lacarra, circulando por Lacarra hasta la Avda. F.F. de la Cruz pasando por debajo de la Autopista AU 7, para tomar por el cantero central de esta Avenida y continuar hasta Larrazábal, cruzando por medio de un puente las vías del F.C.G.B.”.

“Luego continúa por una sola vía por Avda. Cruz hasta la proximidad de la calle Murguiondo (barrio Macías); sigue en una zona del parque cruzando la calle A. Díaz y entra en el Barrio Savio por la Avda. Soldado de la Frontera (lado Oeste) para llegar hasta la Avda. Roca, haciéndolo por la vereda Norte hasta Larrazábal y por ésta hasta encontrar la Avda. Cruz, cerrando el circuito de una sola vía de este Ramal”.

A pesar de que el texto transcrito contiene varias diferencias con lo que finalmente fue construido, describe en lo esencial el proyecto consistente en una vía doble que llega al complejo Lugano I y II por la avenida Fernández de la Cruz para, a partir de Larrazábal, desdoblarse ambas vías para formar un circuito o “*loop*” que recorrería el complejo General Savio por la avenida central Soldado de la Frontera. Podría inferirse de dicho texto que el recorrido del circuito sería en el sentido antihorario, recorriendo la avenida Soldado de la Frontera de norte a sur, y que en la zona en que ambas calzadas se dividen al llegar al Centro Cívico, la vía iría por la calzada oeste ²⁰⁴.

Pero también esto se modificó, como surge de la descripción publicada pocos meses después por gerentes de SBASE ²⁰⁵. Esta fuente dice que la Línea E-2 tendría los ramales E-2S y E-2L, destinados a servir a las áreas de Villa Soldati y Villa Lugano respectivamente. En primera etapa sería construido el ramal E-2L, cuya traza describe como sigue:

“... A partir de la Av. Mariano Acosta en su cruce con la Avenida Cruz comienza el ramal denominado E2L, que también en doble vía se desarrolla a lo largo de la av. Cruz hasta su encuentro con la av. Larrazábal, continuando por ésta en una sola vía hasta el cruce con la av. Roca, y desplazándose por la acera norte de esta avenida se introduce en el Barrio General Savio por la av. Soldado de la Frontera, atravesando el referido barrio hasta su encuentro en el cruce de la av. Cruz y Larrazábal, cerrándose de ese modo el circuito de ese ramal.”

Según esta descripción la circulación se haría en sentido horario, o sea que el recorrido de la avenida Soldado de la Frontera se haría en el sentido sur-norte. Las razones de esta modificación no quedaron documentadas pero podría haberse tratado de la mayor dificultad de hacer pasar la línea por la parte frentista del *Centro Cívico*, orientada al oeste.

En cuanto a la terminal de transbordo del Premetro con la Línea E, se decidió que fuera en la Plaza de los Virreyes, extendiendo hasta ese lugar la Línea E, tal como se ha explicado al comienzo de este capítulo. Vemos entonces que la planificación del Premetro tuvo continuas variaciones, desde el primer anuncio hasta su finalización, reproduciendo así la historia de la concesión de la CHADOPYF.

Las objeciones que recibió el Premetro por parte de la Secretaría de Transporte del gobierno nacional no fueron atendidas por SBASE, que se lanzó a realizar su proyecto con gran energía. Desde ese momento, las relaciones entre ambas jurisdicciones fueron tirantes ²⁰⁶.

Construcción

Por licitación pública 12.293 de 1984 Subterráneos de Buenos Aires invitó a presentar ofertas con apertura prevista en 12 de diciembre del mismo año. A comienzos de 1985 se abrieron las ofertas, resultando adjudicatario del primer tramo desde Plaza de los Virreyes hasta Av. Fernández de la Cruz y Larrazábal un consorcio formado por las empresas Techint, SADE, Polledo y Desaci. En abril de 1986 se adjudicó la terminación de la línea hasta la Av. Coronel Roca al grupo Benito Roggio e Hijos, Bacigalupi y De Stéfano y Ormas S.A.

El diario La Nación del 2 de marzo de 1985 informaba que el intendente Saguier se había reunido con su par de Lomas de Zamora, Eduardo Duhalde, acordándose que la línea sería prolongada a dicho municipio cruzando el Riachuelo a la altura de la Avenida Escalada. En tal sentido se dictó el Decreto 3.255 del 17 de junio de 1987 que ordenó estudiar la factibilidad de un recorrido por Av. Lacarra – Autopista AU 7 hasta el Partido de Lanús. Los resultados y conclusiones del estudio debían elevarse al Concejo Deliberante en el término de 60 días ²⁰⁷. No se ha podido localizar dicho estudio, si es que tuvo lugar. Este propósito, de haberse realizado, habría replanteado la cuestión de la jurisdicción del Estado Nacional sobre el Subte, del que el Premetro era parte. En este momento la cuestión jurisdiccional no pareció revestir importancia ya que la Municipalidad de Buenos Aires no gozaba de la autonomía de las provincias y de hecho el Intendente Municipal era designado por el Presidente de la Nación.

La infraestructura de la línea se asemeja a lo que en los Estados Unidos y en Europa se conoce como sistema ferroviario liviano o metro liviano (en inglés, "light rail transit"; en francés, "métro léger"). En parte del recorrido los rieles se tendieron sobre un derecho de vía exclusivo, mientras que en otras se lo hizo en la calzada, como en los antiguos tranvías. La línea aérea de alimentación es bastante más pesada que la de sistemas ferroviarios livianos similares de otros países y esto obedece a que en un principio se pensó que en algún momento podrían recorrer las líneas del Premetro los trenes de la Línea E; la línea de contacto de cobre es bifilar y suspendida de un cable de acero sustentador. Si bien funciona con 750 Vcc fue diseñada para poder hacerlo también con 1.500 Vcc que es la tensión de alimentación de la Línea E.

Ya construida la vía en la terminal del Premetro en Plaza de los Virreyes, en un sector de vías se demolió lo construido porque se había advertido que era necesaria una zanja de inspección para un mínimo mantenimiento durante la fase inicial del servicio en que no se disponía de otro lugar a ese fin..

En cuanto a las estaciones, salvo la terminal en Plaza de los Virreyes, a la que se denominó Intendente Sagüier, en memoria del fallecido intendente bajo cuya administración se lanzó el proyecto, las otras son modestos o mínimos apeaderos, con un techo de resguardo contra la lluvia.

Tres subestaciones proveen por línea aérea la tracción eléctrica de 750 voltios corriente continua; están ubicadas una sobre la calle Mariano Acosta, la segunda en Soldati y la última en Lugano. Para el mantenimiento de la flota se construyó un pequeño taller sobre un terreno frentista de la calle Mariano Acosta.

Como la línea debía cruzar el Ferrocarril Belgrano, línea de Buenos Aires a González Catán, Subterráneos de Buenos Aires y Ferrocarriles Argentinos acordaron construir una estación de intercambio en la intersección de la línea férrea con la calle Lacarra.

Hay diferencias de trazado menores, respecto del pliego licitatorio de 1984:

- En el cruce de la avenida Lacarra el trazado se desdobra en razón de una mejor disposición respecto de la estación Presidente Illia; previéndose allí un importante movimiento de pasajeros de transbordo –que nunca se verificó– se construyó en su cercanía un desvío en el cual un coche del Premetro podría esperar un la llegada de un tren de González Catán.
- En la av. Fernández de la Cruz la línea no va por la parte central sino por el costado sur;
- Al llegar a Lugano no se extiende hasta la calle Murguiondo sino que desde la av. Fernández de la Cruz penetra directamente en la av. Soldado de la Frontera cruzando la calle Ana Díaz.
- Otras modificaciones obedecieron a un nuevo objetivo, extender la Línea E-2 hasta el Puente de La Noria.

La extensión a Puente de la Noria

Mientras la obra se realizaba, hubo una importante modificación del proyecto, que quedó plasmada en la Ordenanza 41.729, expediente 2429/86 CD, publicada en BM 17.957 del 26/1/1987, o sea dos años después de la anterior.

La nueva ordenanza plantea dos alternativas de trazado que el Art. 1º describe (en forma imperfecta, según la copia a la vista en el Digesto Municipal) del modo siguiente:

“Alternativa A: (Servicio corto a Barrio General Savio): desde avenida Francisco Fernández de la Cruz, por Ana María Janer, Cafayate, calle 5, calle 4, Larrazábal, avenida F.F. de la Cruz”.

“Alternativa B: desde avenida Francisco Fernández de la Cruz, Larrazábal hasta Roca, retornando por Larrazábal hasta Francisco Fernández de la Cruz”.

En el Artículo 2º plantea el “servicio largo” prolongando la Línea E 2 hasta Puente de la Noria, por el recorrido siguiente:

“Desde Larrazábal por avenida Roca hasta el límite Oeste del Autódromo, terreno municipal entre Autódromo y calle colectora Este de la avenida General Paz, hasta la calle de la rivera 27 de febrero, donde se ubicará la Estación Terminal”.

El trazado por la av. Larrazábal fue realizado en vía doble y no en vía única, en razón de la futura extensión a Puente de la Noria. En la avenida Roca la línea construida no va por la vereda Norte sino por el cantero central de la misma avenida, porque al momento de construirse se había dispuesto ya la precitada prolongación.

La extensión a Puente de la Noria no planteaba un centro de transbordo con las líneas de colectivo que tienen su terminal en el lado Provincia. Haber extendido los recorridos de esas líneas hasta la terminal que preveía SBASE habría implicado un cambio de jurisdicción de las mismas, como en sentido opuesto lo habría implicado el cruce del Riachuelo por el Premetro.

Como consecuencia de esta decisión, quedó postergada la parte del trazado a lo largo de la avenida Soldado de la Frontera, que debía cerrar el circuito proyectado. De este tramo se construyó únicamente un corto sector de una vía tendida en el bulevar central de esa avenida, con una terminal denominada Centro Cívico, ubicada en el punto en que se separan ambas calzadas de la avenida.

El material rodante y la explotación

La explotación del Premetro comenzó en forma provisoria el 28 de abril de 1987 entre Plaza de los Virreyes y la esquina de Mariano Acosta y Unanué utilizando una flota provisoria de ocho coches, cuatro de ellos provenientes de la Línea A (los números 62, 92, 102 y 112) que fueron remodelados a ese fin, y otros cuatro fueron ensamblados a partir de elementos de rezago de la misma línea. La remodelación consistió en dotarlos de una nueva carrocería montada sobre el viejo bastidor, el cual se recortó en los extremos para darle al vehículo una configuración ahusada que facilitara su tránsito por las cerradas curvas del trazado en superficie. El vehículo tenía puertas de acceso y puestos de conducción en ambos extremos. El color verde claro con que fueron pintados dio lugar a la denominación de *lagartos*, con la que fueron conocidos durante su breve ciclo de servicio. La cantidad de vehículos que se retiraron de la Línea A fue de cuatro, decisión difícilmente justificable dada la escasez y estado del parque de dicha línea, aunque es cierto que en esos años se habían

puesto grandes esperanzas en el proyecto de modernizar la Línea A y en sustituir su flota original, todo ello con un crédito del gobierno de Italia, luego no concretado.

El 27 de agosto de 1987 el Intendente Municipal Facundo Suárez Lastra, quien había sucedido al Dr. Saguier, inauguró la línea E-2 hasta el complejo Lugano. En ese momento las estaciones habilitadas fueron: Intendente Saguier (en Plaza de los Virreyes), Balbastro, Barrio SBASE, Fuerza Aérea, Fernandez de la Cruz, Parque de la Ciudad, Jumbo, Armada Argentina, Ramón Carrillo, Gabino Ezeiza y General Savio. Poco después, el 5 de octubre de 1987 se habilitó la estación de transbordo con el Ferrocarril Belgrano, denominada Presidente Illia. Más tarde lo fue la estación Centro Cívico, punto terminal del ramal de una vía sobre la av. Soldado de la Frontera. Con el tiempo se fueron agregando otras paradas.

El 26 de agosto de 1988 entraron en servicio algunos de los coches nuevos, que en cantidad de 25 habían sido encargados a la fábrica Materfer de Córdoba. Los remodelados de la línea A fueron dados de baja y quedaron un tiempo en un desvío del predio de la calle Mariano Acosta, donde fueron depredados por el vecindario. Finalmente fueron llevados al Taller Polvorín donde quedaron algunos años abandonados ²⁰⁸.

En cuanto a los coches nuevos, la fábrica entregó sólo 17, y el resto quedó sin terminar por problemas presupuestarios de SBASE. Los nuevos vehículos son modernos, pero constituyen unidades simples que en el caso de acoplarse no tienen comunicación entre sí, y por ende tienen un puesto de conducción en cada extremo del coche. Esta característica hace al sistema realmente atípico por los sistemas de metro liviano.

El movimiento del centro de transbordo Presidente Illia fue muy escaso desde el principio, ya que por otra parte Ferrocarriles Argentinos decidió mantener habilitada la estación Soldati, distante apenas unos 500 metros de Presidente Illia. La construcción del centro de transbordo en el cruce de ambas líneas era una medida lógica, que posiblemente mostrará efectos positivos en el futuro, cuando se mejore realmente el servicio ferroviario y el del propio Premetro.

El recorrido de la línea se hace a través de zonas de muy baja densidad de población, y en extensos sectores sin población alguna, ya que el área está destinada a usos diferentes al residencial y que por lo demás no se han desarrollado. Además, si se unen los dos extremos de la línea con una recta, se advierte que el recorrido es una línea quebrada que lo alarga considerablemente, con el consiguiente aumento del tiempo de viaje.

La velocidad de marcha no es alta, y además en varias intersecciones importantes el Premetro no tiene prioridad respecto del tránsito automotor, lo que contradice la práctica universal con sistemas similares de línea férrea liviana.

La explotación del servicio comenzó cobrándose al pasajero 20 centavos de Austral por el viaje "directo" (sólo en Premetro), mientras que el viaje en el Subte costaba 30 centavos. El viaje combinado Premetro-Subte se cobraba 40 centavos. En el viaje de regreso el pasajero que quisiera pasar de la Línea E al Premetro debía pagar 10 centavos, de modo que el viaje combinado resultaba también de 40 centavos. En ambas direcciones el viaje combinado estaba bonificado en 10 centavos, lo que obviamente no sucedía con los colectivos.

Sin embargo el viaje combinado Premetro-Subte resultaba así caro para el nivel de pasajeros de la zona, y la demanda fue escasa. Para mejorar este aspecto a partir de diciembre de 1989 se decidió

cobrar para el viaje combinado el valor único del viaje en Subte, y un valor sensiblemente menor por el viaje exclusivo en Premetro, modalidad que ha continuado a partir de entonces.

Costo del Premetro

No existe información publicada oficial sobre el costo del proyecto, pero se supone que la línea tranviaria y los 25 coches encargados sumarían entre 30 y 40 millones de dólares (de la época de las obras)²⁰⁹. Como se verá, la cantidad de pasajeros transportados se hubiera podido atender con poco más de 10 colectivos, y en este caso la inversión habría sido del orden del millón de dólares.

Es de notar que con esos recursos habría sido posible construir la cochera y taller para la Línea E según el proyecto del año 1980, que fue dejado de lado a partir de 1983.

El nombre de "Premetro" nos parece inadecuado. Este término es de origen belga y se aplicó al caso de líneas tranviarias que eran relocalizadas en túnel para aliviar la circulación de la superficie en los tramos más congestionados, con la particularidad de que tales túneles se diseñaban con estándares propios de las líneas de metro convencionales. La idea era que en el futuro, al crecer el tráfico, sería posible sustituir la línea de tranvía por una línea de metro. Varias líneas de premetro se construyeron en Bruselas, y algunas ya fueron transformadas a metro según la idea original.

Por lo tanto, el Premetro de Buenos Aires no es un verdadero premetro, ya que es una línea de superficie que, además, por sus características de trazado nunca podrá transformarse a una explotación de metro convencional. El nombre que se le dio es incorrecto, pero sin embargo ha sido adoptado y no será fácil sustituirlo.

El Premetro es sin duda un proyecto dudoso que reedita en la zona sur de la ciudad los errores cometidos hace medio siglo con la construcción de la Línea E. Así como durante varias décadas Transportes de Buenos Aires primero, y SBA después, se empeñaron en dar vida a la anémica Línea E impulsando su prolongación hacia el oeste, ante las primeras sospechas del fracaso del Premetro se comenzó a pensar que la solución podría estar en prolongarlo al Puente de La Noria. Por eso, frente a esta breve crónica del Premetro el lector no podrá evitar sentir un sabor a cosa "ya vista" que parece dejar permanentemente abierto el final de esta historia.

Teniendo en cuenta que el Premetro es ahora un hecho consumado, es necesario pensar qué debería hacerse para aprovechar la importante inversión efectuada. Sin intención de agotar el tema, pensamos que este sistema de transporte, implantado en una zona de bajísima densidad podría constituir un recurso de infraestructura que permitiría promover la urbanización de la zona con edificación en altura, de modo de acrecentar la población residente a lo largo de la traza, incluso permitiendo la construcción en terrenos previamente afectados a otros usos.

Evolución del tráfico de la Línea E (1980/1993)

En el Cuadro del Apéndice 3 puede seguirse la evolución de la demanda tanto en la Línea E como en la red de subterráneos, a lo largo del período que relata este capítulo. Entre 1976 y 1984 el tráfico

del sistema había fluctuado alrededor de los 200 millones de pasajeros/año, evolución que la Línea E acompañó tendiendo a estabilizarse a su vez en torno a los 11 millones de pasajeros pagos/año hasta 1985.

Inaugurada a fines de 1985, la extensión hasta Varela no llegó a influir significativamente las cifras de ese mismo año, pero ya se nota su efecto en los totales de 1986, que reflejan el pleno funcionamiento de tres nuevas estaciones (Emilio Mitre, Medalla Milagrosa y Varela), y de una cuarta (Plaza de los Virreyes) a partir del quinto mes de ese año.

El nivel alcanzado en 1986 de pasajeros pagos más viajes de combinación, 18,4 millones de viajes/año, superó por primera vez el máximo histórico que había alcanzado la Línea E en 1970, llevando su participación en el total de SBASE al 9,5 %. El efecto de captación de tráfico de la Línea E de ese año respecto del precedente (25 %) se ve algo oscurecido porque en 1986 también repuntó el tráfico total de SBASE como consecuencia de la inauguración de la electrificación del Ferrocarril Roca, que repercutió fundamentalmente sobre la Línea C, que por su parte también se vio afectada favorablemente por la extensión de la Línea E.

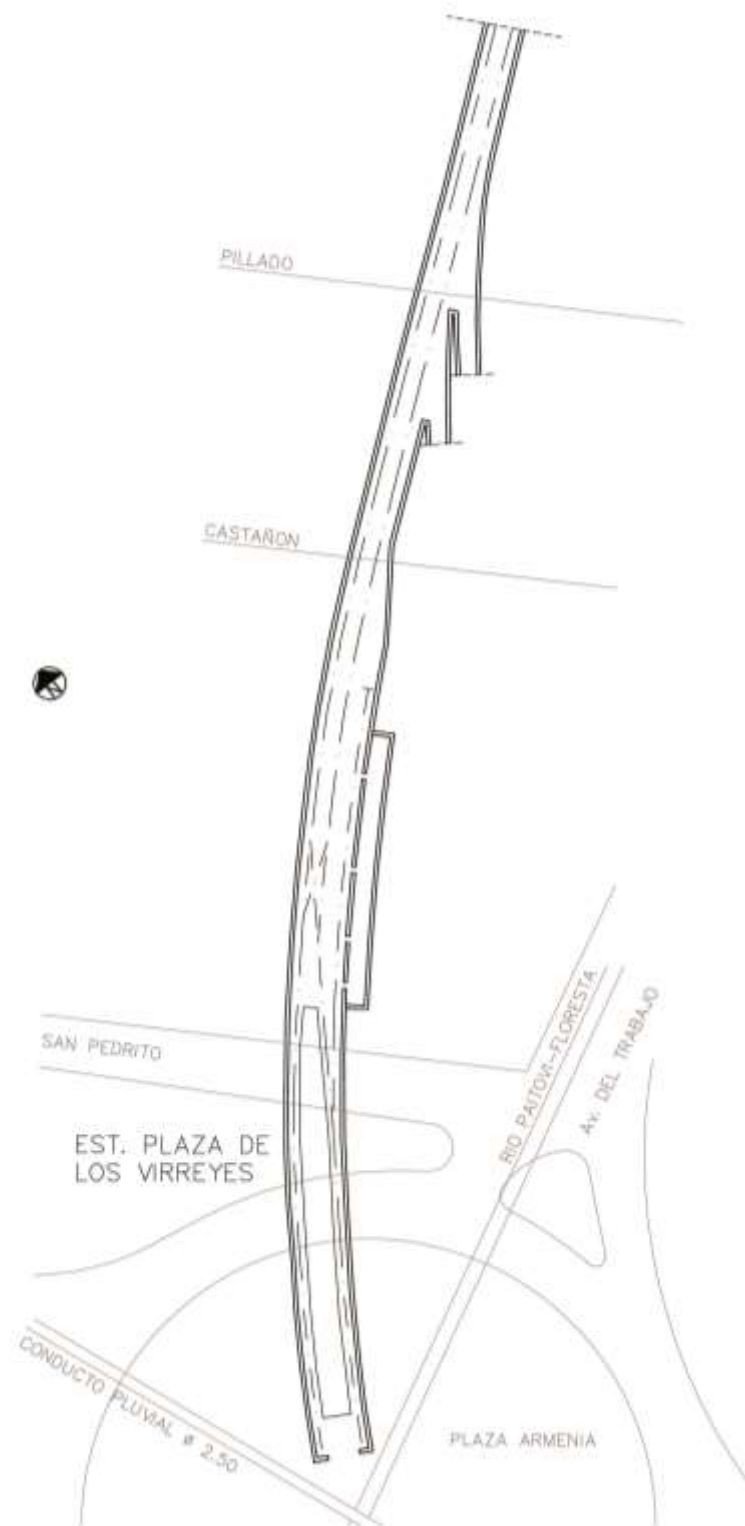
En 1987 el tráfico de la Línea E y su participación en el total aumentaron ligeramente respecto del año precedente, reproduciendo el patrón de gradual captación de demanda de las anteriores extensiones. En 1988, sin embargo, hubo una caída importante del tráfico, en el Subte y en la Línea E, y una disminución leve de la participación de esta última. En definitiva, a finales de 1988, cuando ya podía considerarse completado el efecto de derivación de tráfico debido a la extensión de la Línea E, su participación en el total de los pasajeros pagos - o sea de los ingresos - se ubicaba en el orden del 7,5%; y los pasajeros transportados por la Línea E eran del orden del 9,5% del total de pasajeros pagos de la red. En estas cifras ya influye en los dos últimos años, aunque en mínima medida, el aporte del Premetro.

