



El Subte de Buenos Aires: un viaje en el tiempo



El Subte de Buenos Aires:
un viaje en el tiempo

Parma, Mariana

El subte de Buenos Aires : un viaje en el tiempo / Mariana Parma. - 1a ed adaptada. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Anaquel Editora Consultora Comunicacional, 2025.
160 p. ; 29 x 24 cm.

ISBN 978-631-90765-1-6

1. Transporte Subterráneo . I. Título.
CDD 363.122

El Subte de Buenos Aires: un viaje en el tiempo es una obra original preparada por Emova, sobre la base del libro *El Subte de Buenos Aires: un viaje de 90 años*, editado en 2003 por Metrovias.

ISBN: 978-631-90765-1-6

Investigación histórica (2003): Mariana Parma, Roberto Casazza, Lisandro de la Fuente
Investigación fotográfica (2003): Nicolás Kwiatkowski, Andrés Levinson, Roberto Casazza
Investigación iconográfica (2003): Nicolás Kwiatkowski, Alfredo Cortés, Roberto Casazza
Asesoramiento histórico (2025): Tomás Viera, Martín Wasserman
Diseño gráfico (2003): Virginia Gallino, Gustavo Sidi
Diseño gráfico (2025): Virginia Gallino
Corrección (2025): Alicia Chiesa, Jorge Carman

Coordinación y supervisión del libro por parte de Metrovias (2003): Pepe Romero,
Dirección de Relaciones Institucionales
Coordinación y supervisión del libro por parte de Emova (2025): Mariana Giacumbo,
Dirección de Relaciones Institucionales y Medios

Foto de tapa: Avenida de Mayo (1913) - AGN

Foto de portada: Ingenieros supervisando las obras del Subte (1913) - AGN

Las fotografías históricas fueron tomadas del Archivo General de la Nación, y son reconocidas en los créditos tal como exige dicha institución. Las fotografías de los murales del Subte y otras sujetas a derecho de propiedad intelectual o copyright fueron autorizadas para la primera edición de esta obra y para ediciones sucesivas por sus respectivos propietarios en 2003.

Emova 
Concesionario de la Red
de Subte de Buenos Aires

Emova Movilidad S.A.
Bartolomé Mitre 3342
C1201AAL Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

www.emova.com.ar

Índice

	ACERCA DE ESTE VIAJE	9
--	----------------------------	---

1

LA CONQUISTA DE LO PROFUNDO	11
El mundo subterráneo como sueño y escenario	13
Los orígenes del Subte	16
Los primeros subterráneos: modernidad y misterio	19

2

HISTORIA DEL SUBTE DE BUENOS AIRES	23
Buenos Aires se moderniza	25
De los primeros proyectos al Subte porteño	34
La formación de la red de subterráneos	44
Evolución de la red de subterráneos	61

3

EL SUBTE LLEGA AL PRESENTE	77
Experiencia y tecnología	79
Transformación Digital	83
Construyendo una movilidad sustentable	97

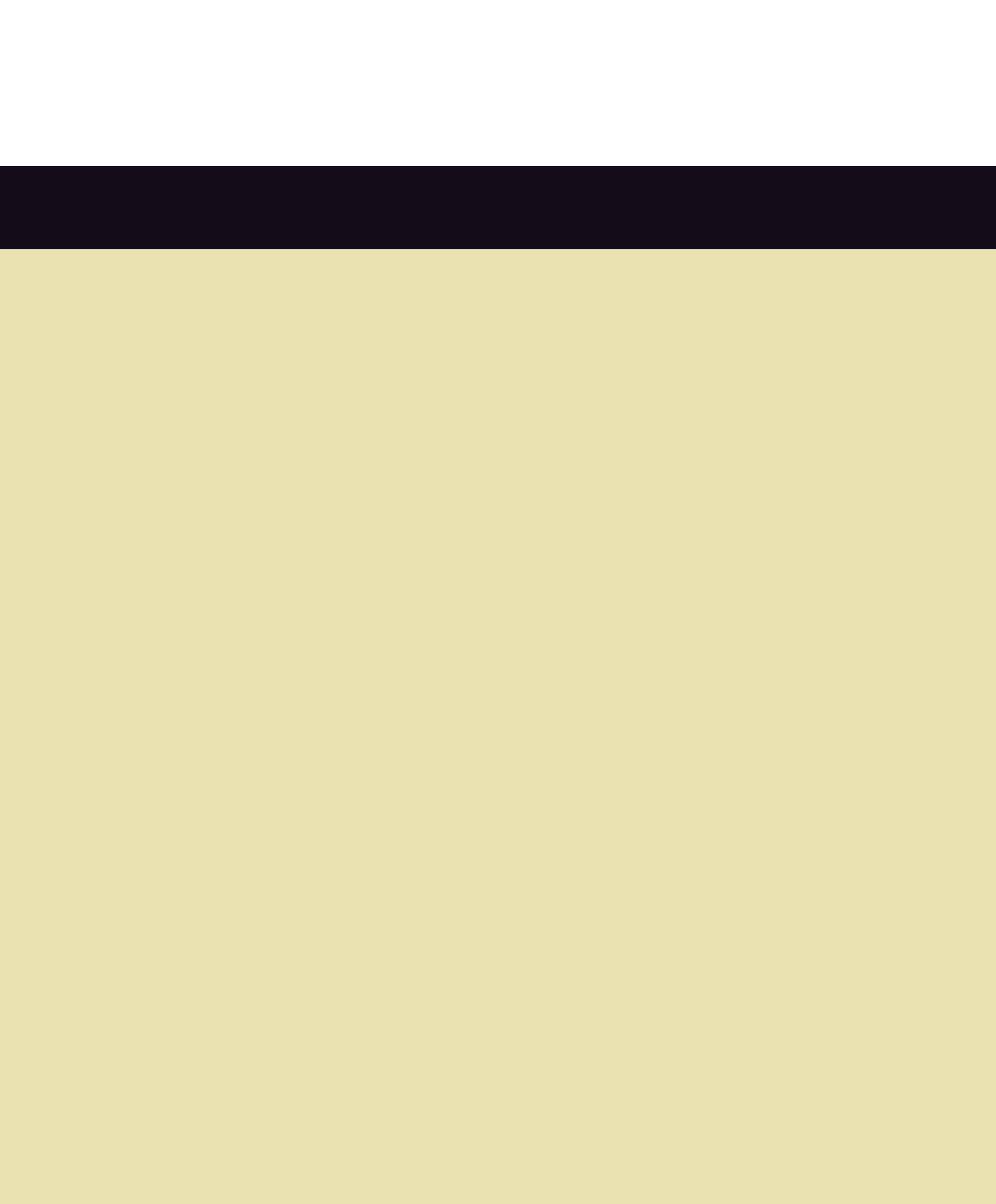
4

LA CULTURA DEL SUBTE	107
El Subte en la cultura porteña	109
Impulsando la cultura urbana	120

5

LOS MURALES DEL SUBTE	127
Retrato de identidad	129
Los diez ciclos iconográficos	130

BIBLIOGRAFÍA	158
--------------------	-----



Desde el 1° de diciembre de 2021, con el inicio de Emova, el Subte de Buenos Aires emprendió una nueva etapa en su trayectoria, que este libro busca proyectar. Haciendo confluir la experiencia con el futuro, reafirmamos así nuestro compromiso con la evolución constante en la movilidad urbana, interpretándola como un elemento fundamental para el desarrollo social.

Nuestro propósito es simple y claro: asegurar a los usuarios una experiencia de viaje confiable y eficiente, garantizando los más altos estándares de calidad. Nos impulsa la visión de consolidarnos como referentes en soluciones de movilidad sustentable, promoviendo el respeto por el entorno y el cuidado ambiental. Esta edición es producto de esa misma búsqueda de excelencia. Una narración sobre la historia y el presente del transporte subterráneo, revisando los hitos de su evolución, registrando los desafíos superados y las iniciativas implementadas, y anunciando también los desafíos que asoman.

El Subte de Buenos Aires fue el primero de América Latina y el onceavo del mundo. Hemos sido pioneros en la construcción de este medio de transporte masivo, tan valorado globalmente, que une barrios, conecta historias y acorta distancias. Los aprendizajes del pasado permitieron al Subte forjar una tradición de innovación constante, potenciada por la tecnología del siglo XXI. Por ello, Emova escribe aquí un nuevo capítulo en la larga historia del Subte porteño, integrando tecnología de vanguardia con excelencia profesional, para ofrecer a sus usuarios un servicio de calidad.