El caos económico y la caída de ingresos de la población con la crisis de 1989 causaron una muy fuerte retracción de la demanda dirigida al Subte, pero más aún contribuyó la franquicia dada por primera vez a los jubilados, para viajar gratis. De ahí el dramático descenso de la demanda en 1989. Este fenómeno afectó también a la Línea E, que vio retroceder su demanda al nivel de los 13/14 millones de pasajeros totales. Pero en términos de participación la Línea E no sólo la mantuvo sino que en 1993 por primera vez llegó al 10% de los viajes de la red.

La demanda del Premetro

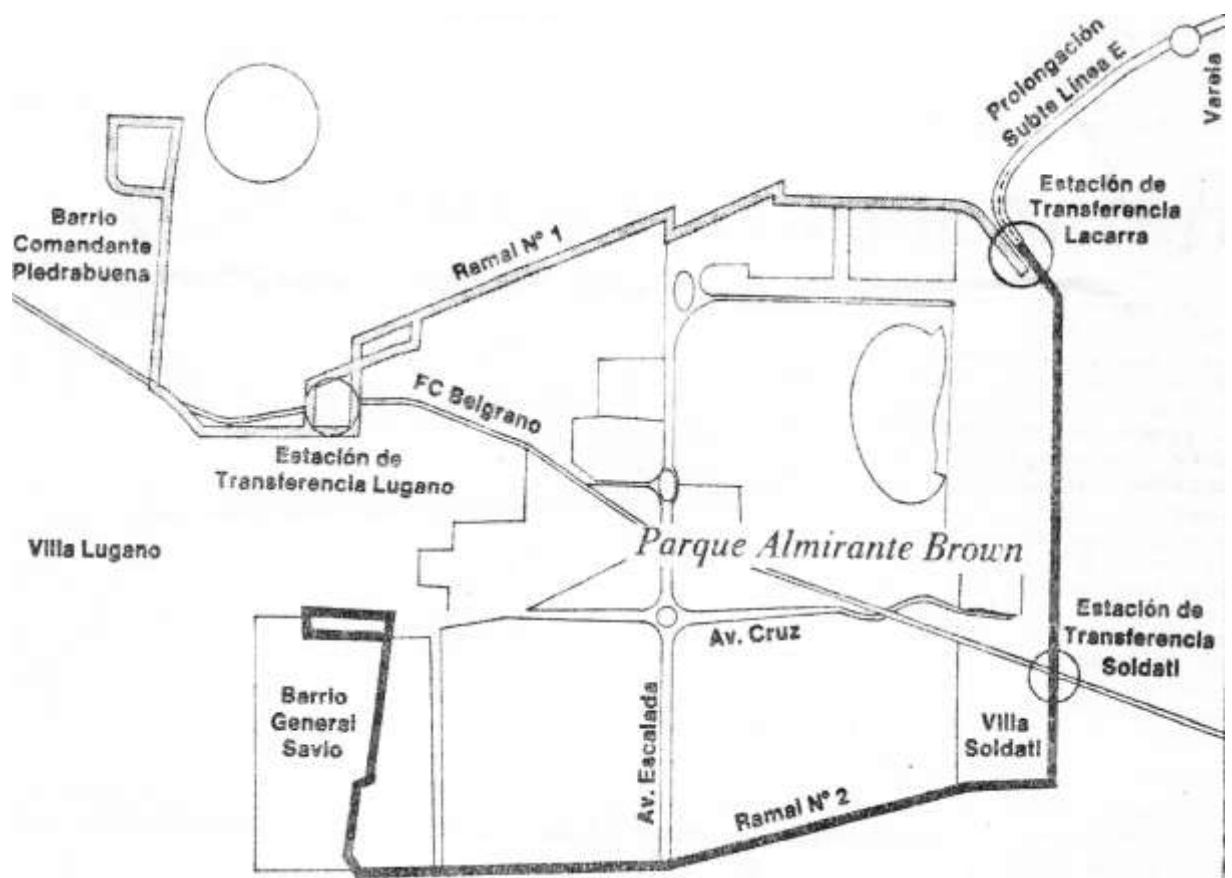
En cuanto al Premetro su demanda fue siempre escasa. En el Apéndice 3 se muestran las cifras disponibles anuales de pasajeros pagos a partir de 1987. Se llegó a 1,95 millones en el año 1988, primer año completo de operación de la línea. La demanda tuvo una fuerte caída en 1989 y 1990, pero a partir de 1991 comenzó a recuperarse estimulada por el hecho de que el viaje sólo en Premetro era más económico que en colectivo y que el transbordo Subte-Premetro en Plaza de los Virreyes había pasado a ser gratuito. De este modo la demanda llegó en 1993 a 2,2 millones de pasajeros pagos. La cantidad de viajes totales en la línea Premetro fue mayor, debiendo sumarse los pasajeros ingresados gratis desde la Línea E, no registrados. Según estimaciones a partir de la evolución de la demanda posterior a 1995 puede estimarse que la demanda total del Premetro habría llegado en 1993 a unos 3 millones de viajes, o sea al orden de 10.000 pasajeros diarios.

Figura 9.1 Nueva estación de la Línea E



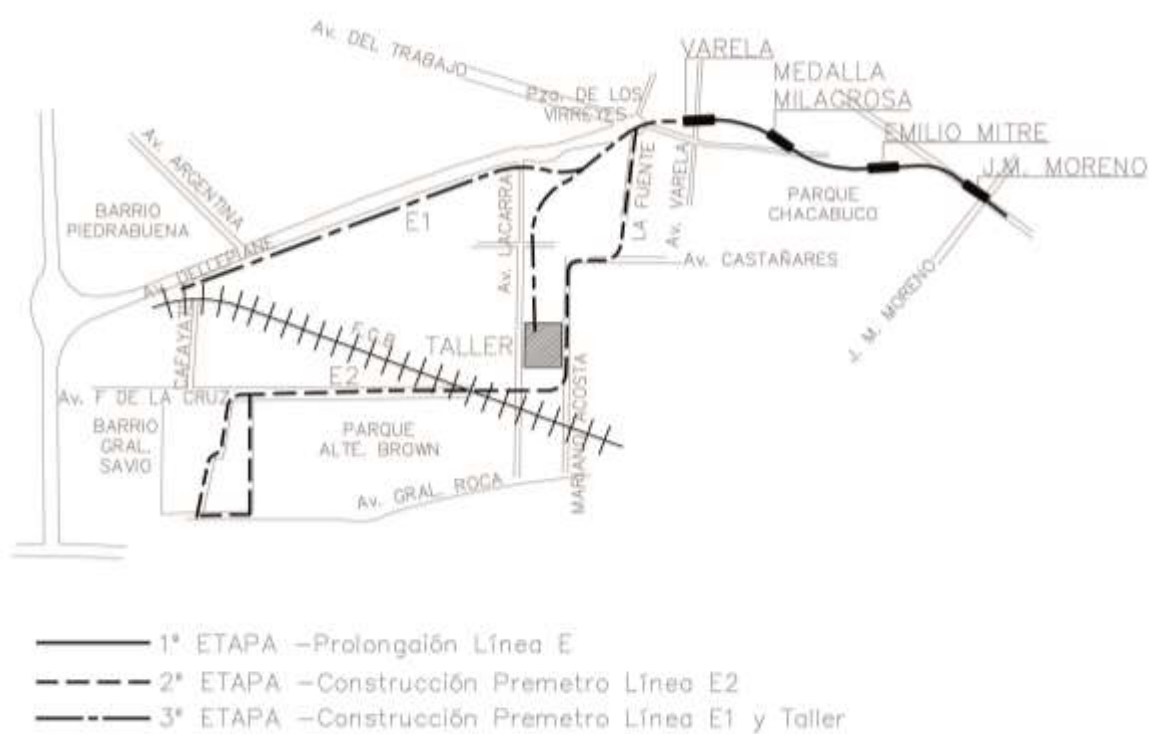
Fuente: Autopistas urbanas S.A.; *Planimetría Subte del P.K. 317.329 al P.K. 693.271*; Plano 3B-0-1D; Mayo 1981.

Figura 9.2 Proyecto de las líneas E-1 y E-2



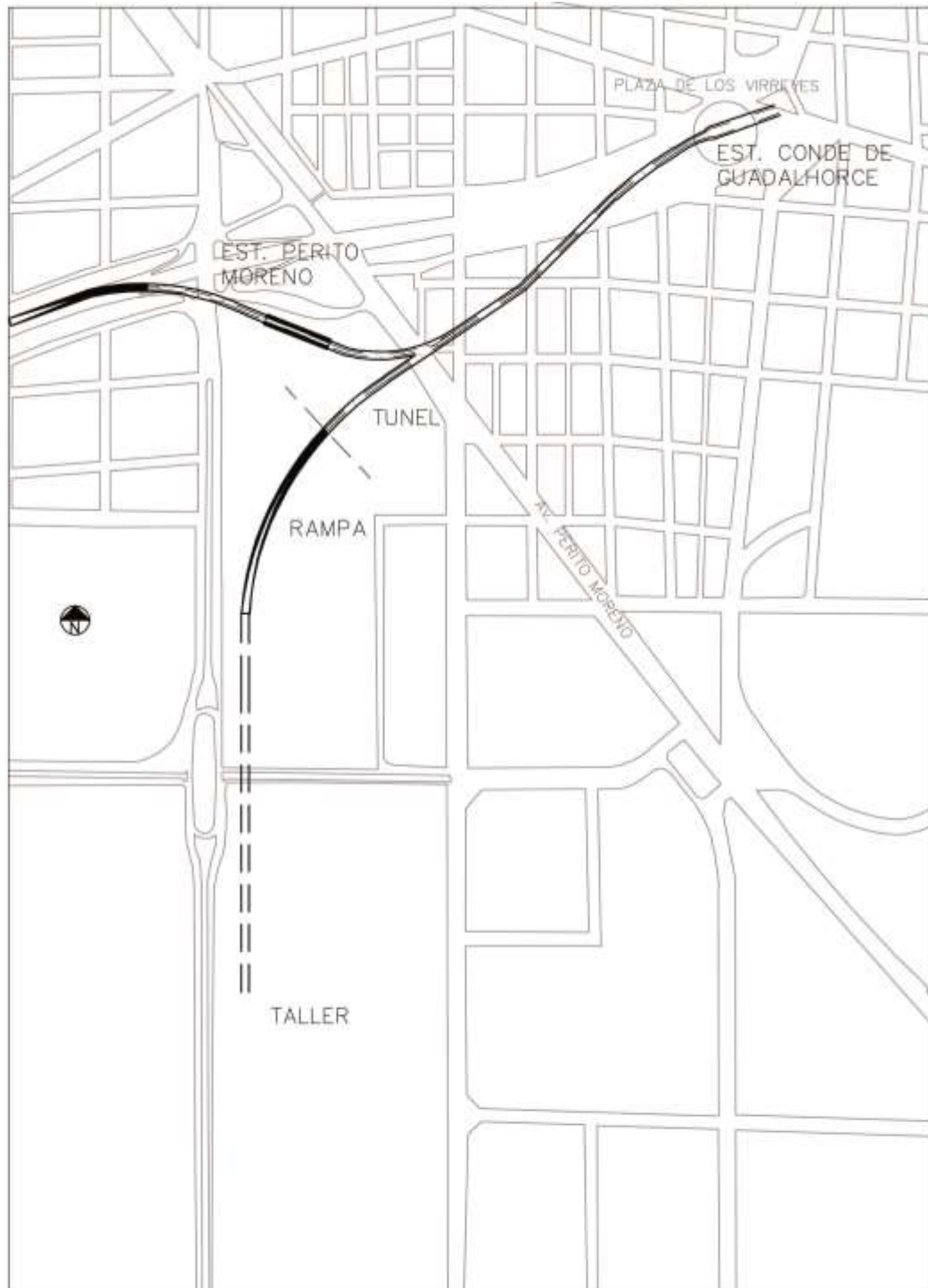
Fuente: Diario La Nación; 6 de Abril de 1984.

Figura 9.3 Líneas E1 y E2 con terminal en Varela



Fuente: Diario Clarín; 31 de Octubre de 1986.

Figura 9.4 Proyecto de SBASE de 1984



Fuente: Subterráneos de Buenos Aires S.E.; Premetro – Taller: Planimetría; Plano PM 22.11.108; Septiembre 1984

CAPITULO 10

LA LÍNEA E EN LA CONCESIÓN DEL SUBTE (1994-2008)

Un cambio de modelo

El gobierno del presidente Alfonsín tuvo éxito en el restablecimiento pleno de la democracia y los derechos humanos en el país, pero fracasó en lo económico. Tras varios cambios de rumbo su gestión se precipitó en el abismo creado por la hiperinflación, su gobierno perdió las elecciones presidenciales y se vio obligado a entregar el mando anticipadamente al presidente electo Carlos Menem en julio de 1989.

El nuevo presidente sorprendió a amigos y adversarios con un cambio de política inimaginable: tirando por la borda los principios proclamados durante décadas por su movimiento político, adoptó una política, luego bautizada despectivamente como *neoliberal*, obedeciendo a la cual decidió desprender al Estado Nacional del inmenso sistema de empresas industriales y de servicios públicos que había venido acumulando desde la crisis de 1930. Se decidió transferir a la iniciativa privada las empresas de servicios públicos sea por la figura de la venta, sea por la de la concesión. En este segundo caso fueron encuadrados los ferrocarriles, cuya *privatización* fue de las primeras en lanzarse y que comenzó por los servicios de carga.

Los servicios de pasajeros quedaron por el momento al margen de la reforma. Pero una huelga lanzada por los sindicalistas ferroviarios *duros* a comienzos de 1991 generó una reacción del presidente quien decidió extender la privatización a los ferrocarriles suburbanos. Como el Subte era un sistema técnicamente afín a los ferrocarriles, que además era gerenciado por una empresa de la Municipalidad –SBASE–, el gobierno decidió que el Subte sería concesionado en la misma operación que los ferrocarriles suburbanos. Y como la Urquiza era la única línea ferroviaria que compartía algunos parámetros técnicos con las del Subte, en especial con la Línea B, se la incluyó para la licitación de la concesión en un mismo grupo de servicios con el Subte, el *Grupo de Servicios 3, Subte-Urquiza*.

Según el modelo de licitación elegido la concesión sería adjudicada al oferente que efectuara la mejor oferta en los términos definidos por las bases de la licitación. Tal oferta combinaba el valor del subsidio pedido por el oferente para cada año de la concesión y lo pedido para pagar cada obra que el Estado había decidido, cuyo costo sería a cargo del mismo Estado. El subsidio y el pago de las obras daría lugar a un flujo de pagos del Estado al concesionario, y la mejor oferta sería aquella cuyo flujo de pagos tuviera el menor valor presente computado con la tasa de descuento del 12%.

La concesión del Grupo 3 fue adjudicada a un grupo de empresas que, tras varios cambios societarios, quedó bajo el control del grupo Benito Roggio, denominándose la empresa concesionaria METROVÍAS S.A.. La concesión fue dada por veinte años a partir del 1 de enero de 1994, fecha en la que el concesionario tomó posesión del Subte y de la Línea Urquiza, comenzando el servicio bajo su gestión al día siguiente. Posteriormente el plazo de la concesión se amplió a 24 años, debiendo concluir entonces el 31 de diciembre de 2017, salvo lo que disponga una nueva renegociación.

Durante los primeros años de la concesión el contrato se cumplió razonablemente, el Estado pagando puntualmente el valor del subsidio –que iba en disminución año a año, hasta convertirse a partir de 1999 en el pago de un cánón por el concesionario– y los certificados por las obras ejecutadas cuya ejecución fue razonablemente normal. Pero a partir de 2000 el régimen de *convertibilidad* con un tipo de cambio fijo de 1 peso por dólar entró en dificultades, hasta que a fines de 2001 sobrevino una crisis que culminó con la renuncia del presidente Fernando de la Rúa y finalmente con la asunción de Eduardo Duhalde como presidente de la Nación. Éste convocó a elecciones en 2003 siendo electo presidente Néstor Kirchner. Durante esos años la moneda local se devaluó a la tercera parte y a partir de 2004 se reinstaló la inflación en el país. Los contratos de concesión de la época de la paridad 1 peso = 1 dólar debieron ser reformulados.

En la nueva situación el Estado fue proclive a otorgar pesadas concesiones a los sindicatos que en el caso del Subte culminaron en la reducción de la jornada laboral de 8 a 6 horas y en la incorporación al régimen sindicalizado del personal de limpieza y de vigilancia. La cantidad de empleados del Subte aumentó en el orden del 50%. Como el gobierno decidió mantener las tarifas congeladas entre 2001 y 2008, en ese período el subsidio creció sideralmente y el ritmo de obras en la concesión se frenó.

La Línea E en la concesión

Respecto de la Línea E el contrato de concesión estableció estándares de servicio, como en las otras líneas, que obligaban al concesionario a proveer ciertos intervalos máximos entre trenes, según las horas y días. Para la Línea E de acuerdo con su históricamente modesta demanda, esos intervalos fueron bastante holgados: 4 minutos 49 segundos en las horas pico de la mañana y de la tarde. A efectos de la penalización por incumplimiento se determina para la hora pico de la tarde una cantidad mínima de coches despachados de 44 coches por hora equivalente a un intervalo de 327 segundos, o sea 5 minutos y 27 segundos.

El Concedente dispensó al concesionario de esa obligación durante el período en que se ejecutaron ciertas obras con directa incidencia en el servicio. Pero después de la crisis económica de 2001/2002 se dictó un decreto de emergencia ferroviaria que anuló esa obligación, y desde entonces la oferta es acordada con cada cambio de temporada, todos los años.

En cuanto a las inversiones, SBASE había proyectado para la Línea E un programa de obras que tuvo, igualmente, ejecución parcial en función de los recursos que el Estado estuvo en condiciones de aportar.

En materia de vías no se previeron obras de renovación porque aún en el tramo más antiguo de la línea los rieles estaban en buen estado, dado el mínimo uso que había tenido la E durante sus primeros 22 años de servicio. En el resto de la línea la enrielladura era más nueva y el desgaste al que se había visto sometida había también sido mínimo, hasta que en 1980 comenzaron a operar los trenes Materfer con cuatro coches. En general la Línea E no requería inversiones urgentes en este rubro.

En materia de alimentación eléctrica se mejoraron las instalaciones que tenían cierto grado de precariedad. En la subestación Martín Fierro se sustituyeron los 3

transformadores refrigerados por aceite y alimentados desde la red de 27 KV –una tensión que ya no se aplica– por 3 transformadores secos de igual potencia (2.500 KVA) alimentados desde la red de 13,2 KV. Y en la subestación Emilio Mitre donde existía un único equipo transformador- rectificador con el transformador de 2.500 KVA refrigerado por silicona, se duplicó la potencia instalada agregando un grupo de igual potencia con un transformador seco.

También se renovaron las escaleras mecánicas antiguas en las estaciones Bolívar, Independencia, Entre Ríos, Jujuy y Boedo, provistas por Thyssen pero de fabricación española. Se mantuvieron las escaleras antiguas, instaladas en 1966 en las estaciones Belgrano, San José, Pichincha, Urquiza y Av. La Plata; las Febo de José María Moreno y las más nuevas del tramo a Plaza de los Virreyes.

Una inversión importante se hizo en el sistema de señales. SBASE había especificado para todas las líneas un sistema de tecnología moderna con ATP –protección automática de trenes– y el proveedor elegido por METROVÍAS fue la compañía CMW de Brasil, proveedora del Metro de San Pablo. A mediados de los años '90 la CMW fue adquirida por el grupo francés ALSTOM, pero el sistema de señales que instaló responde a la tecnología de CMW que era originalmente Westinghouse norteamericana. La Línea E tenía un sistema de señalización Siemens instalado en 1966 en tanto que las líneas C y D operaban todavía con sus sistemas originales de los años de 1930. No obstante no tener la Línea E el sistema más vetusto, METROVÍAS decidió dar prioridad a la renovación del sistema de señalización de la Línea E, que presentaba condiciones favorables por ser una línea poco comprometida en cuanto al servicio, y atendiendo a que un sistema nuevo requería que el personal técnico de la empresa se familiarizara con los problemas de su puesta en marcha y con su operación. El sistema de señales de la Línea E quedó completo durante el año 2000.

La Línea E tenía desde 1966 un Control de Tráfico Centralizado (CTC) instalado en la estación San José, el primero en su tipo de que dispuso el Subte, pero con el nuevo sistema de señales el comando de la línea se trasladó al Puesto Central de Operaciones –PCO–, que fue uno de los proyectos de mayor importancia que se llevó a cabo con la concesión. Históricamente el Subte no tenía un PCO y de las cinco líneas sólo tenían CTC la A en Primera Junta, la B en Federico Lacroze y la E en San José. Además de estar dispersa la función del control operativo de la red, en esos tres casos dichos puestos de control tampoco centralizaban el control y comando del suministro de energía, ni el monitoreo del funcionamiento de otros sistemas como las escaleras mecánicas, ni ejercían la televigilancia de estaciones. Esta función esencial de todo metro moderno se incorporó en Buenos Aires en virtud del Plan Maestro de Infraestructura de 1991 ²¹⁰, incluyéndose entre las obras de la concesión. La Línea E fue la segunda en pasar a ser controlada desde el PCO en noviembre de 2003; previamente lo había hecho la Línea B y posteriormente lo hicieron la D y la A, a medida que estas líneas iban sustituyendo sus sistemas de señalización antigua por el nuevo ALSTOM-CMW. Sólo la Línea C continuaba funcionando en 2010 con su equipamiento original de 1934.

El Taller Central del Subte y la Línea E

Un problema secular del Subte porteño fue que nunca tuvo un taller diseñado para atender las múltiples necesidades técnicas de la red, no sólo de la pequeña red heredada

de las tres empresas privadas originarias, mucho menos la red futura de la ciudad, sin duda destinada a superar algún día ampliamente los cien kilómetros de extensión.

La primera concesionaria, la Anglo Argentina, dispuso el mantenimiento de su trenes de la Línea A en el taller Polvorín, sito en José Bonifacio y Emilio Mitre, al que se accede por una línea tranviaria en superficie por las calles Rivadavia, Hortiguera, Directorio y Emilio Mitre. Como la Anglo explotaba una extensa red de tranvías es posible que para las dos otras líneas de su concesión haya previsto recurrir a los establecimientos tranviarios que la compañía tenía en la zona de Constitución y de Palermo. La empresa Lacroze construyó una importante instalación subterránea en Chacarita, el taller Rancagua, donde durante décadas se hizo todo el mantenimiento de la flota de la Línea B. En cuanto a la CHADOPYF, comenzó la explotación de sus líneas sin un taller construido con ese fin e instaló uno provisorio en Constitución, como vimos en el Capítulo 3.

Consolidadas las líneas del Subte por la Corporación de Transportes, esta entidad planificó un taller en la zona de Palermo, en los predios de Oro y Cerviño, en previsión de lo cual la CHADOPYF dejó construido un *chicote* en el ángulo noreste de la estación Palermo. Tampoco ese taller llegó a construirse, además del hecho obvio de que esa zona no era la más adecuada a ese fin ni tampoco se disponía allí de mucho terreno.

A mediados de los años '70 SBA encaró el tema del taller con un proyecto de reforma profunda de Polvorín. Fue el proyecto del llamado Gran Taller, al que se accedería por túneles desde las líneas A y E, como fue relatado en el Capítulo 7.

Cuando en 1979 el Subte pasó a la Municipalidad, ésta encaró un estudio profundo de ampliación de la red, y en el mismo incluyó el proyecto de un Taller Central para todas las líneas del Subte. Se eligió a ese fin el amplio terreno de la estación de cargas del Ferrocarril Belgrano en Avellaneda, contigua a la estación de pasajeros del ex Ferrocarril Provincial, ramal P-1. Se accedería a ese predio por un túnel de vía única que lo enlazaría con la nueva Línea G, Avellaneda-Belgrano, que sería de gálibo ancho y que por lo tanto permitiría el tránsito de los coches anchos de la Línea B. Ferrocarriles Argentinos aceptó esta solución y pidió en compensación que se construyera una estación de capacidad equivalente en la zona, preseleccionándose para ese destino un predio desocupado y paralelo a la vía férrea en la zona del cruce del ramal P-1 con la calle Suipacha y el Camino General Belgrano.

Cuando cambió la administración municipal a fines 1983 todo el plan de ampliación fue desestimado, y con él el lo fue el proyecto del Taller Central, sin que SBASE elaborara una propuesta clara en sustitución del proyecto abandonado.

En 1991, casi simultáneamente con la decisión de la privatización de los servicios del Subte, la Gerencia Técnica de SBASE dio a conocer el Plan Maestro de Infraestructura - Primera Etapa (PMI), que contenía para la Línea E el proyecto de prolongarla por las avenidas Leandro Alem y Santa Fe, hasta llegar a Once por dos trazados alternativos, de lo que tratamos más adelante. Además se prolongaría la Línea A hasta la plaza de Flores y la Línea D hasta Cabildo y Monroe, obra esta última ya en marcha desde 1988.

Formó parte del Plan Maestro el proyecto un gran taller central para el Subte, localizado en el extremo sudoeste de la Línea E, en el terreno donde había estado el obrador de la

empresa AUSA, constructora de las autopistas ²¹¹. El terreno estaba comprendido entre las calles o avenidas Perito Moreno, Mariano Acosta, Castañares, traza de la autopista AU-7 y Zuviría. Se aprovecharía así el tramo de túnel parcialmente construido por la misma AUSA, que emergía en el centro del terreno destinado al taller. La Figura 10.1 muestra esquemáticamente una planta general de este proyecto, el más ambicioso elaborado hasta ese momento. El proyecto incluía además del taller la imprescindible cochera para la Línea E más un complejo de edificios centrales que comprendían la administración de la empresa, una escuela técnica y un museo. La amplitud de las instalaciones técnicas permitiría a este taller asumir el mantenimiento de una flota mucho mayor a la que en ese momento explotaba SBASE. Se realizaba una vía de prueba perimetral que permitía ensayar los trenes reparados con velocidades reales de la línea ²¹².

El Taller Central fue incluido por SBASE entre los proyectos que el futuro concesionario debía construir y equipar. La oferta ganadora cotizó el taller en U\$S 58.124.000. Pudo pensarse entonces que el problema del taller central para el Subte estaba definitivamente resuelto, con la única salvedad de que a él no podrían acceder directamente los coches de gálibo ancho de la Línea B, que deberían llevarse hasta allí en carretones viales. Sin embargo la solución nuevamente se frustró; cuando a mediados de 1993 se estaba negociando la entrega de la concesión hubo que tomar nota de un hecho nuevo que había pasado desapercibido tanto a SBASE como a la Municipalidad. El predio designado para el taller no estaba disponible en su extensión prevista, porque una parte del mismo había sido vendida al club Pintitas ²¹³. La ubicación del terreno vendido, con frente a la avenida Mariano Acosta, inutilizaba absolutamente el diseño de SBASE. Ni el gobierno nacional que llevaba adelante la privatización ni la Municipalidad intentaron revertir la situación, y como existía voluntad política de concretar la concesión se llegó a un arreglo con el futuro concesionario: según el Anexo XXVI/2 del Contrato de Concesión el concesionario diseñaría un taller más pequeño en el área aún disponible y la diferencia de inversión sería asignada a otros proyectos.

La situación real del predio para el taller era aún más complicada, porque además una franja paralela a la avenida Lacarra y la autopista AU-7 había sido cedida en uso al club Huracán en 1985 o 1986, y éste club tampoco sería un ocupante fácil de desalojar ²¹⁴.

Durante 1996 el Concesionario METROVÍAS efectuó presentaciones solicitando que se delimitara el predio disponible y que se le hiciera entrega para construir el taller. Se instrumentaron diversos actos administrativos tendientes a poner a disposición de METROVÍAS el inmueble donde ella debía realizar el proyecto. Por acta del Directorio de AUSA N° 302 del 6 de diciembre de 1996 dicha sociedad le reintegra al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires el terreno que había ocupado como obrador. El 13 de diciembre el Secretario de Producción y Servicios de la Ciudad informa al Presidente de Subterráneos de Buenos Aires S.E. que el predio ha sido devuelto al Gobierno de la Ciudad, y que se encuentra a disposición de METROVÍAS S.A.. En julio de 1997 la Secretaría de Producción y Servicios comunicó a SBASE que debía efectuar la entrega del predio a METROVÍAS. Finalmente el 1 de agosto de 1997 SBASE hizo entrega formal de la tenencia del terreno al concesionario para que éste pudiera ejecutar las obras del Subprograma N° IX – SBASE del plan de inversiones que cotizara en su oferta.

Como el terreno en cuestión no tenía una forma totalmente regular METROVÍAS firmó en 1999 un contrato con el Club Huracán ajustando la ubicación del límite de las áreas ocupadas por ambas partes, quedando en tenencia del concesionario una superficie de 74.808,47 metros cuadrados. Dicho predio fue convenientemente cercado ²¹⁵.

La forma del terreno que quedaba era inadecuada al fin propuesto, pero era el único terreno disponible, de modo que METROVÍAS encaró la realización de un anteproyecto adaptado a la nueva situación. Para ello obtuvo asistencia técnica de RENFE (ferrocarriles españoles) y durante el año 1997 se preparó el anteproyecto cuya planta se esquematiza en la Figura 10.2

El nuevo anteproyecto implicaba modificar la rampa que AUSA había dejado construida en 1981, que estaba orientada hacia el sur, por otra en cerrada curva que permitía desarrollar el haz de vías para el taller dentro del terreno disponible. En 1998 y 1999 METROVÍAS se dedicó a la construcción del túnel de enlace entre Plaza de los Virreyes y el futuro taller. METROVÍAS decidió modificar el trazado original del túnel que corría debajo de la propiedad edificada por uno que minimizara este inconveniente, llevando el trazado contiguo a la autopista más o menos hasta la calle Mariano Acosta, y a partir de allí con una cerrada curva hacia el sur y una igualmente cerrada contracurva hacia el norte, desembocar en el terreno del taller. La rampa existente dejada por AUSA fue demolida y se construyó una nueva y un trecho de túnel entre ésta y la avenida Perito Moreno, sin llegar a cruzarla. Otro tramo fue construido entre el borde norte de Perito Moreno y aproximadamente la calle Portela; un pozo de bombeo se instaló en el cruce con Mariano Acosta, donde el túnel pasaba debajo de un gran conducto pluvial. El tramo de cruce debajo de la avenida Perito Moreno fue postergado porque presumiblemente se pensaba utilizar allí una técnica constructiva distinta, dada la importancia del tránsito pesado en esa avenida y la baja calidad del suelo.

Desde Plaza de los Virreyes el túnel avanzó siguiendo la traza de la autopista, pero la obra debió detenerse por un accidente, al producirse un derrumbe que abrió un gran boquete pozo en la propia calzada de la autopista ²¹⁶. Aunque el accidente no produjo víctimas, ocurrió en un momento crítico del contrato de concesión. Poco después comenzaron las demoras en los pagos del Estado al concesionario, y éste optó por paralizar la obra. En el lugar del derrumbe se hizo un tratamiento de emergencia del suelo con cemento, para evitar ulterioridades y a partir de entonces la obra se detuvo por varios años.

Cuando la obra estaba aún detenida METROVÍAS decidió pasar a la etapa de proyecto de ingeniería avanzado, para poder licitar la obra del taller. A ese fin contrató a la consultora norteamericana The Louis Berger Group asociada con la local AC&A. En esta ocasión el proyecto fue nuevamente modificado llegándose a la planta general que se muestra la Figura 10.3 Es de notar que la rampa a superficie del nuevo proyecto difiere de la que había sido reconstruida según el anteproyecto de RENFE, tras demoler la que dejara AUSA.

Pero SBASE no era propietario del predio y en 2002 hubo un intento del nuevo ente estatal de la Ciudad, la Corporación del Sur, de tomar posesión del terreno cuya ubicación en un cruce de varias autopistas lo hacía muy apropiado para un destino comercial. SBASE accionó a tiempo en sentido contrario y solicitó que le fuera transferido el dominio del terreno, fundando su pedido en que al final de la concesión,

cuando el taller estuviera construido, pasaría al patrimonio de SBASE no siendo razonable que SBASE no tuviera el dominio de ese terreno. A la fecha en que escribimos (2010) esta gestión no ha progresado.

La obra del túnel se reinició en 2007 y quedó terminada en 2009. En el predio del taller estaría también la cochera y taller de mantenimiento liviano de la Línea E. Al analizarse el tendido de la vía entre Plaza Virreyes y el taller se comprobó un defecto de diseño, ya que en las curvas cerradas no se inscriben correctamente las dos vías con los necesarios márgenes de seguridad, y esto obligaría a que el trazado hacia la superficie deba ser construido en vía única, lo cual constituye un desmedro operativo, aunque tolerable porque la circulación entre la línea y el predio no será continua. Pero en 2010 aún no están construidos ni la cochera de la Línea E ni el Taller Central.

Vista la cuestión con perspectiva histórica, fue un gran error estratégico que en 1980 la Municipalidad de Buenos Aires proyectara el Taller Central fuera del territorio de la Capital Federal, cuando en la zona del Parque Almirante Brown existían amplias superficies disponibles. Esta decisión respondió a dos causas convergentes. La primera, que la óptica del gobierno municipal del Proceso era manejar la cuestión como si no existiera la frontera jurisdiccional entre la Capital y la Provincia, y así fue que en la planificación del Subte se ubicó el taller en territorio provincial y no se consultó a la Provincia de Buenos Aires; por otra parte la Provincia se veía beneficiada con la extensión del Subte a Avellaneda, de modo que no se planteó un conflicto (también por las condiciones políticas de la época). La segunda razón fue que la Municipalidad prefería que las actividades industriales no se radicaran en la ciudad, considerando natural que se desplazaran al Gran Buenos Aires.

Cuando se restablecieron las instituciones democráticas, como se dijo, el plan del intendente militar de la Ciudad fue dejado de lado y al poco tiempo la Universidad de Buenos Aires obtuvo la cesión de una parte considerable del terreno de Avellaneda previsto para el taller, y la cuestión quedó definitivamente archivada, dejando el problema del taller sin solución. Pero si la administración del intendente Cacciatore hubiera decidido radicar ese taller en la Ciudad de Buenos Aires, que era lo institucionalmente era correcto, visto que el Subte era de propiedad municipal, esa administración y las que la sucederían podrían haber dado pasos administrativos que quizás habrían evitado que los terrenos disponibles se perdieran, como finalmente sucedió.

Evolución de la demanda de la Línea E

Aunque entre 1994 y 2008 no se hicieron grandes obras en la Línea E, la evolución de la demanda a ella volcada muestra una evolución favorable. A partir de 1994, primer año de la concesión, la cantidad de pasajeros pagos muestra, como en el resto de la red, una fuerte recuperación respecto de los deprimidos años que siguieron a 1988. La cantidad de pasajeros pagos de 1997 superó todos los registros históricos de la Línea E y continuó creciendo hasta 18,3 millones de viajes en 1999. A partir de ese año, con la crisis económica que caía sobre el país, la demanda se retrajo para retomar impulso a partir de 2003 y alcanzar en 2008 los 21,7 millones de viajes pagos (Apéndice 3).

El porcentaje de los pasajeros pagos de la Línea E sobre el total de pasajeros pagos de la red llegó hasta el 8,1% en 1994, pero declinó a medida que mejoró el servicio de las otras líneas y éstas pudieron desarrollar todo su potencial, y sobre todo cuando la D y la B se prolongaron entre 1997 y 2003, con grandes ganancias de pasajeros. No obstante, a partir del mínimo de 2004 el porcentaje de la Línea E ha vuelto a crecer hasta el 7,6% en 2008. O sea, a pesar de no haber sido extendida, la Línea E tiende a conservar un porcentaje de pasajeros pagos cercano al 8%.

Si se atiende a la cantidad de pasajeros totales, incluyendo las combinaciones libres, se tiene que la Línea E ha superado en 2008 los 30 millones de viajes anuales. Y la cantidad de pasajeros que la utiliza, contando los de combinación, llega casi al 11%

Como se dispone de los datos por estación es posible hacer un análisis algo más detallado para este período. Tomando como referencia el año 1994 el crecimiento de la Línea E hasta 2008 fue del 57,4%. Tuvieron un crecimiento mayor que ese promedio las estaciones Independencia (112,6%), San José (96,8%), Entre Ríos (90,5%), Urquiza (72,0%), Boedo (67,5%), Emilio Mitre (66,4%), José M. Moreno (62,1%) y Pichincha (60,2%).

En cambio crecieron menos que el promedio Avenida La Plata (54,8%), Jujuy (55,2%), Varela (46,4%), Belgrano (42,8%), Plaza de los Virreyes (42,4%), Medalla Milagrosa (37,9%) y Bolívar (35,0%).

En cuanto a las estaciones de mayor crecimiento, merece comentarse el caso de Independencia. En Independencia lo que influye mucho es la presencia muy cercana de la Universidad Argentina de la Empresa, entidad que ha tenido un singular crecimiento en los años recientes. Todos quienes concurren a esa universidad, localizada en la calle Lima, cuando usan el Subte ingresan por la boletería oeste del vestíbulo común a las líneas C y E de la estación Independencia. Aunque esos pasajeros pagos son contablemente atribuidos a la Línea E la mayoría corresponde a la Línea C; se trata de pasajeros que usan la Línea C para llegar a Retiro o Constitución, pero también para transbordar a las líneas A, B y D. Por esta causa hay una sobreestimación de los pasajeros pagos de la estación Independencia de la Línea E.

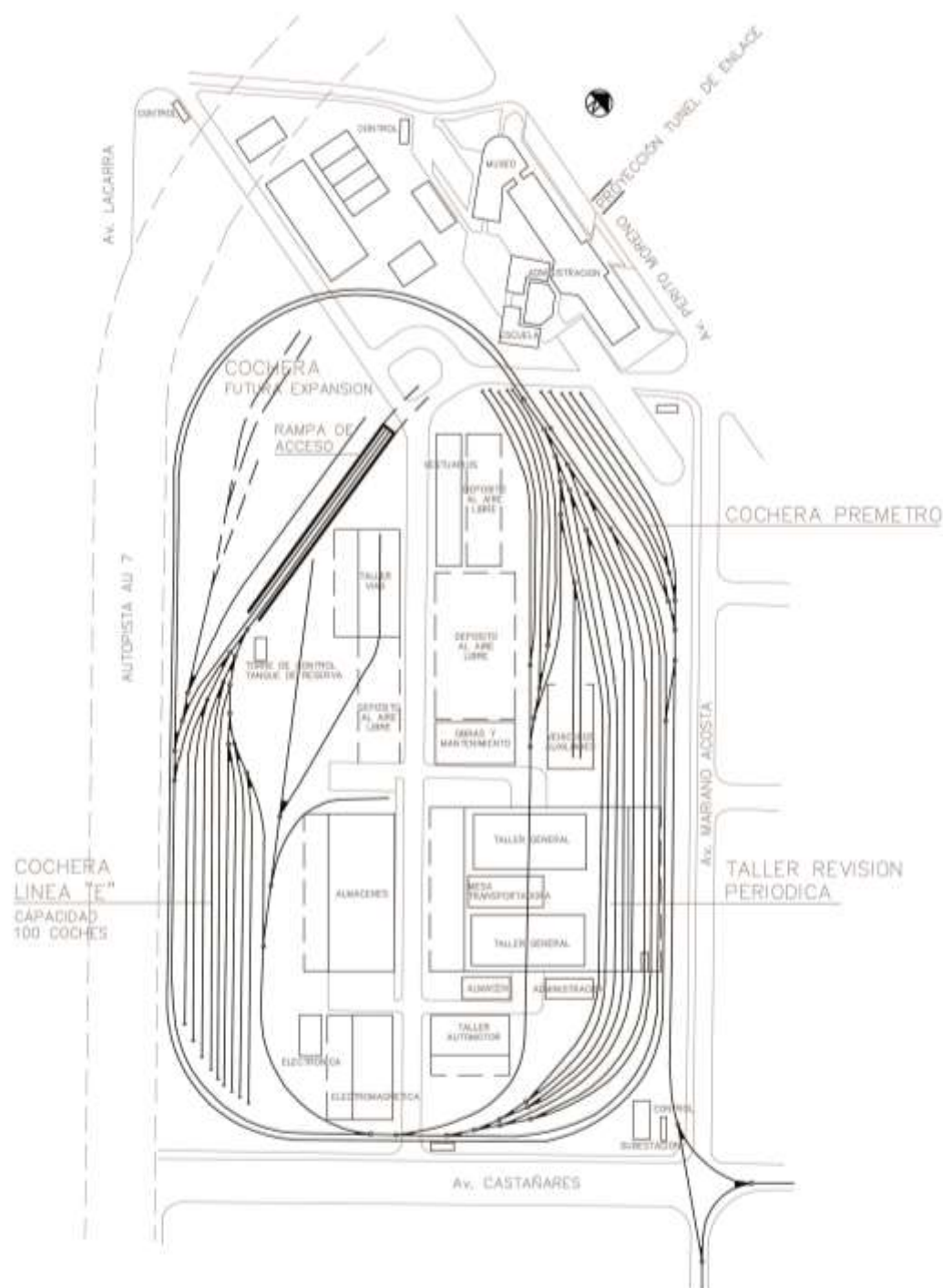
En cambio es genuino el alto crecimiento que muestran las estaciones antiguas de la Línea E, San José, Entre Ríos, Urquiza y Boedo. Es en las mismas donde más se refleja el impacto del aumento de las combinaciones hacia las líneas B y sobre todo D, a partir de la extensión de estas últimas. En el caso de la estación San José también ha comenzado a influir, a partir de 2007, la radicación en su proximidad de una sede de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA.

En cuanto a las estaciones que han crecido menos, es también muy significativo que sea Bolívar, la terminal céntrica, la de menor crecimiento de toda la Línea E. Esto refleja la creciente declinación del área urbana a su alrededor, y otro tanto sucede con su cercana estación General Manuel Belgrano. Esta conclusión se fortalece cuando se toma nota de que Bolívar registra también pasajeros que no son de la Línea E y que van hacia las líneas A, B y D, por lo que las cifras de Bolívar deberían reflejar el impacto de la prolongación de esas líneas. La estación Jujuy ha crecido menos que el promedio pero en su caso podría influir que una pequeña parte de sus pasajeros ahora ingresa por el vestíbulo de la Línea H, siendo registrado en ésta.

También es significativo que las estaciones del extremo oeste de la Línea E han crecido menos que el conjunto. En estas estaciones no impacta mayormente la prolongación de las líneas B y D y sí lo hace la atracción declinante del área central servida por la Línea E.