Invitamos en estas páginas a explorar la trayectoria del Subte, desde sus orígenes hasta el presente. Sus capítulos también transitan por un entramado cultural que se preserva y actualiza al ritmo de los tiempos contemporáneos, y son testigos de la modernización del servicio, para que el Subte siga siendo, cada vez más, el sistema líder en la movilidad de la Ciudad.

Ing. Joaquín Acuña
Presidente
Emova

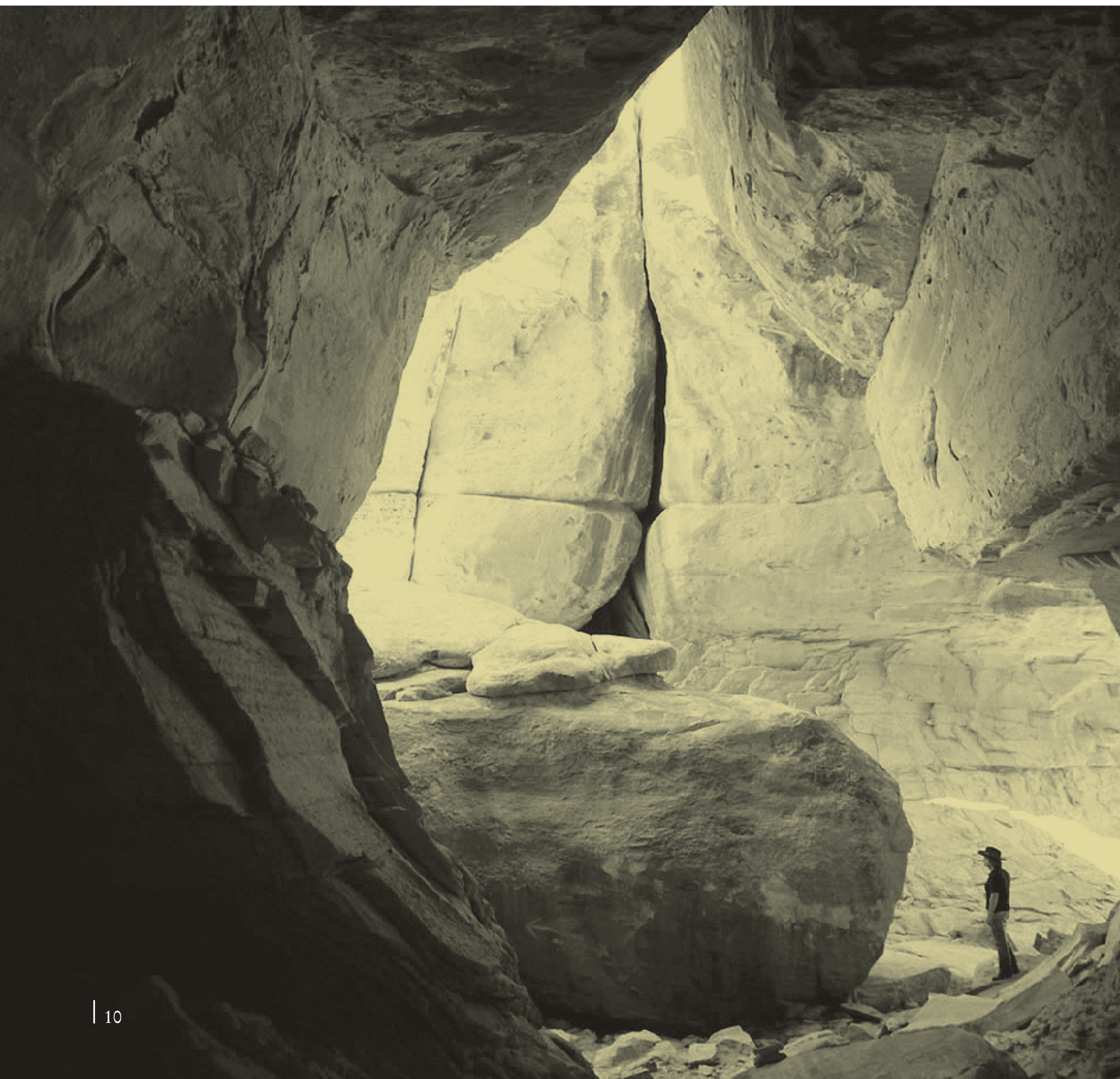


ACERCA DE *este viaje*

Emprendemos aquí un viaje por la historia del Subte de Buenos Aires. En las páginas iniciales recordamos aquella primera, maravillada mirada a los antiguos espacios bajo tierra imaginados, hallados o contruidos por el hombre, y luego, avanzando con la historia, celebramos el nacimiento en el Viejo Mundo del transporte urbano subterráneo, que convirtió aquel universo otrora multifacético en una ágil red de comunicación y tránsito. Combinación obligada, nuestro primer transbordo nos llevará a recorrer la vida política y social del país, desde la Argentina del Centenario hasta la de nuestros días, más de un siglo intenso y vital que ha presenciado la esforzada construcción de la telaraña subterránea que recorre las entrañas de la gran ciudad que asoma junto al Río de la Plata.

El arribo al presente, por su parte, exhibe la conexión medular del Subte: los avances logrados por la gestión de Emova, que se expresan en un flujo armónico y eficiente de usuarios, que expresa un futuro ya puesto en marcha. Las páginas que cierran este libro invitan a maravillarse nuevamente con la imaginación creadora, la obra tan sutil como estridente de numerosos artistas que han hecho del Subte de Buenos Aires un espacio vibrante y distintivo de la ciudad.

En todos los momentos de nuestra travesía latirá el espíritu de quienes con su esfuerzo construyeron su sólida realidad bajo la superficie, el de quienes trabajan en las entrañas de la ciudad y el de miles de usuarios que se sumergen y se elevan cada día vertiginosamente, imprimiéndole su ritmo y sus pensamientos al universo subterráneo porteño. Con ellos y para ellos, emprendemos este recorrido por la rica historia del Subte de Buenos Aires: una historia con pasado, presente y futuro.



LA CONQUISTA

de lo profundo

Bajo la superficie de un pasado remoto e inaccesible, un universo enigmático de cavernas, cuevas, túneles y criptas se trasladó a mitos, leyendas y creencias. Es por ello que el subterráneo, aun como ambicioso proyecto ferroviario y urbanístico, conserva siempre la marca emocional –de temor y fascinación– grabada en la imaginación humana a partir de experiencias primarias de descenso a la oscuridad.

La concreción de un mundo por fin iluminado y conectado bajo tierra comenzó a tomar forma en la Europa de mediados del siglo XIX, iniciándose así una revolución en el transporte urbano, cuyos efectos aún hoy marcan la vida de las grandes metrópolis.

TODO LO QUE UNA PERSONA PUEDE IMAGINAR,
OTRAS PODRÁN HACERLO REALIDAD.

JULIO VERNE

PROYECTO DEL FERROCARRIL
SUBTERRÁNEO DE NUEVA YORK



EL MUNDO SUBTERRÁNEO COMO SUEÑO Y ESCENARIO

El universo subterráneo como escenario

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

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

Paradójicamente, el mundo subterráneo cumplió también una función astronómica. Los pasajes semisubterráneos de los druidas, por ejemplo, como también los templos de Mitra, funcionaban como observatorios celestiales. La disposición física de aquellos espacios con respecto al Sol o a la Luna guardaba una relación de alineación y simetría. Las construcciones estaban orientadas de



CATACUMBAS
DE SAN CALIXTO
EN ROMA



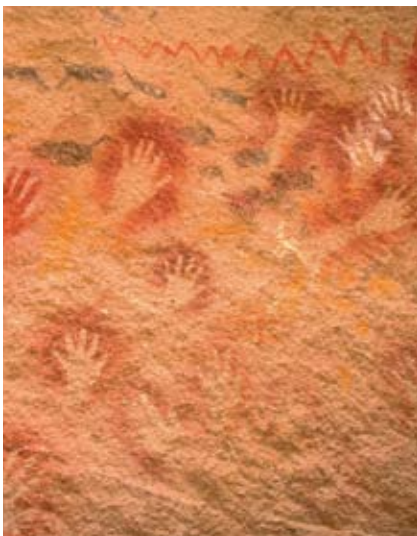


CUEVA DE ALTAMIRA, ESPAÑA

manera tal que el ingreso de un haz de luz iluminaba determinadas figuras allí representadas.

De la religión a la guerra, el mundo bajo tierra siempre ofreció respuestas al hombre. Las técnicas de asedio militar demandaron el uso de lugares subterráneos para “socavar” las murallas o para “contraminar” al enemigo, tal como lo describe el arquitecto romano Vitruvio. En las entrañas del mundo crecieron también cámaras de tortura, mazmorras, tribunales secretos. Fin y principio de la vida, Heródoto nos describe bellamente los túneles que suministraban agua a las pólis griegas, en un tiempo que antecede a las obras de ingeniería romana que transformaron en zonas de cultivo las colonias más dispersas de Europa. Las estructuras artificiales bajo tierra fueron empleadas también como viviendas (las *limestone houses* de la Inglaterra del siglo XIX), como lugares de depósito (los almacenes de grano en Europa, África e India) o como refugios (durante la invasión tártara a Crimea, durante la Segunda Guerra Mundial para quedar a salvo de los bombardeos y actualmente los refugios antinucleares que temen el despertar de la peor de las guerras). El mundo subterráneo se nos presenta así como un vasto y complejo testimonio de conductas nacidas de las necesidades espirituales y materiales del hombre.

La historia del arte nos recuerda que en los túneles floreció la primera manifestación estética de la humanidad: la pintura rupestre. Si aquellos usos religiosos, económicos y bélicos de antaño son los antepasados del subterráneo moderno, los murales que pueblan las estaciones del metro en el mundo son herederas de las más antiguas huellas artísticas hoy conservadas. Desde aquel pasado remoto, esta actividad humana, que horadando duras piedras abrió espacio tras espacio, ya no se detendría y a mediados del siglo XIX dio forma al primer subterráneo; los espacios bajo tierra serían desde entonces un mundo circulante de vital importancia para la febril actividad civil y económica de las grandes urbes del mundo.

CUEVA DE LAS MANOS,
SANTA CRUZ,
ARGENTINA

Utopías, mitos y leyendas en torno al mundo bajo superficie

Tema recurrente en todas las civilizaciones, el mundo bajo tierra fue escenario desde tiempos remotos de mitos y leyendas. En la mitología griega, ese mundo recibe el nombre de Tártaro, un lugar sombrío donde purgan su castigo quienes osaron desafiar a los dioses del Olimpo. Una hidra de tres cabezas protege esos dominios oscuros. Los celtas también hilvanaron sus creencias a partir del contraste entre el mundo de la vida y el inframundo. Se comprende desde entonces por qué todo descenso, el de Orfeo “para recuperar a su esposa Eurídice”, el de Eneas “para abrazar a su padre Anquises y conocer de los labios de éste su misión” o el de Cristo “para rescatar a los justos” opera como matriz mitológica de la empresa valiente y esforzada.

En la mitología china el espacio subterráneo también conforma un mundo de ciudades y palacios pertenecientes a Rei Yama, quien realiza el juicio de las

almas: las almas condenadas descienden al mundo interior, el mismo mundo que para los incas estaba reservado a los muertos, aunque comunicado con el mundo soleado de la vida humana y con el más elevado ámbito de los dioses.

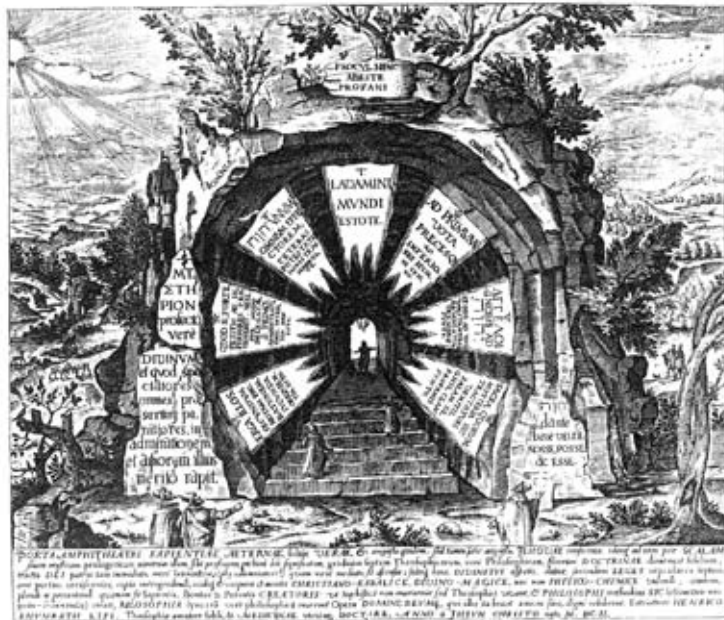
Otra idea persistente late en las mitologías más diversas. La violencia de fenómenos naturales como los terremotos y las erupciones volcánicas que nacen del mundo bajo superficie fue asociada en la mayor parte de las culturas con el mal o con la muerte, aun cuando en algunos casos el periplo descenso-muerte-renacimiento-ascenso fue sustrato simbólico en la práctica “a menudo llevada a cabo en ámbitos subterráneos” de cultos iniciáticos.

Pero la oscuridad de los sitios bajo tierra, que desde siempre atemoriza, se reveló también como fuente inagotable de atracción. Las leyendas en torno al reino subterráneo han resistido el paso del tiempo a lo largo de innumerables generaciones. La voluntad de exploración y de desafío a los límites naturales llevó a los protagonistas de numerosos relatos “ficionales algunos, meramente descriptivos otros” a internarse en pasajes subterráneos tras la búsqueda de un tesoro perdido o al rescate de algún ser amado. Una sensación de temor surge de inmediato desde lo hondo de la memoria de cualquier individuo al actuar sobre sí, inconscientemente, la creencia universal de que monstruos o demonios se presentarán pronto al sumergirse en las fauces de la tierra. El ingreso a los túneles en muchas leyendas no es más que una parábola de la entrada al infierno descrita en numerosos relatos escatológicos de inspiración religiosa. En aquellos túneles el sonido se vuelve omnipresente bajo la forma de un tañir de campanas o de instrumentos, como la flauta o el tambor, que acompañan al protagonista, representaciones todas del poder de conjura sobre las potencias demoníacas que el ritmo y la armonía poseen.

En torno al reino subterráneo nacieron utopías e ilusiones de ciudades fantásticas. Túneles legendarios que recorrían las metrópolis bajo superficie y que conectaban castillos, iglesias y otros edificios han alimentado la imaginación de los hombres hasta nuestro tiempo. Esos conductos fueron siempre sede de encuentros secretos, conspiraciones, conciertos amorosos y otras muchas historias que impregnaron la literatura en sus diversas manifestaciones. En publicaciones esotéricas hallamos también legendarias referencias a maravillosas ciudades subterráneas: la misteriosa Aghartha en Sudamérica, supuestamente un sistema extendido de túneles bajo los Andes que conectaba el imperio incaico de punta a punta; la que bajo el Himalaya alberga en cavidades subterráneas a los antiguos habitantes de la tierra, y la Shambhalla del Tíbet que, como las anteriores, se remontaría en su origen a los tiempos de la perdida Atlántida. En el siglo XIX, aquellas representaciones tomaron forma escrita.

Todo descenso, el de Orfeo –para recuperar a su esposa Eurídice–, el de Eneas –para abrazar a su padre Anquises y conocer de los labios de éste su misión– o el de Cristo –para rescatar a los justos– opera como matriz mitológica de la empresa valiente y esforzada.

GRABADO PERTENECIENTE AL
AMPHITHATRUM AETERNAE SAPIENTIAE
DE HEINRICH KHUNRATH (1602) EN EL
QUE SE REPRESENTA EN FORMA DE TÚNEL
EL ACCESO AL “ANFITEATRO” DE LA
SABIDURÍA MÁGICO-CABALÍSTICA



Las obras de construcción de los subterráneos del mundo han revelado numerosos e interesantes secretos. En París, dejaron al descubierto una mina de yeso de 100 años de antigüedad, con galerías de unos 39 metros de profundidad. La excavación del subterráneo de Roma tropezó con catacumbas, galerías y capillas clandestinas. El metro de Moscú reveló una conejera de túneles atribuidos a la legendaria Ciudad Secreta de Iván el Terrible. En la Ciudad de México, el metro descubrió monumentos de la civilización azteca. En todos los casos las construcciones subterráneas antiguas y modernas se entrelazan como estratos culturales fosilizados, a los que resignificamos gracias a sus huellas.