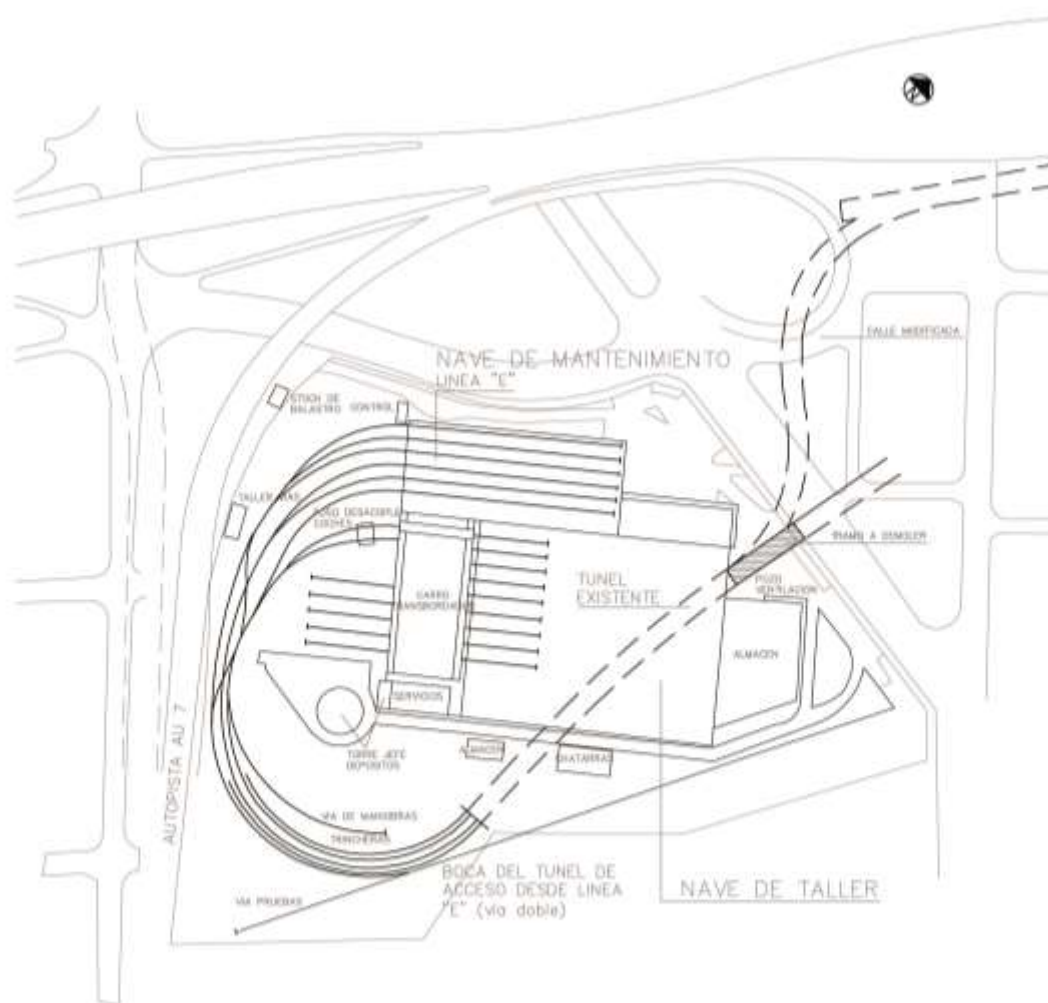
Este análisis confirma que la Línea E está limitada en su crecimiento por la naturaleza del área céntrica a la que sirve, el entorno de la Plaza de Mayo y el sector al sur de la plaza y la avenida de Mayo, áreas que han venido declinando desde hace bastante tiempo, fenómeno acentuado durante los años más recientes por la continuidad de manifestaciones políticas, *piquetes* y todo tipo de protestas sociales. Por eso es de mucha importancia la penetración de la Línea E hacia los sectores más dinámicos del Área Central, y es lo que ha comenzado a concretarse con la obra comenzada a fines de 2009 de la extensión hacia Retiro, de lo que se trata el siguiente capítulo.

Figura 10.1 Taller Central - Esquema de planta general del proyecto de SBASE 1991



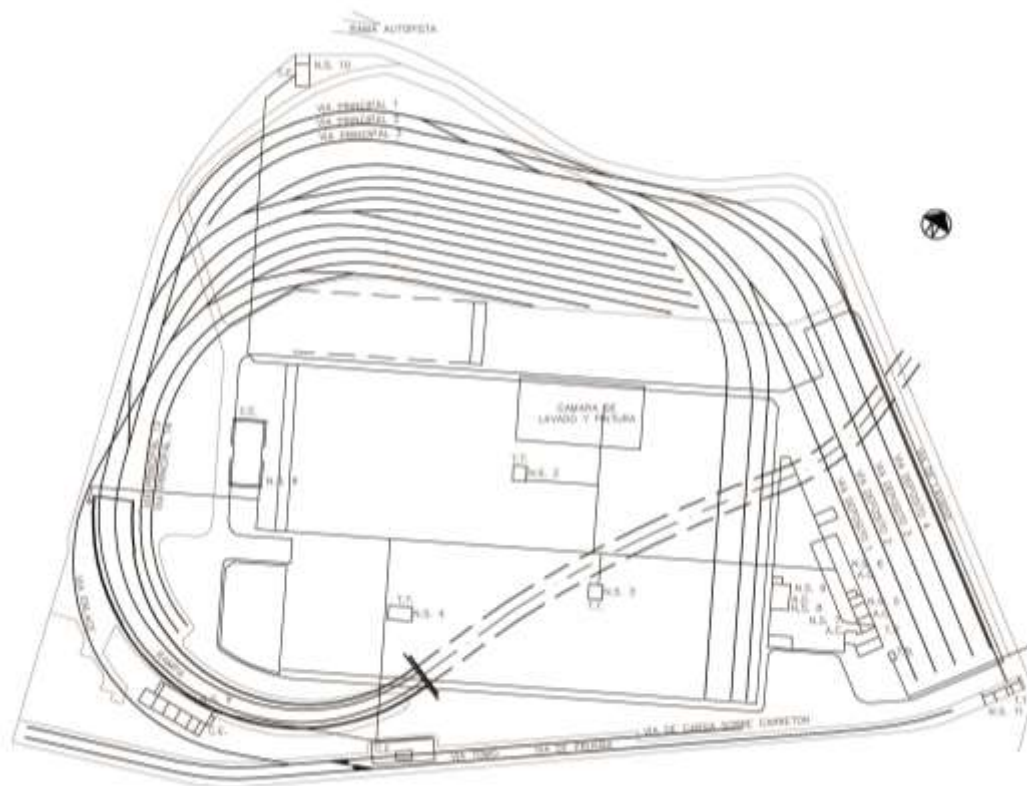
Fuente: Subterráneos de Buenos Aires: Plan Maestro de Infraestructura 1º Etapa; *Taller General*; Plano TGp PT/1; Julio 1991.

Figura 10.2 Taller Central - Anteproyecto realizado por RENFE



Fuente: ATEC. Ingenieros Consultores; *Estación Plaza de los Virreyes a Taller General. Planta general; Plano GEN-TR-001; Diciembre 1998.*

Figura 10.3 Taller Central - Anteproyecto realizado por Louis Berger y AC&A



Fuente: Estudio de Factibilidad. Taller Central de Mantenimiento; *General: Instalación sanitaria – red de provisión de agua*; Plano IS-6; Mayo 2002.

CAPITULO 11

LA LÍNEA E ENCUENTRA SU JUSTIFICACIÓN

Ante la realidad de un fracaso

Los primeros capítulos de este trabajo nos permitieron rastrear los antecedentes de la construcción de una línea de "metro" en la zona sur de la ciudad de Buenos Aires. Por razones que no hemos podido aclarar la empresa privada de capitales españoles que solicitó una concesión de subterráneos en 1929, incluyó una línea entre Plaza Constitución y Boedo, la actual Línea E.

A pesar de que en 1930 quienes analizaron el proyecto de esa concesión encontraron dudosa esa línea, y de que otros técnicos pronosticaban, ya en 1936, su escaso potencial de tráfico, la empresa concesionaria no vaciló en seguir adelante con su proyecto original, que sin embargo no pudo culminar.

La inauguración de la Línea E hasta Boedo despejó todas las dudas: la E no era un éxito y su tráfico resultó estar siempre muy por debajo del de cualquiera de las otras cuatro líneas del sistema. Se buscó corregir este problema, y se creyó encontrar la solución con la penetración de la línea al área céntrica de la ciudad; pero esa idea esencialmente correcta no encontró una realización plena, y si bien su inauguración en 1966 restableció el tráfico de la Línea E, no consiguió acercarlo a los niveles que justifican una línea de metro ni la sacó del lejano último lugar entre las líneas del Subte.

Este segundo fracaso había sido previsto por el Dr. López Abuín, quien durante su breve gestión como Secretario de Transporte del presidente Frondizi ordenó estudiar el enlace de las líneas E y D con un túnel que pasaría debajo de la calle Perú, cuando aún no había comenzado la construcción de la estación Bolívar. Pero con su desplazamiento del cargo en 1959 las autoridades de Transportes de Buenos Aires abandonaron esa idea y creyeron que la solución sería simplemente terminar el proyecto de la CHADOPYF, y así continuaron las obras rumbo hacia Parque Chacabuco, con la inauguración de Avenida La Plata (1966) y José María Moreno (1973).

Más tarde, el hecho casual de la proximidad geográfica con el primer gran proyecto de autopistas urbanas, dio como resultado que la Línea E fuera extendida hasta Plaza de los Virreyes y se convirtiera en la más larga de la red, sin por ello mejorar su posición relativa respecto de las otras cuatro líneas, siempre muy por debajo en cuanto a tráfico de la que era entonces la segunda línea más débil de la red, la Línea D.

Aunque el estudio encargado por el intendente militar recomendó el enlace de las líneas E y D, las administraciones que la sucedieron dejaron nuevamente de lado esa propuesta.

Los directivos del Subte a partir de diciembre de 1983 se encontraron con la obra debajo de la autopista sin finalizar e hicieron lo que era lógico: completarla. Y quizás porque vislumbraron que el resultado no sería espectacular, encararon un proyecto inédito que prometía obtener un mejor aprovechamiento de la inversión hasta entonces realizada, alimentando a la Línea E en su extremo oeste mediante una línea de superficie que fue denominada "Premetro". La realidad no se modificó; el aporte del Premetro fue de poca

magnitud aún para el escaso tráfico de la Línea E, de modo que no la sacó del último lugar entre las entonces cinco líneas del Subte.

La situación no cambió durante la concesión, pero a partir de 1990 comienza a ganar adhesión la idea de que la solución a la demanda de la Línea E debía buscarse en su extremo céntrico. Esta visión finalmente se impuso y a la fecha en que se escriben estas líneas ha comenzado la construcción la obra civil de la extensión Bolívar-Retiro, llamada a transformar a la Línea E y a conferirle un nuevo rol dentro de la red del Subte.

La extensión de la Línea E a Retiro, sus antecedentes

Ya en 1975 la Dirección de Planeamiento de la Subsecretaría de Transporte de la Nación había señalado el problema de la mala inserción de la Línea E en el Área Central y propuesto como solución llevar la Línea E hasta Retiro, como fue explicado en el Capítulo 7. Su informe tuvo en ese momento muy poca difusión, aunque fue publicado en 1977, y no motivó que SBA realizara algún estudio de factibilidad técnica en ese sentido.

En 1979 uno de los autores propuso la extensión de la Línea E desde la estación Bolívar hasta Retiro, pasando por el Correo Central ²¹⁷, formulando la propuesta en los términos siguientes:

“Desde su terminal actual en Jose María Moreno se desvía hasta Caballito, con un transbordo posible a la Línea A y al Ferrocarril Sarmiento ... y el extremo céntrico (de la Línea E) se continúa pasando por el Correo Central, Retiro, y terminando en la nueva terminal de ómnibus”.

La Terminal de Ómnibus de Retiro había sido dada en concesión y su construcción estaba comenzando en ese momento; parecía entonces lógico darle servicio con una estación del Subte. Esta propuesta tampoco prosperó.

En el plan de ampliación de los Subtes de la administración del intendente Cacciatore se retomó la idea de López Abuín de unir las líneas E y D, ahora con un túnel de enlace entre las estaciones Bolívar y Catedral. Por otra parte, la Línea A sería prolongada realizando un circuito del Macrocentro por las avenidas o calles Leandro Alem, Santa Fe, Pasteur y Rivadavia hasta Plaza Once. Hasta ese momento nunca ni Transportes de Buenos Aires ni SBA-SBASE habían considerado modificar el esquema de líneas convergentes a Plaza de Mayo, heredado de las antiguas concesiones. Ese plan fue dejado de lado por la administración que asumió en 1983.

El cambio de gobierno de 1989 trajo una novedad. En 1991 se le encomendó a la Gerencia Técnica de SBASE la preparación de un plan de ampliación de la red, que vio la luz bajo el nombre de Plan Maestro de Infraestructura ²¹⁸. La Gerencia Técnica retomó la idea del plan de la gestión Cacciatore de realizar una línea subterránea que circunvalara el Macrocentro, pero ya no con la Línea A sino con la Línea E.

Este cambio de enfoque tenía sólido fundamento. El enlace de las líneas E y D había quedado descartado al prolongarse la Línea D a Belgrano, ya que en esas condiciones

una línea única E/D habría quedado muy desequilibrada. Por otra parte se aprovechaba la existencia en la Plaza de Mayo del túnel profundo de la Línea E, que terminaba frente al Banco de la Nación, y se evitaba la relocalización de la estación Plaza de Mayo de la Línea A como en el plan anterior. Se proponía continuar la Línea E hacia la avenida Alem, para seguir por ésta y subir por la av. Santa Fe. Para la llegada a Once el PMI dejaba abiertas dos variantes: una por Pasteur y Rivadavia, similar a la solución del plan anterior, y otra por la avenida Pueyrredón, similar a la solución de la Línea H en el EPTRM, esta última con la posibilidad de extenderse hacia el sur por la avenida Jujuy. La concesión del Subte que comenzó a gestarse en 1991 hizo que estas ideas quedaran nuevamente en suspenso.

Durante los años '90 comenzó a funcionar en la Secretaría de Transporte de la Nación un organismo técnico denominado informalmente ATAM 219 que encaró algunos estudios en colaboración con otros organismos del sector como la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria, que desde 1991 había quedado a cargo de llevar a cabo la privatización de los ferrocarriles suburbanos y del Subte. En 1994 la Secretaría de Transporte gestionó con el gobierno de Francia una colaboración técnica cuyo objetivo sería *“realizar los estudios necesarios que permitan seleccionar una línea prioritaria y preparar una propuesta para la ampliación y remodelación de la red de subterráneos de Buenos Aires”*. A fines de 1995 el gobierno argentino formalizó la solicitud ante el de Francia.

Según el convenio que se suscribió el estudio sería realizado por el consorcio integrado por las sociedades francesas SYSTRA-SOFRETU-SOFRERAIL y la argentina ATEC S.A.. El grupo francés reunía a las mayores consultoras ferroviarias y de transporte urbano de Francia, y la empresa argentina era la que había participado en la elaboración del plan de Subtes de 1980.

El estudio tuvo lugar durante 1996 y su informe titulado *“Definición en la prioridad en la extensión del Subterráneo de Buenos Aires”* fue entregado en 1997 ²²⁰.

Como fase inicial del estudio, fueron recopiladas y presentadas en forma de planos todas las propuestas de ampliación de la red del Subte conocidas a partir de 1950. Se trataba tanto de los planes oficiales que se mencionaron a lo largo de este trabajo como de propuestas de carácter menos formal que el estudio atribuye a SBASE, a Metrovías S.A., a otros entes de la esfera de la Secretaría de Transporte de la Nación e incluso de propuestas electorales ya que en 1996 tuvo lugar la elección del Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Sólo uno de las propuestas posteriores al plan de 1980 incluía la extensión céntrica de la Línea E. La Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria propuso una variante de la línea de circuito del Macrocentro del PMI de SBASE, que se ilustra en la Figura 11.1: la Línea E se extendería desde Bolívar por la avenida del Libertador, llegando a Retiro con una estación alineada con aquella avenida para, a continuación, dirigirse hacia la avenida Santa Fe mediante un par de cerradas curvas ²²¹. Vale notar que el trazado entre la av. Del Libertador y la av. Santa Fe sería de gran complicación técnica, por tener que pasar debajo de edificios en altura con fundaciones profundas.

A continuación el estudio SYSTRA-ATEC identificó los que llamó *corredores elementales*, siendo éstos aquellos tramos de avenidas o con líneas de subterráneos propuestos donde se evidenciaba la mayor demanda real o potencial. Esta identificación tenía en cuenta la población residente, la cantidad de empleos y alumnado de escuelas dentro de los 600 metros de cada corredor, así como la demanda servida por las líneas de colectivos que recorrían cada tramo.

El estudio planteó una importante diferencia entre el concepto de corredor elemental y el de una línea formada por el ensamble de varios de aquéllos. La idea rectora era que se podría dar servicio a los mismos corredores elementales uniéndolos entre si de varias formas diferentes, o sea, formando líneas distintas y por lo tanto redes distintas entre las que habría que elegir.

El estudio de SYSTRA-ATEC concluyó que las posibles líneas prioritarias de expansión del Subte serían: i) la extensión de la Línea A hasta Flores; ii) la extensión de la Línea E a Retiro; iii) una línea radial nueva por av. Córdoba entre Villa Crespo, Palermo y Puerto Madero; iv) la transversal Constitución-av. Callao-Plaza Italia; y v) la transversal por av. Pueyrredón uniendo Once con Retiro.

El mismo estudio llevó a cabo una simulación de la demanda con un modelo de transporte a partir de una matriz de desplazamientos entre 70 subzonas, elaborada a partir de la información de población del año 1991 y de un relevamiento de viajes en colectivos hecho por la Secretaría de Transporte de la Nación del año 1991. La conclusión final fue que, entre las posibles extensiones de líneas existentes era prioritaria la de la Línea E (Bolívar-Retiro) por generar mayor cantidad de viajes nuevos para el Subte. Entre las líneas nuevas la conclusión no era tan obvia: resultaban mejores la línea radial nueva por av. Córdoba y la transversal por Pueyrredón²²².

Para la Línea E entre Bolívar y Retiro el estudio efectuaba las siguientes predicciones de demanda para el año 2004:

Pasajeros pagos del total de la red sin la extensión	1.037.381 pas/día
Pasajeros nuevos de la red, con la extensión	136.670 pas/día
Pasajeros pagos de la Línea E, sin la extensión	87.356 pas/día
Pasajeros totales de la Línea E, con la extensión	264.395 pas/día

Fue en función de las conclusiones anteriores que la Secretaría de Transporte de la Nación cuando renegoció el contrato de concesión de METROVÍAS decidió incluir en el mismo la extensión de la Línea E entre Bolívar y Retiro.

La Línea E a Retiro y la concesión

En el tercer año de la concesión el gobierno de Menem llegó a la conclusión de que su experiencia privatizadora había sido exitosa y que era conveniente extender la duración de las concesiones suburbanas y la del Subte. El objetivo gubernamental era ampliar el programa de modernización del Subte con nuevos proyectos que se financiarían con dos principales fuentes: la reinversión en obras del canon que el concesionario debería pagar al Estado; y la aplicación del fondo que se acumularía a partir de un aumento real de las tarifas, ello en el contexto de estabilidad monetaria que rigió hasta diciembre de 2001. La tarifa del Subte era en 1997 de 50 centavos de peso (con 1 peso = 1 dólar) que se preveía llevar en etapas a 75 centavos. Con más de 200 millones de pasajeros anuales, la cantidad que recaudaría el fondo de tarifa sería superior a \$ 50 millones anuales. El flujo de fondos que se acumularía permitiría el repago de los créditos que se tomarían para realizar las obras. Entre éstas estaba la prolongación Bolívar-Retiro de la Línea E, con fundamento en el informe de SYSTRA-ATEC.

Como el Subte era un activo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la renegociación del contrato de concesión se hizo en paralelo con una discreta negociación política entre los gobiernos nacional y de la Ciudad Autónoma. Como resultado, en el final de su gobierno el presidente Carlos Menem emitió el Decreto N° 393/99 que aprobaba la renegociación del contrato de concesión a Metrovías S.A. y extendía su plazo a 24 años. En los anexos del contrato renegociado se describían los proyectos que el concesionario realizaría, entre ellos la extensión de la Línea E. Se disponía también que el control de la concesión en cuanto al servicio del Subte pasaría a manos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. La Ley 373/2000 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aprobó el Decreto 393 del Poder Ejecutivo Nacional.

La renegociación fue un proceso complejo que duró casi dos años. Cada tema de los muchos que las partes incluyeron en el acuerdo fue objeto de discusión técnica entre el concesionario y el equipo de la Secretaría de Transporte, y una vez puestas las partes de acuerdo se firmaba un acta particular para el tema en cuestión.

Respecto de la Línea E hubo un acuerdo entre los gobiernos para que la licitación que lanzaría la Secretaría de Transporte de la Nación se hiciera con la documentación técnica que prepararía SBASE

Pero el trazado acordado era objeto de dudas. Es en este punto es cuando la extensión de la Línea E se encadena con otro gran proyecto que el gobierno nacional había encarado desde principios de la década de los noventa: el llamado Proyecto Retiro.

El Proyecto Retiro y la Línea E

Cuando se concibieron las concesiones de los ferrocarriles suburbanos se pensó que una parte de los subsidios estatales que serían necesarios podrían provenir de la explotación comercial de las grandes terminales ferroviarias y del desarrollo inmobiliario de los terrenos que los ferrocarriles poseían en ubicaciones valiosas. En el año 1991 el gobierno contó con el asesoramiento de la consultora del ferrocarril nacional de Canadá, CANAC, para analizar el desarrollo que sería posible en el área de Retiro, donde estaban los terrenos presuntamente más caros de la Ciudad.

En su informe de fines de 1991 CANAC concluyó que las tierras de Retiro, en especial las frentistas de la avenida del Libertador, eran de gran potencial inmobiliario y que las que estaban ocupadas por los servicios de cargas podían liberarse trasladándolos a la zona donde operaba entonces (y todavía hoy, veinte años después) el ferrocarril San Martín. También recomendó que la terminal de la Línea San Martín se trasladara a la estación de la Línea Mitre, que permanecería operativa en tanto que la de la Línea Belgrano, por ser de trocha diferente, quedaría sin modificar. En función de este informe de la CANAC la Secretaría de Transporte resolvió avanzar con el proyecto y convocó a un concurso de consultores internacionales para elaborar una propuesta concreta. El concurso fue ganado por un consorcio encabezado por la misma consultora asociada con firmas locales.

El nuevo estudio de CANAC tuvo lugar durante 1993 y produjo un resultado inesperado, ya que las conclusiones precedentes no se reflejaron en sus recomendaciones. Concretamente, ahora se proponía relocalizar las estaciones de las líneas Mitre y Belgrano en el lugar donde hoy está todavía la estación de la Línea San Martín. El gran edificio de Retiro Línea Mitre sería preservado, así como las grandes naves metálicas, pero reciclado para usos comerciales, institucionales y culturales. El edificio de la Línea Belgrano sería demolido para dejar paso a la prolongación de la avenida Eduardo Madero. Finalmente, y principal, se liberarían de todo uso ferroviario 96 hectáreas del lado de av. Del Libertador y Facultad de Derecho, entre la avenida Ramos Mejía y la zona de Palermo Chico (Barrio Parque).