VIAJE AL CENTRO DE LA TIERRA,
ILUSTRACIÓN DE ÉDOUARD RIOU,
1864

A modo de ejemplo, la trama de *Alicia en el país de las maravillas* de Lewis Carroll nace de la caída de una niña en un pozo. Asimismo, la novela *La raza futura* de Edward Bulwer Lytton deslumbra al lector con míticos personajes de una civilización evolucionada que mora en el interior de la Tierra, una utopía al estilo de los grandes relatos de Moro, Bacon o Campanella. Análogamente, la exploración de un cráter sin actividad se transforma en el punto de partida de la famosa ficción de Julio Verne, *Viaje al centro de la Tierra*, que grabó su fascinación en la memoria de numerosas generaciones. Finalmente, en la novela de Herbert George Wells *La máquina del tiempo* “obra que fue además inspiradora de numerosos ensayos y filmes de ciencia ficción” los caníbales habitan en medio de maquinarias con vida en una vasta red de túneles conectados a la

superficie por bocas verticales. En los tiempos modernos, la imaginación de los hombres, que supo creer fervientemente en relatos y mitos infernales poblados de ogros y monstruos oscuros, logró conjurar sus propios temores y poblar aquel ignoto mundo subterráneo con nuevas luces y colores, aires y velocidades. Para el nacimiento del subterráneo fue vital sin embargo la existencia previa de este mundo onírico de ciudades subterráneas, el cual aguijoneó desde la fantasía la constancia y la inventiva de ingenieros visionarios, quienes pergeñaron las numerosas ciudades subterráneas que hoy pueblan la tierra, ciudades dadas a luz por laboriosas generaciones de obreros y artesanos.

LOS ORÍGENES DEL SUBTE

En el corazón del siglo XIX encontradas fuerzas sociales y culturales provocan finalmente profundos cambios. El crecimiento industrial y la revolución en los transportes conmueven la historia urbana. Por primera vez la ciudad aparece como un problema de gran escala, al adquirir una dimensión desconocida. El crecimiento demográfico era constante y día a día llegaban a las florecientes urbes numerosos habitantes desplazados del campo, donde las máquinas reemplazaban progresivamente al campesino en sus labores, al tiempo que las instalaciones fabriles urbanas atraían al “desocupado”, una nueva y triste modalidad social que cobraría cada vez mayor protagonismo. El último cuarto de siglo sepulta definitivamente a la aldea. La ciudad, que se agiganta por la contratación de obreros en agitadas fábricas, debe al mismo tiempo buscar respuestas a nuevos problemas. Entre ellos se encuentra el de la demanda civil de mayor velocidad en los traslados, como un epifenómeno de la descompresión

de los centros superpoblados lograda gracias al oportuno desplazamiento a la periferia de hombres y de actividades hasta entonces concentradas dentro del primer cinturón de las antiguas ciudades europeas. En esta encrucijada y en pleno impulso ascendente de la era de los ferrocarriles, aprovechando la utilización generalizada del hierro y del acero y los nuevos conocimientos científicos y fuentes de energía, nacen los ferrocarriles metropolitanos subterráneos. Las ancestrales fantasías literarias de un mundo bajo tierra comenzaron entonces a tomar cuerpo en la realidad.

Derivación del tren “que unía eficientemente distantes latitudes en Europa y en Estados Unidos” el subterráneo fue el punto de llegada de numerosas y variadas propuestas que intentaban evitar el colapso de las ciudades mediante el trazado de líneas ferroviarias. Distintos proyectos moldearon la actual fisonomía del Subte, desde el transporte bajo tierra impulsado por locomotoras a vapor “con sus naturales problemas de contaminación” hasta el sistema Sprague “de coches eléctricos autopropulsados”. La aplicación de la ciencia a la industria y a los transportes y la confianza en el progreso “características de la época” explican aquellos impulsos que también tuvieron su impacto en la construcción subterránea. Los primitivos túneles, de ladrillo o piedra y edificados sobre endeble andamiajes de madera, dieron paso a estructuras de acero y hormigón armado, que permitieron obras más audaces, salvando obstáculos naturales de mayor exigencia ingenieril.

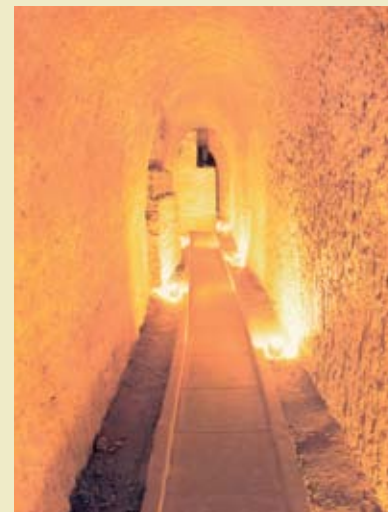
Y será naturalmente Inglaterra, reina de la era industrial en sus orígenes, la primera nación en el globo en contar con una línea de transporte subterráneo, el *Metropolitan Railway*, cuya construcción se inicia en 1860 y se inaugura con un viaje que parte de la estación Baker Street de Londres en 1863. Otras ciudades seguirían sus pasos: Atenas (1869), Estambul (1874), Budapest (1896), Glasgow (1897), Viena



EL *TRAITÉ DES SIÈGES ET DE L'ATTAQUE DES PLACES* DE SÉBASTIEN LE PRESTRE, MARÉCHAL DE VAUBAN, EDITADO EN PARÍS EN 1829 DESCRIBE MÉTODOS EFECTIVOS PARA SITIAR UNA CIUDAD. EL PRESENTE GRABADO ILUSTR A CÓMO MINAR MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE TÚNELES LOS CIMIENTOS DE LAS FORTIFICACIONES ASEDIADAS.

Los túneles de la Manzana de las Luces

En la larga lista de misterios de Buenos Aires, la Manzana de las Luces ocupa un lugar especial. Allí tuvieron su emplazamiento originario la Iglesia y el Colegio de San Ignacio, la Procuraduría de Misiones, las casas virreinales, la Sala de Representantes, el primer Banco de Buenos Aires, la primera Biblioteca Pública, el Archivo General de la Nación, el Museo Público, el Real Colegio de San Carlos y la Universidad. Así, entre las calles Perú, Moreno, Bolívar y Alsina se concentraron los principales focos de irradiación cultural del pasado porteño. Acaso uno de los datos más curiosos en torno a este sitio histórico es la presencia de numerosos túneles ubicados a unos cinco metros de profundidad, excavados en los siglos XVII y XVIII. Al descender, los pasadizos subterráneos más antiguos de la ciudad se bifurcan y conforman una red que une edificios públicos e iglesias. Su origen data del tiempo en que los jesuitas habitaban esos mismos edificios, aunque luego parecen haber sido utilizados como refugios para la defensa militar o como lugares destinados a guardar las mercaderías provenientes del contrabando. Historias reales y fantásticas tuvieron allí su escenario.





FERROCARRIL ELEVADO (BERLÍN)

(1898), París (1900). *Le Métropolitain* nació en esta última ciudad de fisonomía imponente a fines de siglo, modelo de belleza y de progreso. Por debajo de las luces de la París de los años locos, *le Métro* funcionó como arquetipo de transportes para todo el orbe, especialmente tras la incorporación de motores autónomos en todas sus unidades, relegando al pasado las formaciones arrastradas por locomotoras. A principios del siglo XX, mientras el tendido de líneas ferroviarias puebla la tierra, otras ciudades siguen las huellas marcadas por París: Boston (1901), Berlín (1902), Nueva York (1904), Filadelfia (1907), Hamburgo (1912), Buenos Aires (1913). La urbe porteña se convierte así en la primera ciudad en el mundo hispanoamericano en contar con un moderno subterráneo. Muy pocas ciudades en todo el globo la habían precedido, pero muchas otras la continuaron: Madrid (1919), Barcelona (1924), Tokio (1927), Osaka (1933), Moscú (1935). Esta última ciudad se muestra bajo tierra como un verdadero palacio, reconocida en el mundo por el lujo de sus estaciones que contrastan grandemente con los túneles excavados en roca granítica del subterráneo de Estocolmo (1950), cuyas estaciones se presentan como grutas naturales.