Este proyecto causó preocupación en muchos técnicos vinculados al ferrocarril y al transporte. Se preveían consecuencias negativas que sería muy costoso mitigar o corregir. Por ejemplo, la estación del Subte Línea C quedaría alejada varios centenares de metros de la nueva gran terminal ferroviaria. Además muchos urbanistas se mostraron preocupados sobre cómo sería el desarrollo urbano de las 96 hectáreas liberadas, y el proyecto enfrentó desde el principio un clima de oposición en los círculos profesionales.

Para eludir el conflicto el gobierno lanzó un concurso de ideas cuyos términos de referencia encomendó a la Sociedad Central de Arquitectos. Los T de R establecieron que era una premisa del concurso respetar la idea directriz del informe de CANAC, es decir, la desafectación de las terminales ferroviarias y la construcción de una nueva. El concurso tuvo lugar durante 1994 y 1995 y resultó premiado el proyecto presentado por estudio de los arquitectos Baudizzone, Lestard y Varas. El premio fue entregado en un acto en la Casa Rosada, presidido por el presidente Menem y por el recién electo Jefe de Gobierno de la Ciudad doctor De la Rúa.

Se consolidó así el “Proyecto Retiro” pero la fuerte oposición al mismo se mantenía en grupos técnicos del sector transporte y también en influyentes urbanistas. Esa oposición se tradujo en artículos periodísticos y conferencias en las que se señalaba el absurdo de dismantelar una magnífica terminal en funcionamiento, a costa de una enorme inversión en reconstrucción de edificios, parrillas de vías, equipamientos y accesos de la red subterránea. Ahora bien, como según el estudio de Systra-ATEC la Línea E debía llegar a Retiro, era natural que lo hiciera hasta la nueva terminal ferroviaria, y eso condicionaba su trazado a partir de la zona de Catalinas.

Algunos opositores al Proyecto Retiro elaboraron durante 1998 y 1999 un proyecto alternativo²²³ cuya idea rectora era mantener en funcionamiento la estación de la Línea Mitre y desplazar a ella los servicios de la Línea San Martín, tal como lo había propuesto CANAC en su primer informe de 1991. El área que dejaría la estación del San Martín sería reasignada a otros usos del sector transporte: una terminal de colectivos urbanos, la creación de áreas de servicios para los ómnibus de larga distancia que operan en la Terminal de Ómnibus evitándoles innecesarios recorridos por la Ciudad de Buenos Aires, y servicios de apoyo al puerto de Buenos Aires.

Mientras el Proyecto Retiro era objeto del debate descripto, la Secretaría de Transporte acordó con METROVÍAS, dentro de la renegociación, la inclusión del tramo Bolívar Retiro. Las condiciones técnicas aparecen bajo el título *“Programa 6 – Extensiones de Líneas – Proyecto 1 – Extensión Línea E”*, dividido en una sección Obra Civil y otra Instalaciones Fijas. En la primera se definen los aspectos centrales del proyecto:

- Se trata de un tramo de 2,3 km a construir debajo de la avenida Leandro N. Alem, con tres estaciones: Correo Central, Catalinas y Retiro.
- Vinculará a la Línea E con la Línea B, los ferrocarriles Mitre, Belgrano Norte y San Martín, y con la Terminal de Ómnibus.
- El proyecto comprende la llegada de las líneas C y E al nuevo emplazamiento de la estación Retiro de los ferrocarriles, dentro del marco del Proyecto Retiro.
- Las estaciones Correo Central y Catalinas tendrían andenes laterales, y sólo Retiro contaría con andén central.
- En particular se dice que “...desde Catalinas hacia Retiro el túnel debe comenzar a alinearse para ubicarse en las inmediaciones de la estación Retiro del ferrocarril y de la Línea C...”.
- Se generarían puntos de transbordo con los ferrocarriles Mitre, Belgrano Norte, San Martín y la Terminal de Ómnibus.

Los últimos puntos del texto acordado sugieren que el trazado de la Línea E se orientaría hacia la Terminal de Ómnibus desviándose del subsuelo de la la av. Leandro Alem. El punto 9, bajo el título “Proyecto Retiro”, dice lo siguiente:

“Actualmente está en estudio la posibilidad de realizar un nuevo desarrollo urbanístico con las tierras ocupadas por los distintos ferrocarriles que operan en la zona de Retiro.

La idea de unificar y correr las terminales ferroviarias hacia el río aleja las mismas de la actual estación Retiro de la Línea C de Subterráneos y del proyecto de prolongar la Línea E hacia el área Retiro, motivo del presente trabajo. En tal sentido se ha analizado la posibilidad de llegar con ambas líneas subterráneas hacia el nuevo emplazamiento de las terminales ferroviarias. Cabe aclarar que el caso de la Línea C ya fue analizado en el trabajo presentado por el Estudio Baudizzone, Lestard y Varas, en el concurso organizado por la Sociedad Central de Arquitectos, Ferrocarriles

Argentinos y la Municipalidad de la .Ciudad de Buenos Aires. del que resultaran luego ganadores.

El proyecto contempla el desplazamiento de la actual estación Retiro de la Línea C tratando de acercarse lo máximo posible a la nueva terminal ferroviaria prolongando el túnel existente al nuevo emplazamiento de vías de las terminales ferroviarias.

En el caso del proyecto que nos ocupa se ha buscado que la Línea E pueda llegar también hasta el punto donde se trasladaría la terminal de la Línea C, siendo factible la materialización de una gran terminal subterránea para ambas líneas, conjuntamente con una estación para el premetro que llegaría a Puerto Madero.

Ambas alternativas no abortan (SIC) la posibilidad de vincular esta nueva terminal con la nueva línea H (transversal) por debajo de la avenida Pueyrredón”.

Para la extensión Bolívar-Retiro la Secretaría de Transporte de la Nación convocó la Licitación Pública 449/99.

La Figura 11.2 muestra esquemáticamente lo previsto. La concesionaria METROVÍAS efectuó un estudio topográfico preliminar, sobre un trazado como el indicado. Pero, como en todo lo relativo a la Línea E, las cosas cambiarían.

El cambio del alineamiento en la zona de Retiro

El cambio de gobierno de diciembre de 1999 reforzó la posición de quienes se oponían al Proyecto Retiro y desde el gobierno se fue gradualmente aceptando que el traslado de las terminales ferroviarias era una propuesta poco realista. Bajo esta base comenzó a reformularse el Proyecto Retiro, siempre contando con el desarrollo del área cercana a la av. Del Libertador. A mediados de 2000 SBASE estaba preparando el proyecto para licitar la extensión y se planteó la cuestión concreta de dónde implantar la estación Retiro de la Línea E.

Entretanto se había sancionado la Ley 317 de 1999 disponiendo la construcción de la Línea H entre Nueva Pompeya y Retiro, pasando por Once. Dicha línea recorrería las avenidas Jujuy, Pueyrredón y Libertador, y su terminal estaría en Retiro. Se planteaba también la cuestión de la ubicación de la terminal Retiro de la Línea H.

Finalmente prevaleció en SBASE el criterio de que las estaciones de las Líneas E y H debían ubicarse en el predio ex ferroviario frentista de la Avenida del Libertador, y al oeste de la avenida Ramos Mejía. Se pensaba que esta disposición permitiría ejecutar las obras sin molestar al muy intenso tránsito de la Avenida del Libertador en el lugar.

A fines de 2000 se mantuvieron tratativas entre SBASE y la Secretaría de Transporte de la Nación, aceptando esta última la posición de la Ciudad respecto de la ubicación de las estaciones.

No obstante los antecedentes técnicos que sustentaban la ubicación de la estación Retiro, la autoridad del ONABE (Organismo Nacional de Administración del Bienes del Estado), que tras la liquidación de Ferrocarriles Argentinos había quedado como responsable del Proyecto Retiro, informó que la ubicación de las estaciones en el predio ferroviario en cuestión sería inconveniente, por afectar el subsuelo de un área que consideraba de importancia para el autofinanciamiento del Proyecto Retiro.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires tomó posición a través de SBASE y del Subsecretario de Transporte y Tránsito, quien consideró que el ONABE no había invocado razones válidas para sustentar su posición.

Por su parte el Secretario de Transporte de la Nación coincidió con la Ciudad y definió la ubicación de la estación de la Línea E en el predio ferroviario, continuando el trámite de la Licitación según este lineamiento.

Para resolver la cuestión formalmente los miembros del Directorio de SBASE suscribieron por unanimidad un informe técnico que fijaba posición coincidente con la de la Secretaría de Transporte de la Nación, el que fue entregado al Secretario de Obras y Servicios Públicos para ser trasladado al Jefe de Gobierno de la Ciudad, quien a su vez se dirigió al Ministro de Infraestructura y Vivienda de la Nación, informándole la posición que sustentaba en este asunto. Esa nota nunca fue contestada²²⁴.

Finalmente la Licitación 449/99 convocada para la Línea E tuvo apertura el día 31 de mayo de 2001 siendo recibidas las ofertas de varios consorcios.

Es oportuno señalar que el ONABE persistió en su posición opuesta a la localización de la estación del Subte en su propiedad, hasta el punto de haber intentado el organismo presentar una nota en el mismo acto de apertura de la Licitación de la obra, en la que el organismo nacional aducía actuar, particularmente, en defensa de los intereses de la Ciudad de Buenos Aires²²⁵.

Fueron abiertas las propuestas técnicas y una comisión Nación-Ciudad se dedicó a examinarlas, mientras que las ofertas económicas quedaron en custodia sin abrir. El trámite se fue demorando y sobrevino la crisis financiera que culminó con el fin del régimen de convertibilidad, a principios de 2002. La crisis económica del período hizo que el Estado Nacional postergara el proyecto, ya que el congelamiento de tarifas frente a la devaluación de la moneda local había destruido las bases que sustentaban el financiamiento del proyecto.

En 2005 el proyecto se reactivó. El Estado pidió a las empresas que habían cotizado que reformularan sus ofertas económicas. Así lo hicieron, y abiertas las ofertas la licitación fue adjudicada a Benito Roggio e Hijos. El monto adjudicado fue de \$ 347 millones y la obra civil fue contratada el 30 de marzo de 2007. Durante 2007 y 2008 la constructora trabajó en la realización de un anteproyecto avanzado, previo al proyecto ejecutivo. El acta de inicio de las obras se firmó el 17 de junio de 2009. La solución técnica adoptada modificó sensiblemente la somera documentación que había elaborado SBASE y puede resumirse en lo siguiente.

- El proyecto comienza en Plaza de Mayo, continuando el túnel para dos vías que tiene su tímpano frente al Banco de la Nación Argentina. A poco de avanzar hacia Leandro Alem ese túnel se bifurca en dos túneles para vía única, solución que rige a lo largo de todo el trazado para hacer la obra menos riesgosa, vista la muy mala calidad de los suelos en ese lugar. La Línea E recorrerá el subsuelo de la avda. Alem, hasta donde antaño llegaba la margen del Río de la Plata y donde el nivel actual de la avenida, varios metros sobre el original del suelo, se consiguió mediante rellenos. También interesa reducir la sección vertical del túnel para disminuir la posibilidad de tocar el acuífero Puelchense.
- La primera estación, Correo Central, estará al sur de la estación Leandro Alem de la Línea B. La estación se construirá del modo siguiente: primero se colocan tres líneas de pilotes que llegan hasta el nivel inferior al del andén. Sobre esos pilotes descansan las losas y vigas del techo. El techo se construye por mitades para afectar el tránsito lo menos posible. Una vez completado el techo, se rehabilita la circulación sobre toda la calzada de la av. Alem y la obra de la estación prosigue por debajo.
- El transbordo con la Línea B se diseñó en la forma más sencilla de modo que los pasajeros sólo deban salvar el desnivel entre ambos andenes. Para hacerlo posible fue necesario modificar la estructura de la estación de la Línea B en el sector que queda encima de los túneles de la E.
- Correo Central tendrá dos vestíbulos, uno orientado hacia la avenida Corrientes y otro hacia la calle Sarmiento.
- El andén central de la estación Correo Central tendrá 120 m de largo y 10,50 metros de ancho, con los ejes de vía distanciados 13,20 metros. Los túneles de la Línea E, tras haber pasado debajo de la Línea B, siguen paralelos pero separados hasta la estación Catalinas.
- La estación Catalinas será también con andén central de 10 metros de ancho, construida por el mismo sistema, contando con un único vestíbulo central con salidas a ambos lados de la avenida Alem. Del lado de los grandes edificios de Catalinas la salida estará en la plazoleta de planta triangular que existe en la cuadra entre las calles Paraguay y Marcelo T. de Alvear.
- Entre Catalinas y Retiro el proyecto tuvo un cambio mayor, respecto de la solución técnica diseñada por SBASE. Ésta ubicaba la estación Retiro en el terreno ferroviario contiguo a la estación del ferrocarril, Línea Mitre. El túnel de la Línea E pasaría debajo de la Línea C y del edificio de la esquina de Libertador y Ramos Mejía. Pero para eso el túnel, o en este caso los dos túneles para una vía, deberían pasar sobre el gran conducto cloacal profundo conocido como “de los pueblos ribereños”. Siendo ambos trazados casi paralelos la oblicuidad del cruce haría la obra muy delicada, y por eso SBASE había proyectado que el gran cloacal sería desviado sobre una longitud del orden de los 300 metros. Además la Línea E debe pasar debajo del gran conducto pluvio-cloacal del llamado *radio antiguo*, que por la calle San Martín desciende hacia Puerto Nuevo. Estos cruces planteaban que la solución fuera compleja, costosa y riesgosa. Para simplificar la obra la solución finalmente retenida por la Secretaría de Transporte a propuesta de la constructora, fue construir la estación Retiro debajo de la avenida del Libertador.
- Retiro será una estación de andén central con ancho 10 metros pero a la fecha de este texto la solución de sus accesos no había sido aún totalmente definida. Otro tema aún pendiente era el de la extensión del túnel hacia el noroeste de la

estación Retiro, para disponer de un razonable espacio de estacionamiento de trenes. A pedido del concesionario METROVÍAS se incluyó en el proyecto de Retiro una tijera para que la inversión de trenes pueda hacerse “ante-estación”, del mismo modo que en Plaza de Mayo, Leandro Alem, Constitución y Retiro. El contrato de obra prevé que la longitud del trazado será de 2.075 metros, incluidas las tres estaciones.

Las soluciones técnicas fueron analizadas detenidamente durante 2007 y 2008 y la gestión se aceleró en 2009 cuando la Secretaría de Transporte contrató a la consultora IATASA para desempeñar la inspección de obra. A fines de 2009 la obra cobró fuerte impulso y se colocaron grandes letreros informativos de datos generales del proyecto y de que la obra es realizada por el Estado Nacional. A la fecha de este escrito está concluido el pilotaje y losa de techo de las estaciones Correo Central y Catalinas, y se trabaja en Retiro.

Una planta del proyecto entre Bolívar y Retiro se muestra en la Figura 11.3.

La Línea E encuentra su justificación

Con la obra de la Línea E progresando debajo de la avenida Leandro Alem hacia Retiro, parecería que esta historia va llegando a un final feliz, y que en Retiro finalmente la Línea E habrá encontrado su justificación al servicio de la Ciudad. Pero sin dejar de ser feliz el final podría ser otro.

En 1999 la Ciudad de Buenos Aires decidió realizar un estudio para optimizar su red subterránea y contrató a ese fin a un grupo de especialistas quienes actuaron en la órbita de la Secretaría de Hacienda de la Ciudad. Al principio ese equipo trabajó desconectado de Subterráneos de Buenos Aires, y luego algunos de sus técnicos se incorporaron a la entidad estatal. A principios de 1991 ya se disponía de una propuesta que fue elevada a la Legislatura para su consideración. Básicamente se trataba de cuatro líneas nuevas: la Línea H que la Ciudad estaba ya construyendo, en cumplimiento de la Ley 317/2000 y las líneas F, G e I cuyos trazados se muestran en la Figura 11. 4.

Tras una audiencia pública que tuvo lugar el 14 de agosto de 2001 y un debate en la Legislatura en noviembre de 2001 fue sancionada la Ley 670 que estableció los trazados de la primera etapa de las Línea F, G e I. Las líneas serían construidas y operadas por un concesionario que debería efectuar no menos del 40% de la inversión total. Esta disposición respondía al marco de vigencia de la Ley de Convertibilidad, que se derrumbaría apenas dos meses más tarde.

Aunque la Ley 670/2001 no menciona la Línea E en la Figura 11.4 se muestra también el tramo Bolívar-Retiro, cuya construcción había sido ya licitada por el estado nacional., Si bien la Legislatura no aprovechó la ocasión para tomar conocimiento formal de la existencia de esta extensión, la verdad es que la misma Legislatura la había convalidado al sancionar la Ley 273 del año anterior.

Si bien el proyecto del estado nacional era terminar la Línea E en Retiro, ya estaba “en el aire” su eventual extensión más allá de ese lugar. Hemos mencionado la propuesta de 1996 de la UCPF que adaptaba la propuesta de PMI de realizar un circuito del

Macrocentropero haciendo pasar la Línea E por Retiro. La propuesta de la UCPF tenía un propósito que no quedó documentado, el potenciamiento de la integración Subte-ferrocarril en Retiro, colocando la estación de la Línea E contigua a la gran estación del Ferrocarril Mitre, que en ese momento en virtud del llamado *Proyecto Retiro* se proponía reciclar como gran anfiteatro, shopping u otro uso no ferroviario. Finalmente se decidió que la Línea E llegaría a Retiro y que su estación allí estaría alineada paralela a la avenida Libertador.

La red propuesta en la Ley 670 implicaba que en Retiro habría cuatro terminales, de las líneas C, E, G y H. Las terminales son puntos delicados del diseño de una línea de metro y son más costosas por su gran movimiento de pasajeros que requieren pasillos y vestíbulos que les permitan cambiar de línea sin pagar y por la necesidad de contar con vías auxiliares para estacionamiento de trenes. La aglomeración de terminales en Retiro era un error, más aún cuando dos de esas líneas, la E y la H tenían trazados prácticamente alineados paralelos a la avenida del Libertador. Cuando finalmente el estado nacional reactivó las obras de Bolívar-Retiro se hizo más urgente afrontar esta cuestión. Y surgió entonces como posibilidad real la integración de los trazados de las líneas E y H para formar una línea única. La Figura 11.5 muestra esta posibilidad.

Pero no era la única. En un breve artículo publicado por el diario La Nación ²²⁶ uno de los autores (Agosta) presentó una propuesta diferente, en los términos siguientes:

“Se prevé (en la Ley 670) que la Línea E termine en Retiro, cuando debería convertirse en una línea diametral (“pasante” por el Centro) que se continúe por Libertador, Pueyrredón y Las Heras hasta Plaza Italia. Este proyecto crearía en Plaza Italia un centro de transferencia con la Línea D muy efectivo para aliviar de tráfico a esta línea, hoy claramente sobrecargada, ya que se ofrecería a los viajes provenientes de su extremo norte un acceso mucho más conveniente al Microcentro, Retiro y Catalinas que el que se conseguiría transbordando en Plaza Italia a la Línea F (cuyo recorrido sería Las Heras – Callao - Entre Ríos). Diversos estudios basados en modelos matemáticos demostraron que con la Línea F llegando a Plaza Italia por Las Heras sería más conveniente para el pasajero proveniente de Belgrano transbordar a la misma en Callao y no en Plaza Italia, y sin obtener ventaja ninguna para acceder al Microcentro. En cambio, nuestra propuesta para la Línea E mejoraría ese acceso y proveería un acceso mucho más directo al Centro para el corredor residencial de alta densidad de la Av. Las Heras, con la ventaja adicional de que con la extensión de la Línea E por Libertador, el sector de futuro desarrollo urbano del Área Retiro quedaría óptimamente vinculado con Catalinas, Plaza de Mayo y, mediante un único transbordo, con todo el Macrocentro.”

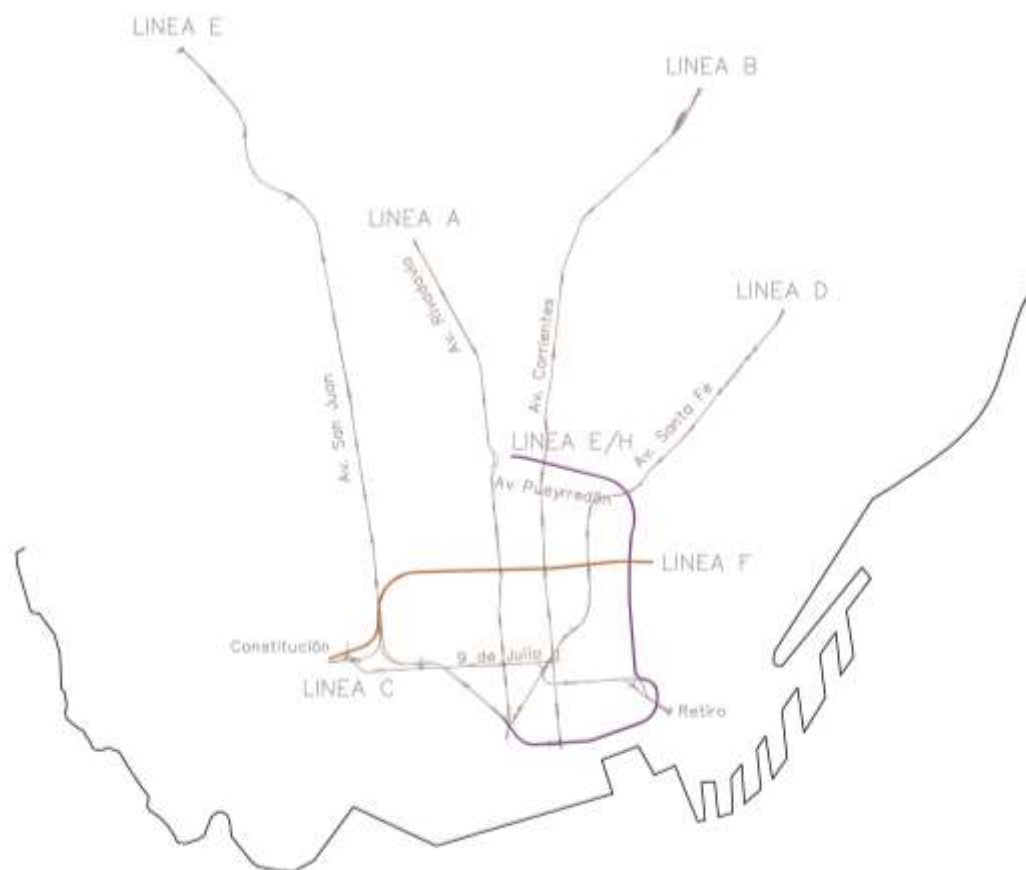
La Figura 11.6 muestra esta nueva propuesta. Para dar mayor utilidad a las líneas F y H se proponía que una o ambas se continuaran hacia la zona ferroviaria de Retiro para crear allí un nuevo centro de transbordo con los ferrocarriles suburbanos Mitre, Belgrano Norte y San Martín.