La Segunda Revolución Industrial

En la Europa de mediados del siglo XIX, la Revolución Industrial completaba su segunda fase. Una revolución científica, en la que nuevos medios técnicos y fuentes de energía, aplicados a los transportes, a la construcción y a las maquinarias, modificaban la sociedad de su tiempo. La electricidad y el petróleo lo transforman todo, desde el proceso de fabricación hasta la fisonomía de las ciudades. Una larga lista de inventos permiten "iluminar" la vida de los hombres, como la dinamo de Siemens y la lámpara incandescente inventada por Thomas Alva Edison. La aparición del telégrafo universaliza la comunicación y facilita la regularidad en los servicios de transporte. En un mundo que confía ciegamente en los beneficios que la técnica traerá a la humanidad, la fundición del hierro da paso a la producción en gran escala del acero, metal más resistente que el anterior, pero también más costoso, que triunfa gracias al convertidor de Bessemer y al horno regenerativo de Siemens-Martin. Más tarde, su valor industrial se refuerza gracias a la adición del níquel en su tratamiento, lo que elevó su calidad y maleabilidad. Un triunfo que se magnifica y universaliza gracias a la expansión aparentemente inagotable del ferrocarril. La velocidad en el transporte de pasajeros y en el traslado de mercaderías aceleró el ritmo comercial y el pulso de las ciudades. La revolución en los transportes "de la mano de los trenes y de los buques a vapor, fundamentalmente" multiplica el acceso al crédito, permite las inversiones de capital y amplía las dimensio-

nes del mercado internacional. El uso creciente de la electricidad permitió a Ernest von Siemens diseñar el primer tranvía eléctrico al tiempo que la invención del motor de explosión interna permitió el desarrollo del automóvil y el ómnibus, los que, utilizando el petróleo como combustible, definitivamente dominarán a escala mundial el transporte ciudadano durante el siglo XX (aunque tendiendo a perder protagonismo en las últimas décadas). En el plano cultural y social, un nuevo mundo se había gestado: el de la *Belle Époque*, término acuñado para designar la agradable manera de vivir de las clases altas entre 1900 y 1914. En el corazón de esta nueva Europa crece la ilusión de un progreso indefinido, basado en la ciencia y en la tecnología, las cuales irrumpirían inexorablemente para asegurar el bienestar de las naciones. Una prosperidad de la que no todos disfrutaban, por lo que la ilusión tropezó con obstáculos y fuertes depresiones económicas y sociales fueron forjando el mapa cíclico que configuró al siglo XX, con sus magníficos progresos tecnológicos y sus amplias desigualdades sociales y de acceso a los beneficios de la técnica. En ese contexto complejo y entusiasta, con el sello del tiempo de los inventos, nació el subterráneo.



LOS PRIMEROS SUBTERRÁNEOS: MODERNIDAD Y MISTERIO

La evolución de la técnica

Por otra parte, la tecnología que lo potencia no ha dejado de evolucionar. Los coches han prescindido del carbón y el agua, y han logrado adoptar formas racionales y dinámicas que continúan evolucionando. Día a día se perfeccionan las tecnologías aplicadas a la excavación de túneles y al tendido de vías subterráneas. Un constante impulso renovador extendió las líneas existentes en las grandes ciudades y estimuló el bosquejo de nuevas líneas a lo largo del siglo XX. Desde el último cuarto del dicho siglo, la creación de nuevas infraestructuras y la correlativa evolución del transporte subterráneo se vieron particularmente estimuladas por la búsqueda de alternativas al transporte propulsado por combustión, reconociéndose en el Subte un medio de traslado que agiliza la comunicación y facilita la vida moderna.

En las últimas décadas, la calidad de las técnicas constructivas experimentó una verdadera revolución. Tuneladoras de presión de tierras con enormes dimensiones han batido récords en esta materia, incorporando modernos sistemas de medición de la catenaria y de auscultación dinámica de las vías. Los “túneles de última generación” constituyen, quizás, lo más impactante en materia de modernización: han logrado vencer al Canal de la Mancha, perforando decenas de kilómetros de roca y arcilla para dar nacimiento al impresionante Eurotúnel bajo el subsuelo marino.

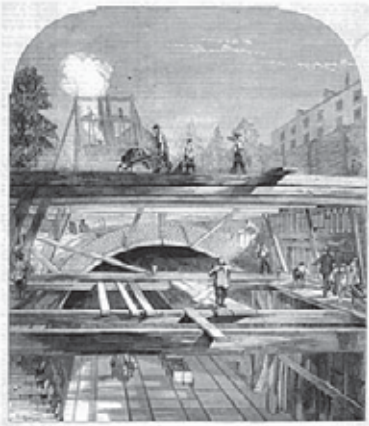
La potencia motriz aumentó concomitantemente, tanto como la capacidad de carga. Las modernas formaciones son más rápidas, cómodas, seguras y silenciosas. Miles de cámaras de alta definición distribuidas a lo largo de la red, y operadas desde centros de monitoreo centralizados, garantizan la tranquilidad de quienes utilizan día a día este servicio público para moverse en las grandes metrópolis del siglo XXI.

El monumento más imponente que han dejado a la posteridad las grandes exposiciones universales es, sin duda, la Torre Eiffel de París, un poderoso símbolo de la voluntad de ascenso de una época que desplegó su peculiar ambición. El coloso de acero, postal abierta al futuro, fue construido por Gustave Eiffel como pórtico de entrada para la Exposición Universal de París de 1889, cuyo principal propósito era justamente exhibir los avances de la ciencia y de la técnica, y expresar así la orgullosa conciencia epocal de que el espacio y la materia podían ser dominados.



SUBTERRÁNEO DE ESTOCOLMO





Arquitectura, diseño y tecnología iniciaron un proceso de confluencia que benefició desde múltiples aristas al desarrollo del Subte. La pintura fotoluminiscente renovó la señalización, imprimiendo signos futuristas a la arquitectura de diversas estaciones. Las tarjetas magnéticas sofisticaron los sistemas de control, agilizando la combinación entre el transporte subterráneo y el de autobuses, un acontecimiento iniciado en el Metro de Nueva York y difundido globalmente. Los smartphones permiten a los usuarios estar conectados con el mundo, aun viajando bajo tierra. Entre tanto, la renovación en el diseño alcanzó a los propios coches, que desplegaron vanguardistas líneas aerodinámicas y mayor confort sin sacrificar la seguridad, favoreciendo la visibilidad mediante el uso del cristal. El diseño ergonómico ha primado en la concepción del puesto de conducción: sistemas informáticos para el control de la formación y sistemas de supervisión del mantenimiento garantizan una mayor seguridad en la conducción, agilizando el tráfico e incrementando la frecuencia entre formaciones, un aspecto de vital importancia en las grandes capitales del mundo.



CONSTRUCCIÓN DEL SUBTERRÁNEO DE LONDRES

Esta constante apuesta por la renovación tecnológica logró mejorar la calidad del servicio experimentado por sus usuarios. El siglo XIX revolucionó los espacios urbanos. En Londres y París, capitales de la modernidad, la proliferación de actividades, vehículos y personas hizo estallar el antiguo trazado de las ciudades y el suministro de servicios públicos. Fueron necesarias entonces novedosas transformaciones en la infraestructura para que el caos no hiciera tambalear la enorme productividad de las nuevas ciudades de masas.

El transporte subterráneo, en principio concebido para mitigar los trastornos del tránsito, a la vez se proponía como un revolucionario intento por apaciguar el vértigo de habitar una metrópolis. En 1863, unas treinta mil personas se reunieron

Glosario

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



COCHE A VAPOR DE NEWTON

se consume el carbón, la madera u otro combustible y que, a través de tubos, lleva el calor a



una caldera llena de agua, que se transforma en vapor por el calor y se condensa en un colector. El vapor llega a través de conductores hasta los cilindros que accionan las ruedas de la locomotora, saliendo finalmente por la chimenea. El transporte de carbón primero y luego el de pasajeros adoptaron este invento.

para festejar la apertura del primer subterráneo de la historia, el London Metropolitan Railway, cuya única línea unía Baker Street con Farringdon Road. El experimento fue exitoso a juzgar por los miles de londinenses que comenzaron a utilizarlo diariamente. En París, mientras tanto, la competencia entre distintos proyectos retrasó la construcción de la primera línea del Métro hasta 1900. La fascinación por el curioso medio de transporte llevó a que, en sólo seis meses, 15 millones de pasajeros transitaran la Línea Vincennes-Porte Maillot. Una década más tarde, una red de diez líneas recorría casi 100 km bajo el suelo parisino.

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

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

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



TRABAJOS EN LOS
TÚNELES DE LONDRES



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



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

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

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



HISTORIA DEL SUBTE *de Buenos Aires*

Continuando nuestro viaje, la próxima estación nos ubica en la Argentina de fines del siglo XIX.

Un país que giró al compás de los nuevos tiempos y que enarbola al progreso como divisa emblemática. Buenos Aires crece y moderniza su fisonomía. Fruto de los sueños, proyectos y esperanzas de la época, nace con el nuevo el nuevo siglo XX el Subte porteño.

FUERON DIEZ LAS COMPAÑÍAS
DE TRANVÍAS A CABALLO
QUE CRUZANDO LA CIUDAD
SE LLEGABAN A BELGRANO
A LA BOCA DEL RIACHUELO
A LOS CORRALES, A ALMAGRO
Y UN CARRO DETRÁS DEL OTRO
TODOS A PLAZA DE MAYO.

IBAN LOS RIELES AUDACES
ENTRANDO DENTRO DEL CAMPO
CAMINO DE PUENTE ALSINA,
LA RECOLETA Y EL BAJO.
UNOS LLEGABAN A BOEDO
YA SUBMARINOS DEL BARRO
EN LAS CURVAS HERRUMBRADAS
MORÍAN LOS CARROMATOS.

EMILIO LASCANO TEGUI
“LAS ACUARELAS POÉTICAS DE
MUCHACHO DE SAN TELMO” (1895)

CALLE CALLAO (HACIA 1890)



BUENOS AIRES SE MODERNIZA

La situación nacional de 1880 a 1930

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

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



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



AVENIDA DE MAYO
(HACIA 1890)



BARRIO DEL RETIRO, VISTA DE LA
TORRE DE LOS INGLESES (AÑO 1915)

durante todo el período. De los 6.700 km que alcanzaba la red en 1887 se llega a 16.600 km en 1900 y a 35.500 km en 1914. El ferrocarril aumentó el valor de la tierra y acercó la producción a los mercados, posibilitando el fortalecimiento de las exportaciones agropecuarias. El crecimiento de la red ferroviaria fue paralelo a la transformación del país. El tren, vía de salida de la producción, fue el factor de modernización que permitió el desarrollo de los núcleos urbanos. Desde Buenos Aires, ciudad-puerto, partían las líneas en abanico hacia el sur, el oeste y el norte del territorio. “Agente de cultura”, lo llamó Juan Bautista Alberdi; al tren debemos la integración efectiva del territorio nacional y las redes de sociabilidad que se tejieron en su entorno. Una sociedad a la cual la inmigración europea logró transformar sus perfiles y contornos. Movidos por el sueño de “hacer la América”, los inmigrantes europeos, en su mayoría agricultores pobres desplazados de una Europa superpoblada y en crisis, arriban a estas tierras volcadas de lleno a la explotación agropecuaria. Algunos se convirtieron en arrendatarios rurales, pero la gran mayoría es empujada hacia las grandes ciudades. Buenos Aires verá cambiar radicalmente su fisonomía.

La visión de los hombres del ‘80 se había materializado. Había nacido la Argentina moderna y, con ella, el crecimiento económico sin precedentes entre los años 1880 y 1914. Desde luego, era condición fundamental asegurar el orden social sin el cual el progreso se esfumaría. El proyecto político de la Generación del ‘80 concebía un régimen político conservador basado en el poder de las minorías dirigentes consideradas “aptas” para gobernar y en la restricción a la participación política de las mayorías. Pero larvadamente se iba gestando una sociedad moderna con el aporte criollo-inmigratorio. Las puertas se abren a una movilidad social ascendente con los pequeños negocios urbanos, la educación,

ESTACIÓN CASARES DE
TRANVÍAS SOBRE PASEO
COLÓN (AÑO 1897)



la integración al Estado, los empleos de “cuello blanco”. Educar a los hijos es la garantía del éxito económico para los recién llegados; es el sueño de *M’hijo el doctor*, tal como lo inmortalizó el teatro de Florencio Sánchez. Este sueño que no todos concretaron permitió crear nuevas fuerzas políticas apoyadas en estas ascendentes capas sociales. El régimen debe promover una apertura política mediante la Ley Sáenz Peña (año 1912). Precisamente un año después de que Argentina diera este paso adelante hacia la democratización de sus instituciones, nace el Subte de Buenos Aires.

En este período político, marcado por las presidencias radicales de Hipólito Yrigoyen y Marcelo Torcuato de Alvear, el modelo económico se mantiene intacto. Sin embargo, algo había cambiado con el estallido de la Primera Guerra Mundial. La relación comercial tradicional que mantenían Argentina y Gran Bretaña se había alterado. Desde entonces, el país continuaba con sus exportaciones hacia Inglaterra pero aumentaban las importaciones e inversiones norteamericanas. A diferencia del aliado tradicional, los Estados Unidos también eran productores de bienes primarios, lo que no permitía que se pensase en recomponer el juego anterior a la guerra con el “nuevo socio”. Un tiempo político de marchas y contramarchas: los sectores conservadores apostarán a preservar la relación con los británicos, mientras muchos mirarán expectantes el crecimiento del capital norteamericano en nuestro país. Esta “distorsión” preanuncia la crisis política de 1930, que obligará a introducir reformas definitivas poniendo término a este modelo. Un modelo de país, primero excluyente y luego integrador, impulsado por una sostenida fe en el progreso que gestó una nueva Buenos Aires: una moderna urbe que crece poderosamente expandiendo sus venas y arterias por arriba y por debajo de la tierra.



VEREDA DE AVENIDA DE MAYO
(ENERO DE 1904)

La expansión de Buenos Aires y los festejos del Centenario

Tres acciones ilustran acabadamente la vida de la ciudad entre los años 1880 y 1930. La Buenos Aires de aquellos tiempos es una metrópoli que crece, se transforma y se exhibe. Buenos Aires es entonces una ciudad en crecimiento. Los censos nacionales de 1869, 1885, 1914 y 1947 revelan el avance constante y espectacular de la ciudad, producto de una gran corriente migratoria, externa primero e interna después. La inmigración masiva, que formó parte de la construcción de la Argentina moderna, sella las características de la sociedad de 1880 hasta 1930. La expansión económica acelera el proceso urbanizador y determina el rápido crecimiento de los sectores medios, abiertas las puertas a un proceso de movilidad social ascendente. La sensación de euforia rodea el crecimiento ciudadano y Buenos Aires lo celebra con elegantes paseos, avenidas y monumentos.

PLAZA DE LOS DOS
CONGRESOS (AÑO 1902)



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



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

Los cambios edilicios fueron acompañados por importantes desplazamientos sociales. Buenos Aires, “la gran aldea” que retrató en su novela Lucio V. López, es ya toda una “ciudad europea” en términos de estratificación, habitantes y cultura.

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



AVENIDA ALVEAR Y MONTEVIDEO
A FINES DEL SIGLO XIX

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



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

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

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



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



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

Los festejos del Centenario

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

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



EXPOSICIÓN INTERNACIONAL,
PABELLÓN ESPAÑOL



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

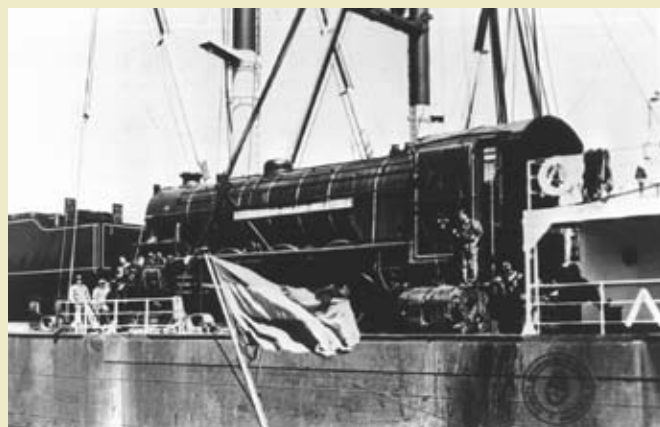
Los cambios en el transporte

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

El ferrocarril, 1857. Fue el primer medio de locomoción urbano. El primer ferrocarril argentino era explotado por una compañía privada formada por socios del país, la "Sociedad Anónima del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste" que fue autorizada por decreto de 1853. El tren era impulsado por la locomotora La Porteña, fabricada en Leeds, Inglaterra, que alcanzaba una velocidad de 15 a 25 km/hora; se componía al principio de 2 vagones, y luego fueron 6. Dejó de funcionar en 1890. Realizaba un trayecto de 10 km que partía de la Estación del Parque (frente a la actual Plaza Lavalle) y tomaba luego por Lavalle rumbo al Oeste. Al llegar