En definitiva, la Línea E encontraría su destino de ser útil a la Ciudad de Buenos Aires, tras casi siete décadas de irrelevancia. En el primer caso, se crearía una línea casi perfecta completa de circunvalación del Macrocentro, enlazando Plaza de los Virreyes con Plaza de Mayo, Retiro, Catalinas, Recoleta, Once, Parque de los Patricios y Nueva Pompeya. Esta línea cuasi circular establecería en el orden de una docena de puntos de transbordo internos del Subte, uno de ellos consigo misma entre las estaciones Jujuy y

Humberto Primo. Desde cualquier punto de la red se podría llegar a las estaciones ferroviarias de Retiro y Once, y al centro de transbordo de Pompeya, con un único transbordo a la Línea E/H.

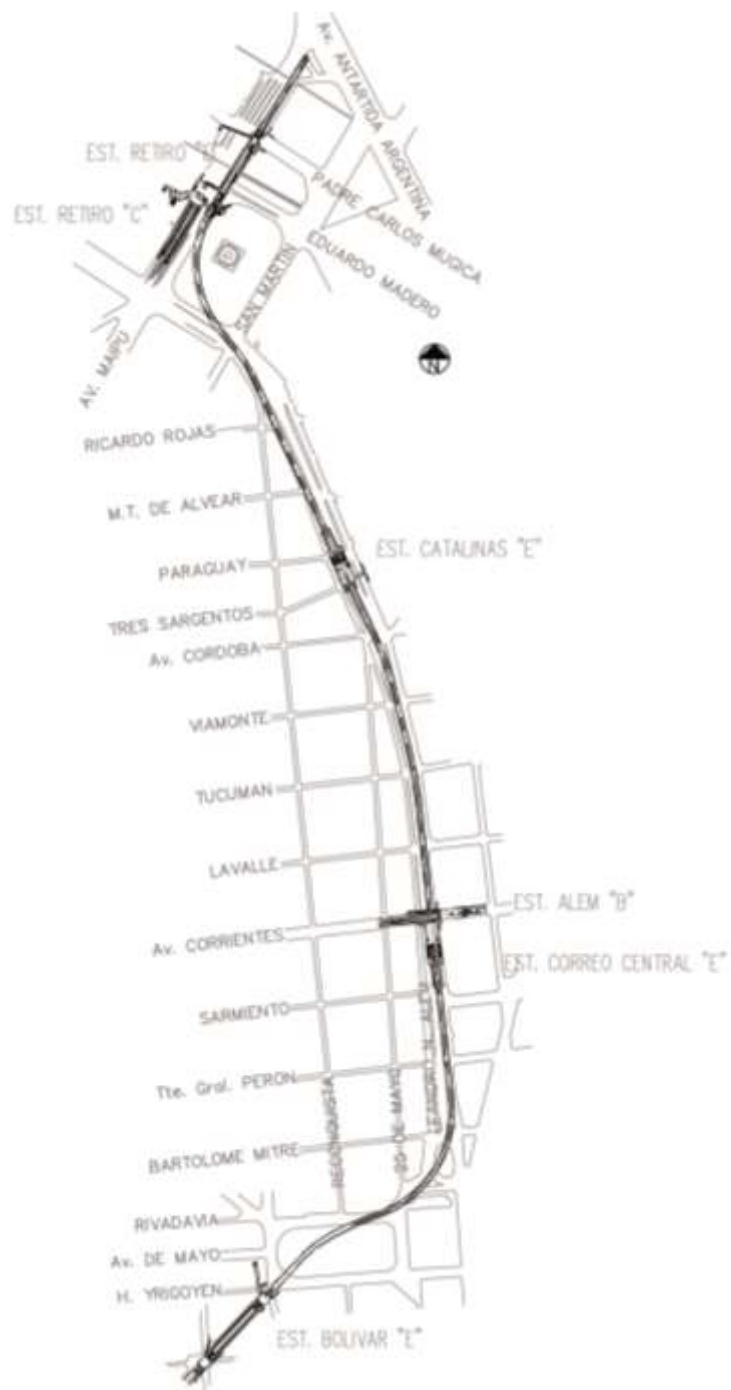
En el segundo caso la Línea E dejaría de ser una línea radial, convergente al Microcentro, y se transformaría en una diametral o pasante, bidireccional, dando servicio a los barrios que ya recorre desde hace décadas y a un nuevo corredor norte por las avenidas del Libertador, Pueyrredón y Las Heras, con la posibilidad de prolongarse aún más allá de Plaza Italia, por ejemplo por la avenida Luis María Campos.

Figura 11.1 Variante de la línea de circuito del Macrocentro del PMI de SBASE propuesta por la UCPF



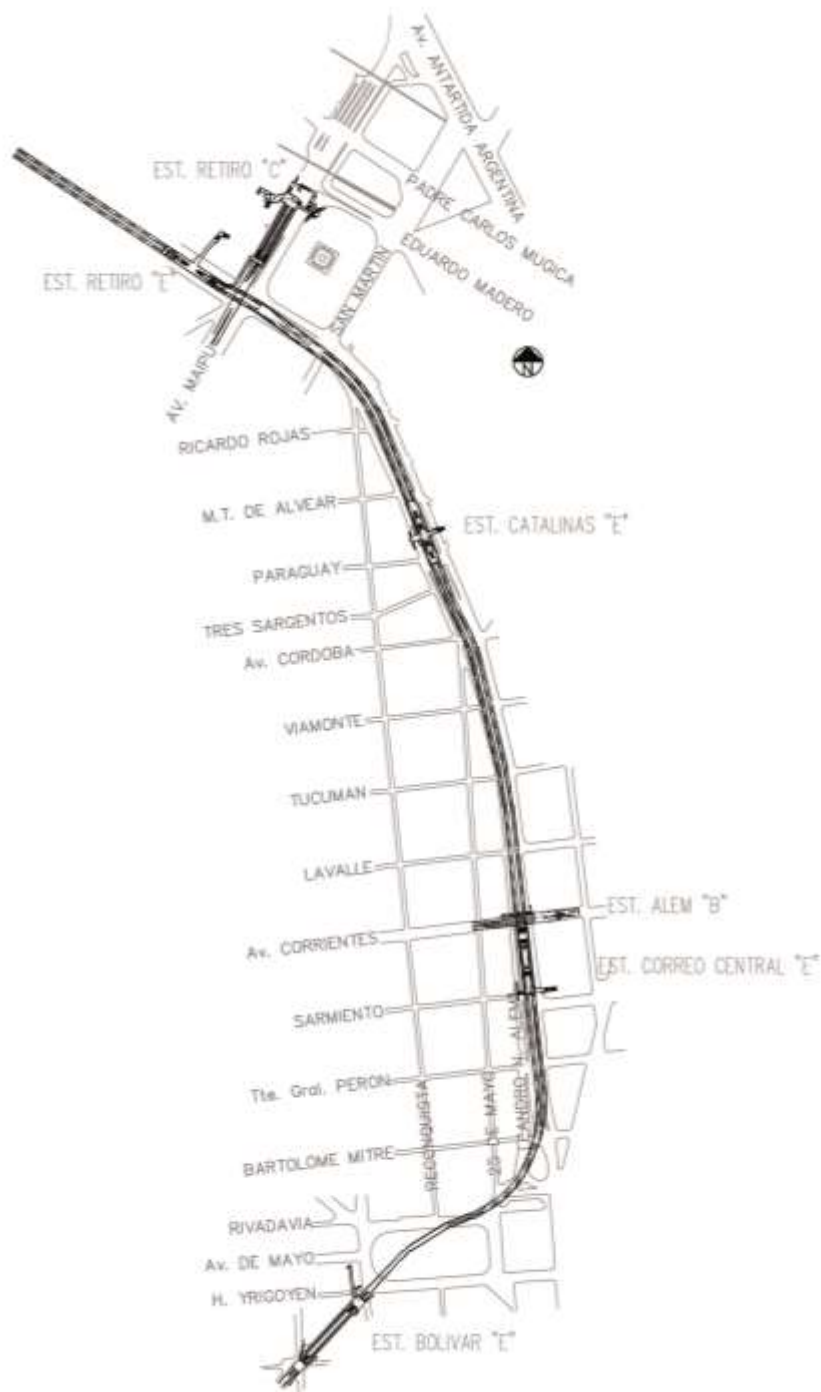
Fuente: ATEC; *Propuesta de la unidad de coordinación ferroviaria – 1995*; Figura 19; Octubre 1996.

Figura 11.2 Esquema de proyecto a Retiro (1999).



Fuente: Metrovías

Figura 11.3 Planta del proyecto actual a Retiro.



Fuente: Metrovías

Figura 11.4 Ley 670/2001 – Plan de nuevas líneas: F, G, H e I



Figura 11.5 Propuesta modificada Ley 670 - Enlace de la líneas E y H

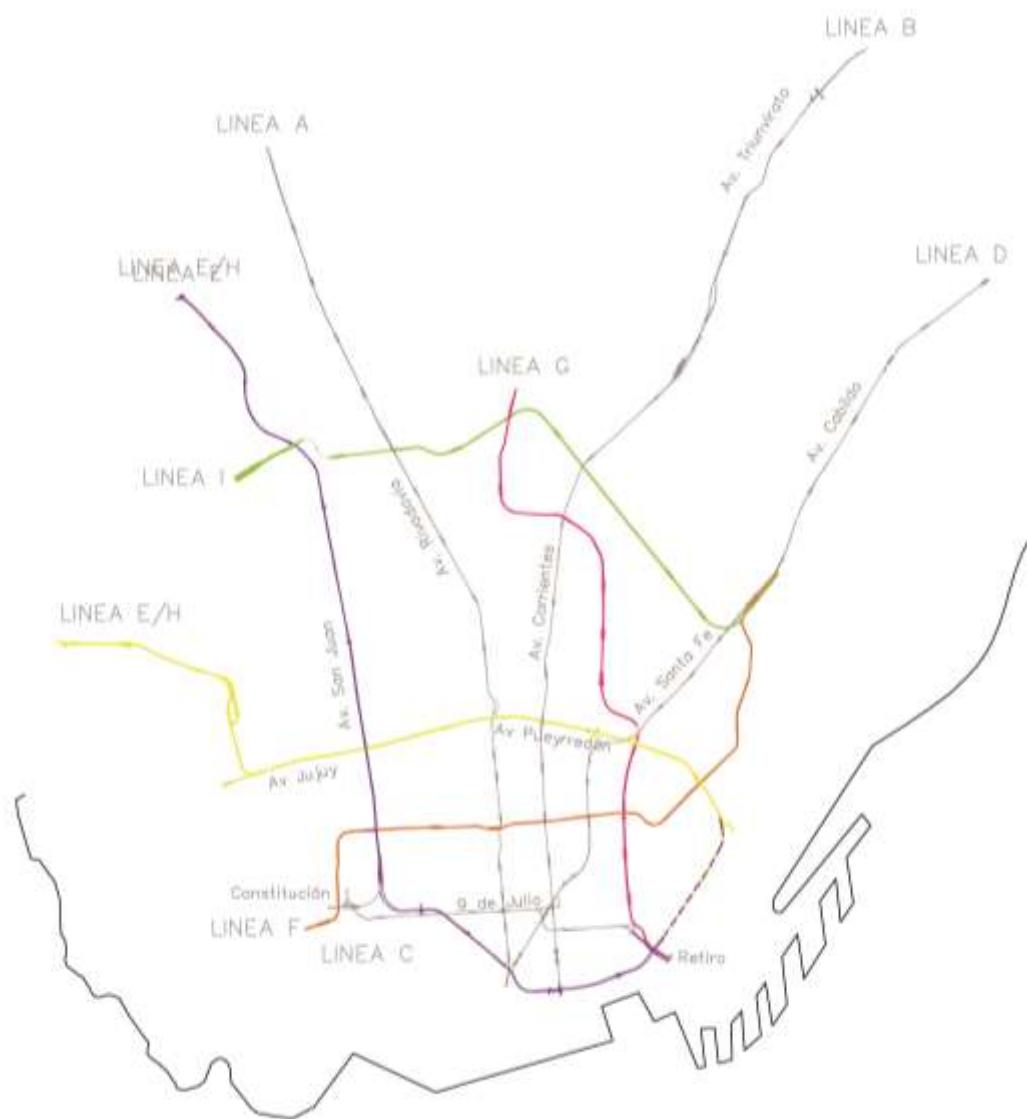
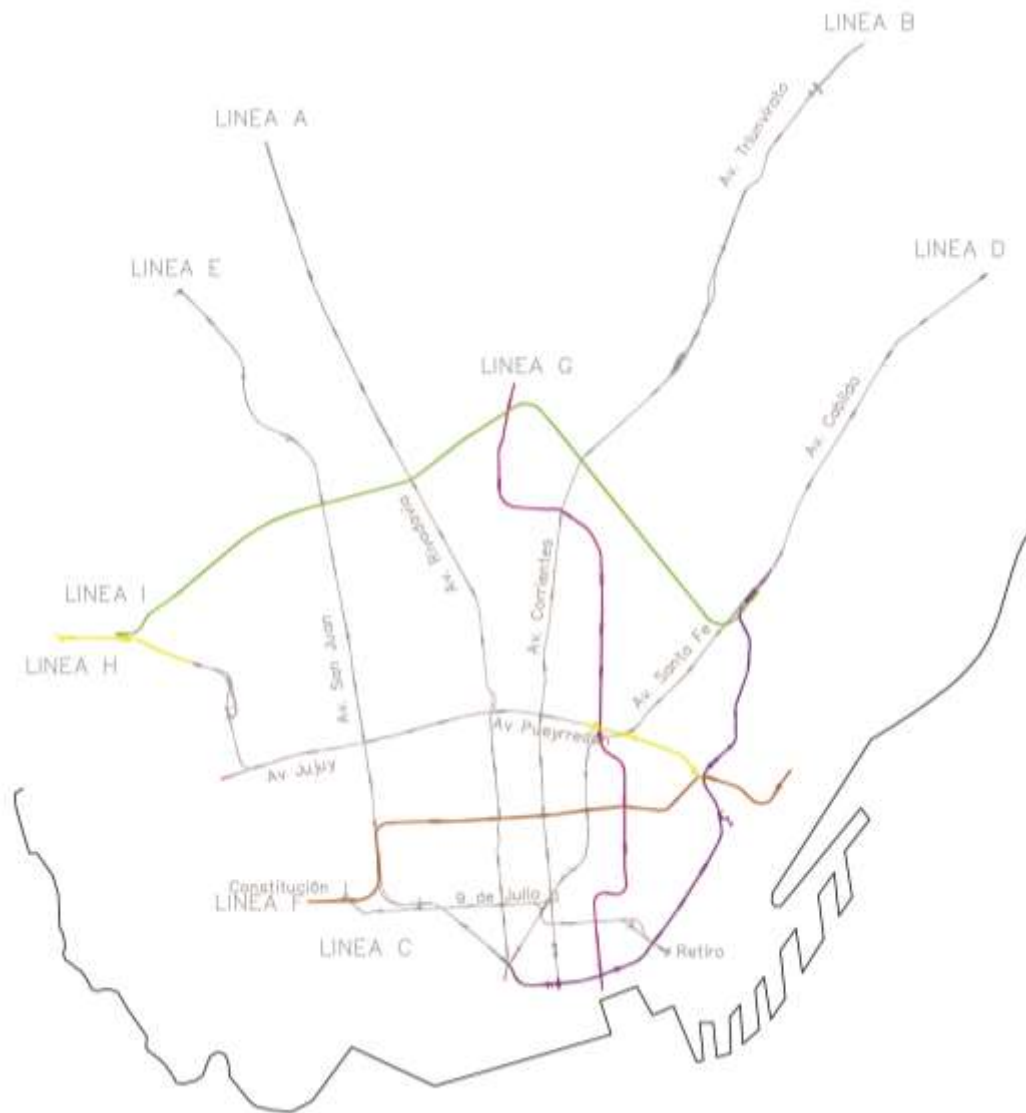


Figura 11.6 Propuesta modificada Ley 670



Fuente: La Nación 27/06/2006
Suplemento Transporte y Logística

-
1. Werckenthien, Cristián: *El Transporte en Buenos Aires, 1870-1880*, pág. 43 a 55.
 2. González Podestá, Aquilino, *Los Tranvías de Buenos Aires*, pág. 21 a 23.
 3. García Heras, Raúl - *Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876/1981* - Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1994. Ver págs. 35 y 80.
 4. Domingo Tejera, Héctor A. Frías y Sergio Ruiz Díaz - *Los Subterráneos, Fascículo 1*, separata de la revista *El Auto Colectivo*, número 507 de mayo-junio 1994. La fuente, el diario *La Nación* del 1 de agosto de 1986 en la sección "Hace 100 años", no identificaba la casa comercial autora de la iniciativa. Información del señor Sergio Ruiz Díaz.
 5. *Recopilación de Leyes Nacionales. Información facilitada por Sergio Ruiz Díaz.*
 6. La obra citada de Tejera, Frías y Ruiz Díaz presenta una reseña muy completa de las primeras iniciativas, y muestra un esquema de las líneas de la concesión Lavandeyra.
 7. El sistema de transporte que en Buenos Aires se conoce popularmente como "subterráneo" o "subte" es lo que en muchas ciudades se llamó "metropolitano" o "metro". Este término proviene del "Metropolitan Railway" de Londres y se extendió al "Métropolitain" de París. El término metro ha adquirido vigencia internacional, y se usa en muchas naciones de culturas occidental y oriental. Así se llaman metro los sistemas de Madrid, París, Roma, Moscú, México, Montreal, Santiago de Chile, San Pablo y muchos otros. Sólo mantienen otras denominaciones algunos sistemas antiguos, como el "tube" y el "underground" de Londres, los "U-Bahn" en Alemania y el "Subte" en Buenos Aires.
 8. Zamboni, Federico - *Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires* - Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, N° 20, año 1935. Este autor presenta en el capítulo primero de su extenso trabajo una reseña de los primeros proyectos, incluyendo los textos de las respectivas leyes u ordenanzas.
 9. No obstante la restricción, el túnel se utilizó para el servicio de pasajeros entre 1949 y 1950 y, nuevamente, desde octubre de 1997 hasta diciembre de 2008.
 10. Zamboni, obra citada.
 11. García Heras, Raúl - obra citada. Ver pág. 23 a 25.
 12. García Heras, obra citada, ver pág. 16 y siguientes.
 13. García Heras, obra citada, pág. 21.
 14. Tejera, Frías y Ruiz Díaz, obra citada.
 15. Tejera, Frías y Ruiz Díaz, obra citada, pág. 26 y siguientes.
 16. En la década del '20 en Buenos Aires el número de automóviles particulares, taxímetros y ómnibus se cuadruplicó, pasando de 8.600 a 34.500 unidades.. Ver García Heras, obra citada, cuadro en pág. 55.
 17. García Heras, Raúl - *Los transportes porteños en vísperas de la Revolución del '30* - revista *Todo es Historia*, N° 184, Buenos Aires, setiembre 1982.
 18. Zamboni, obra citada; ver también Tejera, Frías y Ruiz Díaz, obra citada, pág. 22.
 19. Ingeniero Benigno Benigni - *Los subterráneos de Buenos Aires* - revista *La Ingeniería*, varios números del año 1926, páginas 9, 47, 104 y 175.
 20. Existe un mapa archivado bajo el número 156 en el Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. Información de Sergio Ruiz Díaz.
 21. Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, año 1925.
 22. Domingo Tejera, Héctor A. Frías y Sergio Ruiz Díaz - *Los Subterráneos, Fascículo 1*, separata de la revista *El Auto Colectivo*, número 507 de mayo-junio 1994.