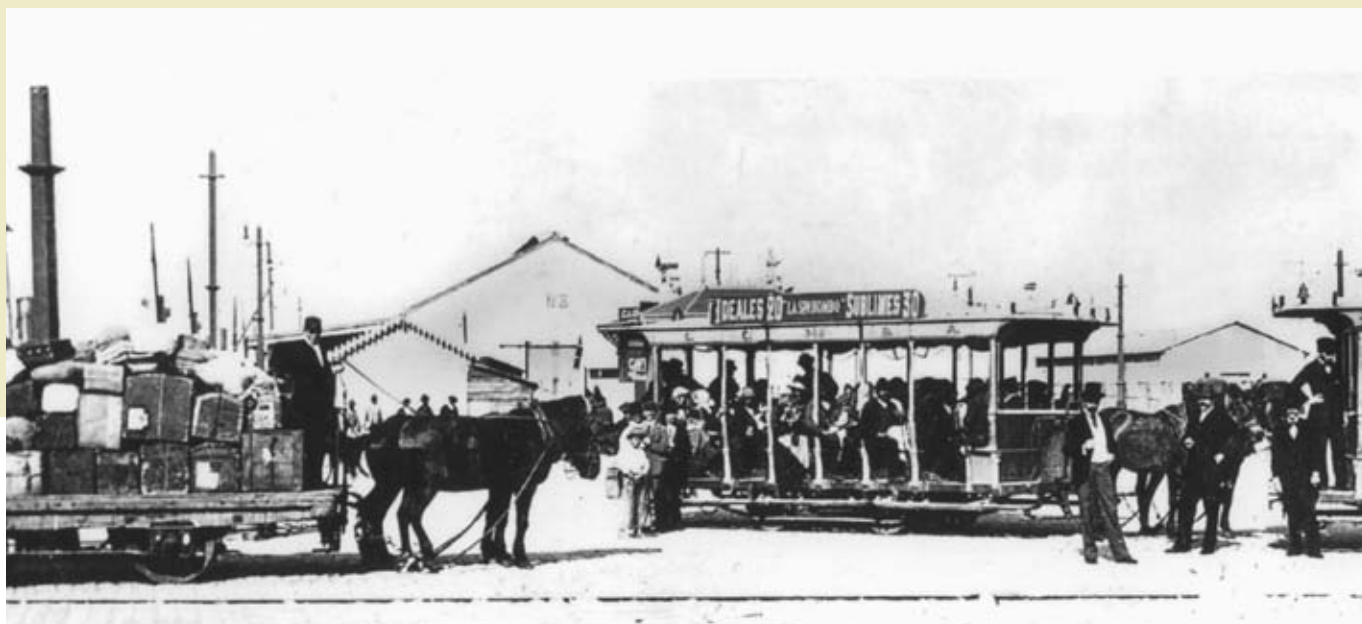
a Callao, corregía el rumbo con una "ese" para tomar Corrientes (esa "ese" es hoy el pasaje E. S. Discépolo). Al llegar a Centroamérica (hoy Avenida Pueyrredón) continuaba por ésta hasta Rivadavia y, a su vez, por Rivadavia completaba el recorrido con la llegada a la Estación Floresta. El viaje duraba unos 30 minutos. El viaje inaugural del 29 de agosto de 1857 fue despedido en la estación por las autoridades, y una multitud, que también se agolpó a lo largo de todo el trayecto, arrojaba flores a su paso.

El tranvía a caballo, 1870. El *tramway*, de origen inglés, consistía en coches arrastrados por caballos que circulaban sobre rieles y comunicaba barrios que no tenían estación de tren. El riel evitaba desvíos y hacía más rápida la circulación.



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

TRANVÍA A CABALLO



Así se lograba que los coches llegaran a las paradas en horarios precisos. Cada coche era tirado entre 2 y 6 caballos, según fueran las condiciones climáticas, de terreno y de carga. En 1870 se instalan las primeras 4 líneas de tranvías en la ciudad: *Tramway Central*, *Tramway Argentino*, *Tramway Ciudad de Buenos Aires*, *Tramway Boca y Barracas*. La primera concesión la obtuvieron los hermanos Lacroze en 1869. Empezó a funcionar en 1870 con el nombre de *Tramway Central* y su primer tramo unía Plaza de Mayo con Plaza Once. Estaba prohibido viajar en los estribos. Durante la noche se encendían las luces de colores en el frente y los costados. Los coches eran de origen inglés y alcanzaban una velocidad máxima de 10 km/hora con capacidad para unos 30 pasajeros. El "postillón" iba delante del coche y tocaba un cornetín para anunciar el paso del tranvía.

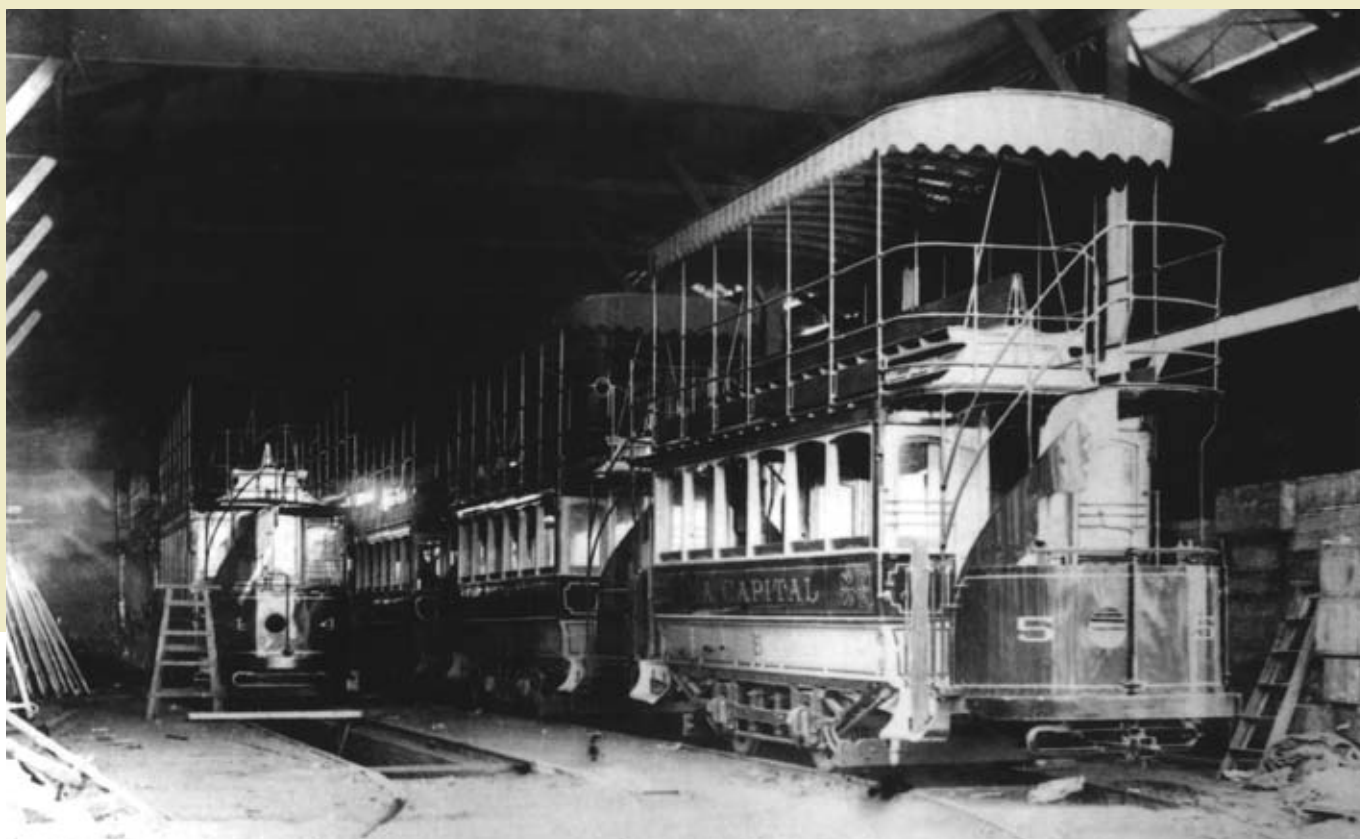
El tranvía eléctrico, 1897. El primer ensayo de tranvía eléctrico por la empresa La Capital inauguró una línea desde Plaza Italia hasta Las Heras y Canning. La red tranviaria fue financiada inicialmente por capitales locales, integrados en la Compañía Nacional. En 1876, los inversores ingleses constituyeron en Londres la Compañía Anglo-Argentina y