-
23. *Tejera, Frías y Ruiz Díaz, obra citada. Estos autores verificaron que el año del proyecto es 1929, en tanto que en Zamboni, seguramente por un error tipográfico, se lo atribuye al año 1924.*
24. *Durante y después de la Primera Guerra Mundial hubo un persistente crecimiento del nivel de los precios en la Argentina. Por ejemplo, los precios mayoristas pasaron de un nivel 100 en 1913 a 180 en 1920, para descender luego y oscilar entre 143 (1921) y 121 (1930). El Concejo Deliberante no consideró que esto fuera suficiente para justificar un aumento del nivel tarifario.*
25. *García Heras, Raúl - Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876/1981 - Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1994. Ver pág. 86. También, ver del mismo autor - Los transportes porteños en vísperas de la Revolución del '30 - revista Todo es Historia, N° 184, Buenos Aires, Setiembre 1982.*
26. *Imperiale, Jorge Adolfo y Biscayart Blanco, J.P. - La concesión de tranvías subterráneos obtenida por la CAPYC de Madrid en favor de la CHADOPYF - Edición de los autores, Buenos Aires, 1932. La mención a la combinación entre líneas es incompleta en la propuesta.*
27. *Imperiale y Biscayart Blanco, obra citada.*
28. *Nótese que este trazado hubiera servido a la zona de Catalinas Norte, de acelerado desarrollo y transformación cuarenta años después de la propuesta, y hoy todavía (1998) carente de subterráneo.*
29. *Imperiale y Biscayart Blanco, obra citada.*
30. *Sommi, Luis V. - El monopolio inglés en los transportes de Buenos Aires - Editorial Problema, Buenos Aires, 1940 (capítulo I). También ver en: Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires y Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros - El colectivo -Buenos Aires, 1978.*
31. *García Heras, Raúl - Los transportes porteños en vísperas de la Revolución del '30 - revista Todo es Historia, N° 184, Buenos Aires, Setiembre 1982.*
32. *Martínez, Juan Pablo - El olvidado túnel de la Anglo en Plaza Constitución - en Hoja de Ruta (revista de la Cámara de Empresarios del Transporte Automotor de Personas", N° 11, octubre/noviembre 1994.*
33. *Diario La Prensa, edición del 12 de mayo de 1930.*
34. *García Heras, Raúl - Transportes, negocios y política, capítulo IV.*
35. *García Heras, Raúl - Los transportes porteños en vísperas de la Revolución del '30.*
36. *García Heras, Raúl - Transportes, negocios y política, capítulo IV.*
37. *Comité pro solución de los grandes problemas urbanos de la ciudad de Buenos Aires - Tráfico Urbano - Subterráneos - Tercera Contribución al Estudio del Problema de Tráfico en la Ciudad de Buenos Aires, Año 1930 - La fotocopia a la que se tuvo acceso no identifica ni los miembros integrantes ni el domicilio del Comité.*
38. *Se trataba de la Unión Metalúrgica Limitada de Mulhouse (Francia). Información de Sergio Ruiz Díaz.*
39. *"Comité pro solución....", obra citada.*
40. *Martínez, Juan Pablo, obra citada. El autor utilizó como fuente la útil selección de textos del diario de sesiones de H. Concejo Deliberante, que como adjuntos presenta el estudio realizado por Clichevsky, Nora y Muller, Alberto - Evaluation des effets des techniques "metros lourds" sur les systemes de transport et sur les structures urbaines del metropoles de Tiers Monde: l'experience Latino-Americaine. Etude de Cas 2 : histoire et situation du "subte" de Buenos Aires - Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR, Buenos Aires, 1987. Ver también diario La Prensa del 28 de agosto de 1930.*
41. *H. Concejo Deliberante - Diario de Sesiones, 21 de diciembre de 1932. Ver también Martínez, Juan Pablo, obra citada.*
42. *Martínez, Juan Pablo, obra citada, presenta la crónica del túnel de la Anglo en Constitución; el mismo fue "localizado" en 1974 gracias a un antiguo plano de Obras Sanitarias; se hizo una excavación y allí estaba. Fue fotografiado y se condenó nuevamente su acceso (información del ingeniero Pablo Cagnasso, ex funcionario de Subterráneos de Buenos Aires, quien facilitó las fotografías).*

-
43. *La Comisión la integraban los señores Pacífico Rodríguez Villar, Rodolfo Arambarri, Julio N. Bastiani, Adolfo Gallino Hardoy, Carlos A. Adrogué y Antonio Rebuerto (diario de sesiones del 30 de julio de 1930).*
44. *CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES - Diario de Sesiones, 30 de julio de 1930.*
45. *Diario La Prensa - edición del 1 de agosto de 1930.*
46. *LA PRENSA - Ediciones del 1, 27 y 28 de agosto de 1930.*
47. *Zamboni, Federico - Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires - Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, N° 21, pag. 94 y N° 23, pag. 380, ambos del año 1936.*
48. *Zamboni, Federico - Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires - Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, N° 25, pag. 685, año 1936.*
49. *Zamboni, Federico - Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires - Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, N° 25, pag. 683, año 1936.*
50. *Diario La Prensa.*
51. *Imperiale, Jorge Adolfo y Biscayart Blanco, J.P. - obra citada.*
52. *Zamboni, Federico - Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires - Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, número 23, pág. 380 (año 1936).*
53. *El uso "en combinación" de la Línea C con la construida por Lacroze sólo fue posible después que se habilitó la estación "Carlos Pellegrini" (hoy 9 de Julio) de la Línea D, en 1937. El tránsito de los pasajeros entre ambas líneas se hacía (igual que hoy, en 2009) transitando por el andén norte de dicha estación.*
54. *Zamboni, Federico - Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires - Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, número 22 (año 1936), pág. 241 y 242.*
55. *García Heras, Raúl - Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876/1981 - Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1994. Las vicisitudes que condujeron a la creación de la Corporación se describen en el Capítulo VI.*
56. *García Heras, Raúl - Transportes, negocios y política..., pág. 137 y 138.*
57. *Nota N° 331 del 16 de julio de 1943, cursada al Ministro del Interior por el Presidente de la Comisión de Control - en Ministerio del Interior, Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires - El servicio de transporte colectivo de la Ciudad de Buenos Aires, disposiciones y documentos referentes al problema (1943-1945) - Buenos Aires, julio de 1945. La Comisión de Control ejerció el control de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires a partir de 1939.*
58. *Zamboni, Federico - Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires - Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, números 20 (año 1935) y 21 al 26 (año 1936).*
59. *Subterráneos de Buenos Aires S.E. – Breve Reseña Histórica del Subte de Buenos Aires – Octubre de 2005. Hasta la aparición de este pequeño libro que no circula públicamente SBASE daba como fecha de comienzo de la construcción de la Línea E el año 1940. Una fuente formal que contenía este error era el libro Arte en los Subterráneos de Buenos Aires - Manrique Zago Ediciones, Buenos Aires, 1988. Esta obra presenta muy buenas reproducciones de la mayoría de los murales cerámicos que decoran las estaciones de las líneas C, D y E, y ofrece como introducción una somera reseña de la construcción y habilitación de las líneas del Subterráneo de la ciudad. Existen varias ediciones, y aunque no es una publicación oficial de SBASE tiene casi ese carácter, puesto que figura la nómina de las autoridades de la empresa y ésta agradece a las firmas privadas que apoyaron la publicación. Por lo tanto, la información volcada en el volumen debe considerarse oficial de SBASE.*
60. *Boletín Municipal N° 2854/56, pág. 689. El fundamento de la disposición sobre crear una estación intermedia habría sido cumplir la disposición de la Ordenanza 4070 (artículo 6°) en cuanto que las estaciones no debían estar distanciadas entre sí más de 600 metros. La estación intermedia habría estado ubicada en un punto más bien desfavorable, como lo era a la altura de la calle Centenera, punto bajo por donde desagaba la cuenca pluvial del barrio de Caballito.*
61. *Boletín Municipal N° 2846/47, pág. 1282. Este asunto se tramitaba por los expedientes municipales 134.488-D-1931 y 132.816-C-1931.*

-
62. Como el trazado original proyectado por la Anglo para su Línea 3 iba por la avenida Córdoba, la superposición con la línea de la CHADOPYF habría llegado hasta Córdoba y Montevideo; pero el 26 de diciembre de 1929 el trazado de la Anglo había sido desplazado hacia las calles Viamonte, Montevideo, Plaza del Carmen y Plaza Rodríguez Peña, para desde allí continuar hacia la avenida Santa Fe.
63. Boletín Municipal N° 3043, pág. 2033.
64. Decreto del Intendente del 27/12/32. Boletín Municipal 3144, pág. 12 (3 de enero de 1933).
65. Zamboni, op. cit. N° 23 (año 1936), nota al pie en pág. 380.
66. Zamboni, Federico - Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires - Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, número 21 (año 1936), pág. 94.
67. Memoria Municipal 1933/34 - Informe de la Oficina Fiscalizadora de Subterráneos, pág. 389/391.
68. Folleto de la CHADOPYF, conmemorativo del acto de inauguración de la Línea 1, noviembre de 1934.
69. Diario El Mundo del 16/4/1935. La autorización municipal para comenzar las obras fue dada el 13 de abril de 1935, según consta en el Boletín Municipal 3978, pág. 866. Se le autorizaba a la CHADOPYF a ocupar a ese fin el terreno municipal situado "al lado" del Edificio Volta (entre Esmeralda y Suipacha), y a reiniciar los trabajos en el pozo de ataque en el pasaje Carabelas. Estos últimos serían los que habían fundamentado el comienzo formal de la Línea 4 en diciembre de 1933.
70. Zamboni, Federico - Subterráneos para el transporte de pasajeros en Buenos Aires - Boletín de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, número 25, pág. 683 (año 1936).
71. Zamboni, Federico - Op. Cit. N° 25 (1936), pág. 683.
72. García Olano, Francisco - Red de tranvías subterráneos de la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas - Boletín de la Asociación del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, N° 33/34, 1932, pág. 59. El autor dice que las obras ya han comenzado en las plazas Constitución, Independencia y Moreno (pág. 66); se refiere entonces a los trabajos preliminares de las obras en esos lugares, que debieron constituir la iniciación formal.
73. Durante muchos años la cochera Pavón tuvo dos vías que además se usaban para maniobrar coches hacia y desde el taller Constitución. Durante la concesión a Metrovías S.A. la disposición de vías se modificó, dejándose una única vía dotada de fosa de inspección, para allí realizar reparaciones menores.
74. Ordenanza 5274 del 24 de diciembre de 1933. En Boletín Municipal 3540, (3/2/34), pág. 254/255.
75. Boletín Municipal N° 3544, pág. 278. La fecha dada para la Línea 4 difiere por casi un mes con la consignada por Zamboni.
76. García Heras, Raúl - Transportes, negocios y política..., pág. 137 y 138.
77. Ministerio del Interior, Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires - El servicio de transporte colectivo de la Ciudad de Buenos Aires, disposiciones y documentos referentes al problema (1943-1945) - Buenos Aires, julio de 1945. Esta fuente ha provisto la mayor parte de la información presentada en este y el siguiente capítulo.
78. Informe fechado el 25 de agosto de 1943, del presidente de la Comisión de Control Tte. Coronel Mariano Abarca, al Ministro del Interior, en Ministerio del Interior, Comisión de Control, Op.Cit. pág. 15.
79. Comisión de Control, Op. Cit.
80. Nota original en el archivo de Sergio Ruiz Díaz.
81. Plano en el archivo de Sergio Ruiz Díaz. El trazado es el original de la Línea 2. La estación Plaza Garay habría estado más o menos en el mismo lugar que una estación de la Línea Plaza Italia-Plaza Constitución aprobada por la Ley 670 del año 2001; la estación Entre Ríos estaría debajo de dicha avenida, antes de la curva de 80 m de radio hacia la avenida San Juan; y la estación Centenera daba satisfacción a la directiva del 18/3/1932 de intercalar una estación antes de Parque Chacabuco.
82. Comisión de Control, 17 de julio de 1943, presentación ante el Agente Fiscal en lo Criminal y Correccional. En Ministerio de Interior, Comisión de Control, Op. Cit. pág. 133-136.
83. Hoja de antecedentes de la GEOPE relativos a las obras de subterráneos realizadas por esa empresa, entregada a los autores por el Ingeniero Ovidio Carpinacci (entrevista con los autores del 30/10/87). La GEOPE había sido una importante compañía de construcciones civiles de capital alemán, y junto con las demás empresas de ese origen había sido apropiada por el Gobierno argentino al declararle la guerra a Alemania en marzo de 1944. Posteriormente la empresa fue integrada al grupo DINIE (Dirección Nacional de Empresas del Estado) como GEOPE E.N. y finalmente vendida a empresarios argentinos sin vinculación con sus originales propietarios.

84. Boletín Municipal N° 4.856, pág. 2924. La autorización fue dada en el expediente 132.816 C de la Municipalidad de Buenos Aires.
85. Sobre la metodología de la evaluación, ver los considerandos del Decreto N° 33.463 del 18 de diciembre de 1944 en Ministerio del Interior, Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires, Op. Cit. pág. 194 y siguientes.
86. Nota N° 278 del Presidente de la Comisión de Control al Ministro del Interior, el 1 de julio de 1943. En Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires, Op. Cit., pág. 119 y 120.
87. Informe incluido como antecedente del Decreto 33.463 del 18 de diciembre de 1944, en cuyos considerandos se le atribuye la fecha del 7 de noviembre. En Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires, Op. Cit., pág. 149.
88. La copia del plano que se reproduce proviene del archivo de Sergio Ruiz Díaz. Como la línea debía continuar hacia Parque Chacabuco, la obra que se pensaba construir debajo de la av. San Juan era denominada "Taller Provisorio – Futura Cochera". El túnel ocuparía todo el ancho de la avenida a lo largo de unos 150 metros, a la altura de la calle Castro, disponiendo en su costado norte las vías para mantenimiento y un sector para maquinarias; cuando en el futuro la línea fuera alargada a Parque Chacabuco, allí se construiría el taller definitivo y el taller provisorio dejaría espacio para las dos vías principales del lado sur, y para una pequeña cochera del lado norte.
89. Obra era una revista de buena calidad gráfica que la CHADOPYF publicaba con periodicidad mensual y en la cual presentaba artículos relativos a grandes obras públicas, arquitectura y en particular las obras del subterráneo que la compañía llevaba a cabo. Se habrían publicado al menos 44 números, pero sólo fue posible acceder a fotocopias de algunas páginas de ejemplares que existieron en el archivo de Subterráneos de Buenos Aires, y que se han perdido. Una colección completa existió en el Centro de la Arquitectura Latinoamericana pero esta entidad vendió esa colección, según informó a los autores su director, el arquitecto Ramón Gutiérrez (el 12 de noviembre de 2009).
90. Boletín Municipal N° 5.721, pág. 179.
91. Nota N° 302 del presidente de la Comisión de Control al Ministro del Interior, del 3 de junio de 1944. En Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires, Op. Cit., pág. 255. Lo destacado en negrita es de los autores.
92. El 31 de enero de 1935 la Intendencia le autorizó a la CHADOPYF la modificación de la Línea 4, por Santa Fe entre Pueyrredón y Plaza Italia, "debiendo la recurrente modificar las curvas de Viamonte y Talcahuano, de Córdoba y Pueyrredón, y de Santa Fe y Pueyrredón, aumentando en todo lo posible los radios de curvatura, aún ocupando mayor parte del subsuelo, si fuera necesario." - Boletín Municipal 3.514 (12/2/35) - Expediente 46.871 C 1934.
93. Boletín Municipal N° 4979 (12/1/38) pág. 67. Correspondía al Expediente 132.816 C 1931.
94. Kindel, Erwin - La construcción de los subterráneos de la C.H.A.D.O.P.Y.F - Separata de la revista La Ingeniería, publicación del Centro Argentino de Ingenieros - Buenos Aires, 1942, pág. 3.
95. No está claro si la CHADOPYF creyó que una operación de trenes directos entre ambas líneas sería posible. No se ha podido documentar esta cuestión, pero no debe descartarse que haya sido la Oficina Fiscalizadora la que haya impulsado este objetivo.
96. Información a los autores dada por el señor Alfredo Kohler, ingeniero austriaco que vino a la Argentina en los años '30 para trabajar en la CHADOPYF, quien hasta su retiro alrededor de 1985 intervino en todos los proyectos ulteriores de T.B.A. y de S.B.A..
97. SOFRETU – Modernización del Subte de Buenos Aires (Informe de consultoría, cuatro tomos) - septiembre 1977
98. Diario El Mundo, edición del 22/2/40, pág. 15.
99. Nota N° 278 del 1 de julio de 1943, dirigida al Ministro del Interior por el Presidente de la Comisión de Control. En Ministerio del Interior, Op. Cit. pág. 119.
100. Ministerio del Interior, Comisión de Control, Op. Cit. pág. 126.
101. Presentación de la Comisión de Control ante el Agente Fiscal en lo Criminal y Correccional, del 17 de julio de 1943. En Ministerio de Interior, Comisión de Control, Op. Cit. pág. 133-136.
102. Subterráneos de Buenos Aires S.E. - Arte en los Subterráneos de Buenos Aires - Op. Cit. pág. 21. Otra fuente (la revista Caras y Caretas, posiblemente de septiembre de 1934 aunque la fotocopia del archivo de Sergio Ruiz Díaz no precisa la fecha) modifica y amplía la nómina de miembros del Consorcio Español: Sociedad Anónima Delmor; Sociedad Minera de Langreo y Siero; Sociedad Hidroeléctrica de Málaga; Siemens Bauunion; Siemens Schuckert; Gruen y Bilfinger; Societé Anonime Braun Boveri; Compañía Ítalo Argentina de Electricidad. Los tres primeros coinciden con los mencionados en el texto, en tanto que los restantes fueron las empresas alemanas constructoras y la proveedora del material rodante, y las dos de capitales suizos proveedoras del equipamiento eléctrico y del suministro de electricidad.
103. Martín Gaité, Carmen - El Conde de Guadalhorce, su época y su labor - Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1977 (pág. 40). La Sociedad Hidroeléctrica del Chorro había sido fundada en 1903, siendo firmantes de la escritura el ingeniero Rafael Benjumea, Jorge Loring Heredia y Francisco Silvela, los dos últimos parientes políticos del primero.
104. Informe del 7 de noviembre de 1944. En Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires, Op. Cit., pág. 155. La atribución de roles a las empresas alemanas la informa Kindel, Op. Cit. pág. 36.

-
105. Nota Nº 302 del presidente de la Comisión de Control al Ministro del Interior, del 3 de junio de 1944. En Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires, Op. Cit., pág. 255. También, Decreto 14.547 del 3 de junio de 1944.
106. Se había constituido una junta de tenedores de los debentures de la CHADOPYF, la que publicaba una gaceta con el título de El Túnel. Esta fuente, que se atribuía la representación de los ahorristas presuntamente estafados, tenía el tono de un libelo. En la primera página un dibujo mostraba un voraz cocodrilo, cuyo cuerpo era un tren de la CHADOPYF, en cuyas fauces un paisano argentino arrojaba bolsas de dinero. La compañía habría dejado de pagar los intereses en 1940, puesto que ese año aparecen avisos en los diarios con los que una comisión de “debenturistas” convoca a los damnificados.
107. Sergio Ruiz Díaz.
108. Ministerio del Interior, Comisión de Control, Op. Cit. págs. 140-199.
109. Considerandos del Decreto 33.463 del 18 de diciembre de 1944. En Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires, Op. Cit., pág. 194.
110. Sommi, Luis V. - Los capitales alemanes en la Argentina - Editorial Claridad, Buenos Aires, 1945.
111. Sommi, op. cit., en particular capítulos V y VI. Ver también Carmen Martín Gaité - El Conde de Guadalhorce, su época y su labor - Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos - Madrid, 1977 (pág. 155).
112. Martín Gaité, Carmen - El Conde de Guadalhorce, su época y su labor - Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1977. Los datos biográficos de Guadalhorce los hemos tomado de esta fuente, incondicionalmente laudatoria de la figura de Guadalhorce, sobre cuya actuación en Buenos Aires no aporta datos importantes que contribuyan a esclarecerla.
113. Ver Dictamen de la Comisión Asesora de Subterráneos, elevado al Departamento Ejecutivo el 14 de julio de 1930. Este dictamen se ha conservado en el Diario de Sesiones del H. Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 30 de julio de 1930, pág. 1465.
114. Martín Gaité, Carmen, obra citada, páginas 155 y siguientes.
115. El Túnel, órgano oficial de la junta de tenedores de debentures de la CHADOPYF, año III, nº 12. Esta fuente nos informa que en octubre de 1943 Rafael Benjumea y Burín estaba preso en la cárcel de Villa Devoto. La biografía de Carmen Martín Gaité omite este hecho.
116. Transcribe Carmen Martín Gaité un informe del General Casanova, administrador judicial de la CHADOPYF, quien entre otros conceptos escribe que: “Dicho estudio nos lleva a la convicción de que los tranvías subterráneos de la CHADOPYF son una de las obras públicas argentinas mejor logradas, y que es de estricta justicia reconocerle a la empresa una asignación de capital que sea el exacto reflejo del realmente invertido, y que este informe ha determinado”. Destaca también que las líneas 1 y 2 transportaron 100 millones de pasajeros al año contribuyendo “como ningún otro de sus integrantes” al sostenimiento de la Corporación de Transportes (Obra citada, págs. 160 y 161).
117. Raúl García Heras - Transportes, negocios y política - Editorial Sudamericana, Buenos Aires - 1994.
118. En la jerga del Subte de Buenos Aires se denomina “pantalón” a la bifurcación de un túnel para dos vías en dos túneles de vía única, al ingresar a una estación con andén central.
119. La misma solución, de habilitar una estación provisoria con el andén ocupando el espacio de una de las vías de circulación, se aplicó cuarenta años después en la Línea D con la estación Ministro Carranza, inaugurada el 29 de diciembre de 1987, pero en este caso los trenes no corrían directos desde la terminal Catedral sino que un tren hacía una lanzadera entre Palermo y la nueva estación.
120. Ministerio del Interior, Comisión de Control de los Transportes de Buenos Aires, Op. Cit.
121. Los pasajeros de la Línea C que llegaban en los trenes a la vía 2, descendían en el andén oeste, tal como los que llegaban a la vía 1 lo hacían en el andén este. El andén central se usaba solamente para el ascenso a los trenes. Desde hace algunos años (escribimos en 2009) por la tarde se permite también la salida de pasajeros por el andén central.
122. Las escaleras mecánicas no habían llegado en 1940. En los primeros años '50 el acceso al vano de las mismas había sido cerrado por un tabique. Al prolongarse la Línea E a Plaza de Mayo en 1966 las escaleras mecánicas fueron habilitadas en todas las estaciones.
123. Las previsiones de la CHADOPYF terminaron siendo superadas por la realidad en algunos casos muy notorios, por ejemplo las estaciones Independencia y Facultad de Medicina, cuyos andenes de 3 metros son manifiestamente insuficientes para la demanda actual (2009).
124. Información de Sergio Ruiz Díaz.
125. Aunque la CHADOPYF previó operar hasta 6 coches, la cantidad de parque incorporado no lo permitió. Solamente en 1999 la empresa concesionaria METROVIAS comenzó a cumplir este designio original en la Línea C. Esto fue posible porque esa empresa pudo quitar de la explotación de las líneas C y D los coches originales Siemens, los que así quedaron disponibles para la Línea C.
126. Barrés, Francisco - Los transportes en la Capital Federal y sus alrededores - Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, N° 102, Buenos Aires, julio/agosto 1947. Los transportes en la Capital Federal y Gran Buenos Aires - Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, N° 123, Buenos Aires, 1951. Para algunos años aislados esta fuente resulta dar la cifra más precisa que se conserva para la demanda de la Línea E.
127. Barrés, Francisco - Los transportes en la Capital Federal y Gran Buenos Aires - Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, N° 123, Buenos Aires, 1951.

-
128. Hasta 1949 el viaje en una línea del Subte costaba 10 centavos y el combinado entre dos líneas 15 ctvs. En enero de 1950 el precio del viaje había aumentado a 20 ctvs. y el viaje combinado entre dos líneas dejó de bonificarse, pasando a costar 40 ctvs.
129. Compañía Anónima de Subterráneos Argentina - Propuesta para la ampliación de las cinco líneas actuales y las construcción de otras cuatro. MCMXLVII - Edición talleres Guillermo Kraft, Buenos Aires, 1947.
130. Comisión Liquidadora de la Empresa del Estado Transportes de Buenos Aires - Informe final - Buenos Aires, 1963.
131. Transcripción de la nota y del expediente en que se hizo el trámite se encuentra en el archivo de Sergio Ruiz Díaz. Firmaba la nota el ingeniero Oscar Ardito, Fideicomisario y Gerente General de la Corporación (en liquidación).
132. Ministerio de Transportes de la Nación, Empresa Nacional de Transportes - Informe de la Comisión de Subterráneos - Buenos Aires, 1955. Este informe fue publicado en 1955 por el Servicio de Biblioteca y Publicaciones del ex Ministerio de Transportes de la Nación, reproduciendo el Boletín Técnico N° 19 de Transportes de Buenos Aires. No queda clara la fecha de preparación del Plan, que podría ser entre 1951 y 1952, ya que en uno de sus cuadros se presentan costos de explotación promedio para el año 1950. Un resumen de este trabajo se expone en la Memoria de TBA del año 1953. A su vez, la Comisión de Subterráneos a cargo de los estudios de la red parece haber funcionado ya en 1947 en el seno de la Corporación, para pasar luego a la empresa Transportes de Buenos Aires.
133. Informe de la Comisión de Subterráneos, pág. 15.
134. Ocupaba ese cargo el ingeniero Andrés Justo, quien como concejal había tenido una destacada actuación a partir de 1932, período en que fue anulada la concesión de la Anglo Argentina y comenzaron las obras de la CHADOPYF.
135. Empresa del Estado Transportes de Buenos Aires - Memoria Anual años 1956 y 1958.
136. Empresa del Estado Transportes de Buenos Aires - Memoria Anual año 1958.
137. Existe abundante información periodística sobre el Plan Cóndor, así como planos de la red proyectada. Sin embargo, los autores no hemos localizado un informe técnico descriptivo y justificativo emanado de la empresa Transportes de Buenos Aires.
138. Planos originales en el archivo de Subterráneos de Buenos Aires S.E..
139. Empresa del Estado Transportes de Buenos Aires - Memoria Anual, pág. 79 - Buenos Aires, 1958.
140. Kindel, Erwin - La construcción de los subterráneos de la C.H.A.D.O.P.Y.F - Separata de la revista La Ingeniería, publicación del Centro Argentino de Ingenieros - Buenos Aires, 1942, pág. 8. El autor informa que la estación Boedo estaba proyectada con soluciones estructurales idénticas a Pueyrredón.
141. Tejera, Domingo - Los transportes subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires - Fascículo fotocopiado - diciembre 1 de 1988. Este trabajo fue preparado para las autoridades de Subterráneos de Buenos Aires S.E. pero no fue oficialmente publicado. El autor era Jefe del Departamento Despacho de la empresa.
142. López Abuín era hijo de un modesto trabajador tranviario, y quizás de esa circunstancia nació su profundo interés por la historia de los ferrocarriles y los tranvías. Pese a que no era ni ingeniero ni economista, sino abogado, tenía un amplio conocimiento conceptual de las cuestiones técnicas, operativas y económicas del transporte. Su posición personal no gravitó cuando el gobierno de Arturo Frondizi se volcó hacia una política industrialista basada, sobre todo, en el desarrollo de la industria automotriz. Si bien el plan de racionalización ferroviaria preparado por ese gobierno tenía razonabilidad, la intempestiva liquidación total del sistema tranviario es muy objetable, y sólo defendible en el contexto de ineficiencia profunda en que operaba el sistema de transporte heredado de la Corporación. Existe mimeografiado el curso de Economía de Transporte que López Abuín dictaba en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires en 1966.
143. Eso mismo se hizo al oeste de la estación San José para empalmar la Línea E original con el tramo nuevo a Plaza de Mayo.
144. Empresa del Estado Transportes de Buenos Aires - Memoria Anual 1956.
145. Tenemos aquí un ejemplo de lo que sucedió respecto de los derechos de los usuarios cuando el sistema de transporte se estatizó. Mientras los subterráneos fueron privados el Concejo Deliberante intervino activamente para que se cumplieran ciertas condiciones favorables al público, por ejemplo al oponerse al aumento de la tarifa de 10 centavos. Pero cuando el sistema quedó en la órbita del Estado, por ser obvio que éste defendía el interés general, no se denunció que dejara de regir una condición de la ordenanza de concesión favorable a los usuarios, que aseguraba la gratuidad de la "combinación" entre líneas.
146. Al redactarse la primera versión de este capítulo los autores tuvieron acceso al anuario estadístico de SBASE del año 1965, que posteriormente fue imposible localizar en los archivos de SBASE.
147. Comisión Liquidadora de la Empresa del Estado Transportes de Buenos Aires - Informe final - Buenos Aires, 1963.
148. Transportes de Buenos Aires - Memoria Anual 1958, pág. 80 - Buenos Aires, 1959.
149. Diario La Razón, edición del 7 de marzo de 1958.
150. Las empresas del grupo DINIE fueron liquidadas durante la gestión del presidente Arturo Frondizi.
151. Transportes de Buenos Aires - Memoria Anual 1958
152. Transportes de Buenos Aires - Memoria Anual 1960
153. Tejera, Domingo - Los Transportes Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires - 1989.

-
154. *Midiendo cada coche 17,5 metros, la longitud total de la flota General Electric era de 1.400 metros, y no habiéndose construido longitud alguna de túnel para su estacionamiento fue casi inevitable utilizar a ese fin las vías entre San José y Constitución.*
155. *Subterráneos de Buenos Aires - Anuario Estadístico y Memoria y Balance - Buenos Aires, diversos años a partir de 1963.*
156. *En las estaciones Olleros, José Hernández y Juramento de la Línea D, inauguradas entre 1997 y 1999 se retomó la tradición decorativa de la CHADOPYF, con obras murales importantes.*
157. *Los murales han quedado en el recinto de la antigua estación San José, ahora destinado a taller. Pero no se han perdido; están protegidos por un revestimiento de madera hasta que se decida sobre su destino. Por la tipología de estación podrían reubicarse en la estación Belgrano de la misma línea.*
158. *El cierre del pasillo inferior fue causado por un accidente. En 1980 se produjo una explosión en la sala de bombeo de líquidos no cloacales ubicada en el extremo oeste del pasillo en cuestión, debajo del extremo sur del andén de la estación Independencia. La causa fue la acumulación de vapores de hidrocarburos que se habían desprendido del agua que se infiltraba desde la napa freática y que era recogida en el pozo de bombeo. El agua arrastraba residuos de nafta y gasoil que se había infiltrado en el subsuelo durante muchos años desde los tanques de una gran estación de servicio en la esquina de Lima e Independencia. Como precaución se clausuró el citado pasillo y se instaló un sistema de aireación permanente que expulsaba el aire de la citada sala de bombas a la calle, evitando la acumulación de vapores. Al cerrarse el pasaje inferior hubo que modificar la ubicación de los molinetes en el vestíbulo superior que fue convertido en "zona paga" para permitir el libre transbordo entre ambas líneas. Esto benefició a los pasajeros que transbordaban entre las líneas C y E porque entonces dispusieron de escaleras mecánicas para subir desde los andenes de ambas líneas a dicho vestíbulo. Es de notar que esta mejora fue la consecuencia de un hecho accidental y no generada por iniciativa de Subterráneos de Buenos Aires.*
159. *Llama la atención que esta experiencia no haya dejado una enseñanza, y más de 35 años después el mismo resultado haya tenido el tendido de nuevas vías en la Línea C y en los tramos nuevos de la Línea D. Por otra parte la actitud general de la población y de los medios de comunicación respecto de las cuestiones ambientales era en aquella época muy pasiva.*
160. *Oficina de la Región Metropolitana del Consejo Nacional de Desarrollo – CONADE – Esquema Director Año 2000 - Buenos Aires, 1969.*
161. *Ministerio de Obras y Servicios Públicos - Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana - Buenos Aires, 1972.*
162. *Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana - Anexo Planos de Subterráneos.*
163. *Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana - Tomo 2, Figura 6.10., pág. 258.*
164. *La Figura 6.10 del EPTRM (Tomo 2) fue incluida en ese informe sólo a título de ejemplo, para mostrar la forma en que había sido modelizada la red de transporte del año 2000. Fue entonces casual que se mostrara la asignación sobre la Línea E entre la terminal Bolívar y José María Moreno.*
165. *Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana – Anteproyecto de subterráneos – Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte – 1971.*
166. *Memoria SBA 1970.*
167. *Memoria SBA 1971.*
168. *El Tomo 2 del EPTRM lleva como fecha el año 1973, sin otro detalle. Casi seguramente la edición es posterior al cambio de gobierno de mayo de 1973 (porque la avenida Perito Moreno en la pag. 238 se denomina "del Justicialismo") pero los resultados del modelo es posible que fueran conocidos ya en 1972. Ahora bien, la obra de prolongación hasta José María Moreno había comenzado en 1971.*
169. *La fuente de los datos mostrados fueron los Anuarios Estadísticos de SBA.*
170. *Mogni, Andrés y Martínez, Juan Pablo - Ampliación de la red de Subterráneos de Buenos Aires - Temas de Transporte, N° 2, Buenos Aires, abril/junio 1977.*
171. *Los autores del informe de la Dirección Nacional de Planeamiento Sectorial tenían conocimiento de la propuesta de enlace de las líneas E y D, formulada en 1958 por el Dr. Alberto López Abuín. Pero la solución técnica que éste había promovido para el enlace debajo de la calle Perú habría obligado a desactivar las estaciones Catedral y Bolívar.*
173. *Ministerio de Transportes de la Nación, Empresa Nacional de Transportes - Informe de la Comisión de Subterráneos - Buenos Aires, 1955.*

-
174. *La Secretaría de Transporte había encargado este estudio a la consultora ferroviaria estatal CONARSUD S.A.. Uno de los autores de este libro concurrió a una reunión donde se mostró un plano de anteproyecto de planta de la extensión de la Línea A hasta Parque Chacabuco.*
175. *El informe de CONARSUD comprendía varios tomos, y fue consultado por los autores en el archivo de dicha empresa, ignorándose si se conservan otros ejemplares.*
176. *Laura, Guillermo Domingo - La Ciudad Arterial - Edición del autor, Buenos Aires, 1970.*
177. *La portada de La Ciudad Arterial se ilustra con la foto de la Eisenhower Expressway, de Chicago.*
178. *Ministerio de Obras y Servicios Públicos - Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana - Buenos Aires, 1973. Tomo 2, pag. 240.*
179. *Fue Administrador General de SBA durante los primeros tres años del nuevo gobierno de facto el Tte. Coronel e Ingeniero Militar Oscar Fernando Córdova, quien había ocupado la misma función entre 1967 y 1973, durante el anterior período militar. A fines de 1969 fue sustituido en la función por un oficial superior de la Fuerza Aérea, el Comodoro Luis Rubén Bilbao.*
180. *Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires - Autopista 25 de Mayo (AU1), Autopista Perito Moreno (AU6) de la Red de Autopistas Urbanas - Volumen II, 4a. parte, planos y gráficos. El anteproyecto del Subte se muestra en los planos 281 al 325.*
181. *En realidad, cuando se proyectan líneas de metro, siempre se hacen previsiones físicas para empalmes y extensiones que luego no tienen lugar. De esto hay muchos ejemplos en París, como lo dijo a uno de los autores un funcionario de la RATP en visita a Buenos Aires en 1981.*
182. *Subterráneos de Buenos Aires S.E. - Concesión de la Red de Subterráneos de la Ciudad - Licitación Pública Nacional e Internacional para la Remodelación, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema - Pliego de Condiciones Legales y Económicas (tomo único); Pliego de Condiciones Técnicas (5 volúmenes).*
183. *ATEC S.A. - Barton Aschmann Ass. Inc. - Estudio de alternativas para la extensión y remodelación del Sistema de Subterráneos de Buenos Aires - 5 volúmenes y 2 tomos de planos - Buenos Aires, 1981.*
184. *Estudio de alternativas para la extensión y remodelación del Sistema de Subterráneos de Buenos Aires, tomo 1, página 23.*
185. *La autopista AU-7 a partir de 2002 se denomina Presidente Cámpora.*
186. *Subterráneos de Buenos Aires S.E. - Concesión de la Red de Subterráneos de la Ciudad - Licitación Pública Nacional e Internacional para la Remodelación, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema - Pliego de Condiciones Técnicas, Tomo I, pag. 16/1.*
187. *Estudio de alternativas para la extensión y remodelación del Sistema de Subterráneos de Buenos Aires, tomo 2, página 117.*
188. *Estudio de alternativas para la extensión y remodelación del Sistema de Subterráneos de Buenos Aires, tomo 1, página 118.*
189. *La galería quedó entonces abandonada pero años más tarde, cuando se retomó desde Plaza de los Virreyes la construcción del túnel hacia el oeste siguiendo un trazado algo diferente, aquella fue conectada con dicho túnel y se convirtió en un conducto de drenaje del subsuelo que recorría. Ya en el túnel de la Línea E el agua era conducida por gravedad hacia un pozo de bombeo en la calle Mariano Acosta. Ese drenaje produjo el asentamiento del terreno en algunos sitios a lo largo de la galería abandonada, causando daños a varios edificios, por ejemplo los situados en la esquina de Nicolás Levalle y Crisóstomo Álvarez.*
190. *Centro Argentino de Ingenieros - boletín CAI Informa, n° 356, pag. 40 - Buenos Aires, mayo de 1984.*
191. *Centro Argentino de Ingenieros - boletín CAI Informa, pag. 40 - Buenos Aires, abril de 1984.*
192. *Acta de la Asamblea Anual Ordinaria, del 30 de diciembre de 1985. Aunque la memoria no lo dice claramente, las firmas mencionadas se habrían presentado en consorcios competidores.*
193. *Ese espacio público inferior quedó fuera de la jurisdicción de SBASE y de la posterior concesión, y se ha convertido en un ámbito degradado en el que se juntan desperdicios y se alojan personas sin techo.*
194. *La Nación, 5 de abril de 1984.*

-
195. *Revista de la Asociación Amigos del Tranvía*, N° 100, marzo 1985.
196. *El anuncio público de la extensión hasta Plaza de los Virreyes lo hizo el ing. Nicolás V. Gallo en el acto de inauguración de la estación Varela, el 31 de octubre de 1985. Sin embargo, en el acta de la asamblea ordinaria del 30 de diciembre del mismo año se refiere a las obras de extensión abarcando tres estaciones (E.Mitre, Medalla Milagrosa y Varela), y una cola de maniobras; por otra parte, se alude a la futura terminal de la Línea E como cabecera del Premetro, y no se menciona Plaza de los Virreyes.*
197. *En años sucesivos se retiraron las líneas 86 y 107 y se agregaron las líneas 141 y 180. Con pequeñas modificaciones, una decena de líneas ha venido sirviendo a Plaza de los Virreyes desde que se inauguró esta estación.*
198. *Nota del 8 de enero de 1986, del Secretario de Transporte de la Nación, dirigida al Presidente de SBASE (expediente 6678/85). Fotocopia en el archivo de los autores.*
199. *Curiosamente, las autoridades políticas de la Nación y de la Ciudad, pertenecían a la misma fuerza política. En realidad, esa concordancia fue una constante a partir del momento en que la ciudad se federalizó, y hasta que la reforma constitucional de 1995 permitió a la ciudad darse un gobierno políticamente independiente del nacional.*
200. *Calvo, Alicia – “La transferencia inapropiada de tecnología y sus efectos sobre el trabajo” – Programa de Investigaciones Económicas sobre Tecnología, Trabajo y Empleo, CONICET – Buenos Aires, agosto 1995. En esta extensa monografía se presenta como ejemplo de una aplicación equivocada de tecnología la introducción del Premetro. El trabajo reúne valiosa información sobre la gestación y resultados del Premetro, más allá de algunas inexactitudes de naturaleza técnica que la autora, perteneciente al ámbito de las ciencias sociales, ha dejado pasar entre las informaciones que procesó.*
201. *Pudo pensarse que “parametro” (sin tilde) había sido un error de la prensa, desconocedora del término “premetro” que hasta ese momento no se había usado en el país. Sin embargo, el boletín CAI Informa del Centro Argentino de Ingenieros de mayo de 1984, sobre la base de información suministrada por un directivo de SBASE, utiliza ambos términos como equivalentes, aunque el primero en la forma “para-metro”.*
202. *Alejandro Nazar Anchorena y Eugenio Orlando - “Los Metropolitanos” - revista ALAF enero-abril 1985, pag. 41 y siguientes. Este artículo describe con bastante detalle el proyecto a mediados de 1984.*
203. *Todos los expedientes del Concejo Deliberante fueron transferidos al edificio municipal de la calle Carlos Pellegrini donde quedaron varios años depositados sin ninguna precaución. Mucha documentación se dañó o inutilizó. La que pudo recuperarse se envió en custodia a una empresa especializada. El expediente en cuestión no ha podido ser localizado.*
204. *Aquilino González Podestá – “El nuevo tranvía porteño” – Revista Amigos del Tranvía n° 100, marzo 1985. En una figura se ilustra con fidelidad el recorrido del pliego y se muestra explícitamente el sentido horario de circulación.*
205. *Alejandro Nazar Anchorena y Eugenio Orlando - “Los Metropolitanos” - revista ALAF enero-abril 1985.*
206. *Estas objeciones no las tenemos documentadas, pero surgen de lo dicho a los autores por el entonces Secretario de Transportes de la Nación ingeniero Daniel Batalla.*
207. *El Boletín Oficial del 30 de junio de 1987 que publica este decreto lo titula del modo siguiente: “Estúdiase la factibilidad de instalar un ramal del Perimetro”.*
208. *Esos vehículos fueron retirados de Polvorín años más tarde y fueron vendidos como chatarra, pero uno de ellos fue conservado por sus compradores y fue recuperado por la Asociación Amigos del Tranvía, que lo reacondicionó y lo hace circular en el circuito del tranvía histórico por las calles Emilio Mitre, Rivadavia, Hortiguera y Directorio. Sería uno de los cuatro coches no originales.*
209. *Según Alicia Calvo la inversión habría sido de 53 millones de dólares. La autora menciona fuentes de la mayor confiabilidad pero dice que no pudo conseguir documentación respaldatoria.*
210. *Uno de los autores (Agosta) era el responsable de la Gerencia Técnica y tuvo a su cargo la elaboración del Plan Maestro de Infraestructura. Presidía el Directorio de SBASE el Licenciado Ernesto Tenenbaum.*
211. *En la lámina 22 del PMI se puede ver la planta del taller e instalaciones anexas, en escala 1:2000.*
212. *Para dirigir el proyecto SBASE contrató al ingeniero Delfos López que había proyectado un establecimiento de este tipo para el Metro de Caracas.*

-
- 213 Dicho club no sería un auténtico club deportivo sino una empresa comercial cuya actividad es locar canchas de fútbol para uso y entrenamiento de las divisiones inferiores de numerosos clubes de fútbol de la ciudad.
- 214 Como tantos clubes de fútbol Huracán tuvo entre sus directivos personas con influencia política, por ejemplo a los señores Juan José Zanola, dirigente sindical bancario y del Partido Justicialista; al sr. Rafael Pascual, dirigente de la Unión Cívica Radical; y al sr. Néstor Vicente, dirigente del FREPASO.
- 215 Un dato curioso es que el terreno para el taller ha quedado circunscripto casi totalmente a un área que había tenido otro destino. El 5 de abril de 1955 el intendente municipal señor Gago emitió el Decreto N° 2492 reglamentando el funcionamiento de las casas de tolerancia, recientemente legalizadas en el marco del conflicto del gobierno nacional con la Iglesia Católica. En el artículo 1° de la reglamentación se dice: "Fijase como zona adecuada para la instación de los establecimientos previstos ...(prostíbulos).... , la delimitada por las calles Lacarra, Balbastro, Mariano Acosta, Avenida del Justicialismo hasta Crisóstomo Álvarez y prolongación de ésta hasta Lacarra.
- 216 Esto ocurrió en 1999, durante la noche de un fin de semana, circunstancia afortunada por la que no hubo víctimas entre los automovilistas ni los trabajadores en el túnel.
- 217 La futura red de Subterráneos de Buenos Aires – Juan Pablo Martínez – revista Consultor, N° 21 y 22, 1979.
- 218 Presidía SBASE el Licenciado Ernesto Tenenbaum y ocupaba la Gerencia Técnica uno de los autores, el ingeniero Roberto Agosta.
- 219 ATAM era la sigla de la Autoridad de Transporte del Área Metropolitana, organismo cuya creación por ley se frustró cuando el Senado de la Nación demoró su tratamiento. Un grupo técnico preparatorio funcionaba en la Secretaría de Transporte.
- 220 Secretaría de Transporte de la Nación – Proyecto ATAM – Definición de la prioridad en la extensión de una línea de subterráneos – Informe de la Primera Etapa – Versión preliminar, octubre de 1996. Fue director del estudio el consultor francés Hubert Metge.
- 221 La Unidad de Coordinación era el ente que entre 1991 y 1996 concluyó las concesiones ferroviarias metropolitanas y del subterráneo y luego asumió provisoriamente su control. A fines de 1996 fue disuelta y sus funciones y personal se incorporaron a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. La Figura 12.1 es tomada del informe de SYSTRA-ATEC.
- 222 Prioridad en la extensión del Subterráneo de Buenos Aires – Borrador con comparación de alternativas – SISTRA-ATEC, 30/5/1997 (informe de consultor Hubert Metge).
- 223 Coordinó las actividades de esta contrapropuesta el Ing. José Larocca.
- 224 Los trámites mencionados están archivados en SBASE.
- 225 El ONABE persistía en su posición y la nota en cuestión fue presentada quizás especulando con el hecho de que el Ing. Jorge Kogan, Secretario de Transporte que había respaldado la posición de SBASE, había renunciado a su cargo.
- 226 La Nación, Suplemento Transporte y Logística, La Nación, 27/6/06.