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

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

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

TRANVÍA ELÉCTRICO EN LA ESTACIÓN ALMIRANTE BROWN (AÑO 1897)



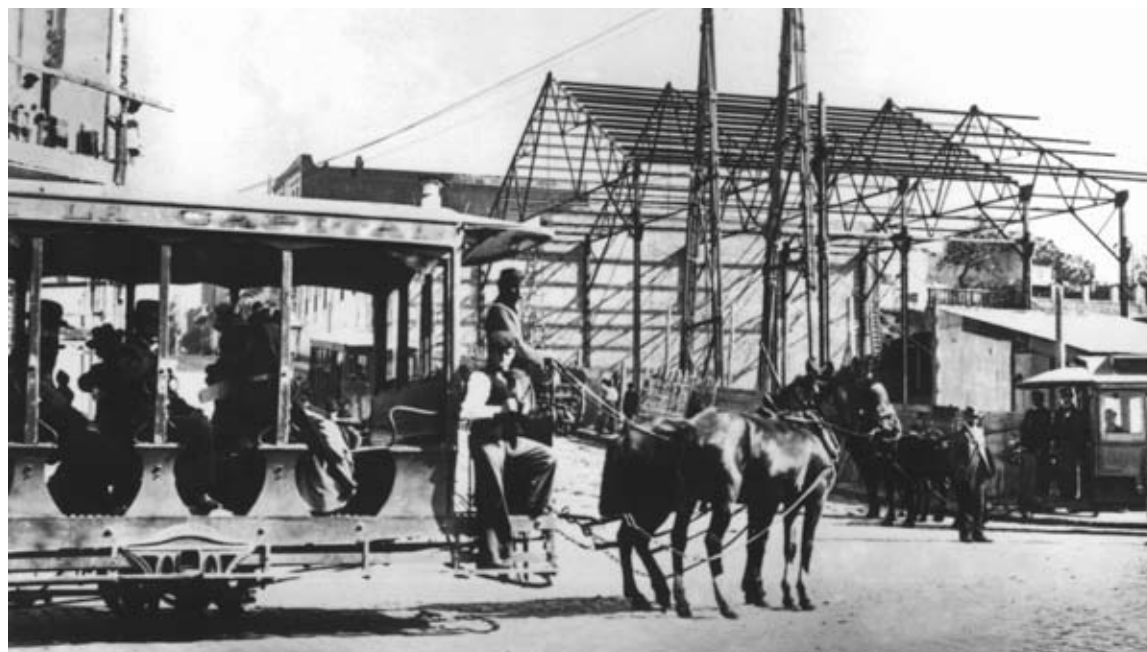


AVENIDA DE MAYO,
HACIA EL OESTE
(AÑO 1924)

DE LOS PRIMEROS PROYECTOS AL SUBTE PORTEÑO

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

TRANVÍAS A
CABALLO EN
EL BARRIO DE
LA BOCA



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



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

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

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





CONSTRUCCIÓN DE
LA LÍNEA A. ZANJA
ABIERTA EN AVENIDA
DE MAYO (AÑO 1911)

“Las líneas subterráneas proyectadas por el Anglo son tres: Plaza de Mayo-Palermo, Retiro-Constitución y Plaza de Mayo-Once, debiendo esta última, á la cual corresponden los trabajos inaugurados, prolongarse hasta el Caballito.”

*Caras y Caretas, Año XIV,
Nº 677, Buenos Aires,
23 de septiembre de 1911*

Gral. Roca), pase por debajo de las calles Lima y Cerrito, Buen Orden (hoy Bernardo de Irigoyen), Artes (hoy Carlos Pellegrini), termine en Paseo de Julio (hoy Avenida del Libertador)”. La concesión fue ampliada con la proyección de nuevas líneas: una que, partiendo del Puerto, pasara por debajo de la calle Rivadavia hasta Jujuy, atravesando la plaza Once de Setiembre y por las actuales Bartolomé Mitre hasta Díaz Vélez, y otra que desde Charcas por Reconquista y luego por Defensa llegara hasta Humberto I, y por ésta a Entre Ríos-Callao hasta Charcas. Los planes no tuvieron principio de ejecución. Tampoco lo tuvo el proyecto de Otto Franke que unía, por debajo de la Avda. Vélez Sarsfield y por medio de un ferrocarril eléctrico subterráneo,

el Riachuelo con la Estación Retiro, ni el ambicioso proyecto municipal de 1907 que trazaba una red de ferrocarriles subterráneos de tracción eléctrica de 100 km, con 9 líneas que permitían unir el centro con los barrios de La Boca y Barracas, por el eje norte hasta General Paz, por Rivadavia hasta “el Matadero” y una línea transversal de Villa Urquiza a Devoto y de Belgrano a Villa Crespo y Caballito.

Pero la historia sepulta a la prehistoria del Subte de la mano de dos proyectos superpuestos, sancionados casi simultáneamente por el Municipio y la Nación. En septiembre de 1909 el Congreso Nacional sancionó la Ley 6.700 que autorizaba al Ferrocarril Oeste de Buenos Aires Ltda. a hacer una extensión de sus vías para empalmar con el puerto, extensión que incluía un tramo bajo superficie entre Plaza de Mayo y Plaza Once de Setiembre. En diciembre de ese mismo año, la Municipalidad concedió por medio de una ordenanza a la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina el derecho de construir y explotar una red de subterráneos, dos de cuyas Líneas unirían Plaza de Mayo y Primera Junta por debajo de las Avenidas de Mayo y Rivadavia. Las jurisdicciones se superponen y sobreviene un conflicto de intereses. Pero ambas compañías alcanzan un pronto acuerdo. El Ferrocarril Oeste construye a una profundidad media de 15m un túnel de una sola vía para trenes de carga, que les permitirá su acceso al Puerto de Buenos Aires. Por encima del plano del túnel de carga, la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina construye otro túnel de doble vía por donde circulará “el tranvía subterráneo”. Las dos empresas (de capital inglés) también acuerdan construir bajo superficie una estación de transferencia en Once de Setiembre como empalme de ambos servicios. Nació así el primer Subte porteño. El Subte de Buenos Aires surgía así como derivación del tranvía (tal como lo nombra y prescribe la legis-



EL ADMINISTRADOR GENERAL DE LA COMPAÑÍA ANGLO-ARGENTINA DE TRANVÍAS, INGENIERO JOSÉ PEDRIALI, VISITANDO UNA ESTACIÓN

de Buenos Aires pudieron recorrer en Subte el trayecto Plaza de Mayo-Plaza Once. Un año después y en 16 minutos podrían llegar hasta Primera Junta, viajando “como lo imaginaron los hombres del pasado remoto y próximo” por debajo de la tierra.

lación municipal), un proyecto concretado por la compañía que ejercía el monopolio de aquel servicio. Pero también el Subte nació del ferrocarril: los pasajeros del Ferrocarril Oeste que arribaban a la terminal ferroviaria en Once podían ahora transbordar y completar en Subte su viaje hasta Plaza de Mayo. En septiembre de 1911 comienzan las obras de construcción a “cielo abierto”. El 1 de diciembre de 1913 se inaugura el primer tramo y, en los días siguientes, los habitantes

Entre los vestigios curiosos de nuestra arqueología ciudadana, un pequeño túnel se halla en Constitución y dos cortos tramos subterráneos en Avenida de Mayo en la intersección con las calles Piedras y Chacabuco. Restos de las líneas que transitarían bajo tierra entre Constitución y Retiro (Línea II) y entre Plaza de Mayo y Plaza Italia (Línea III). Estas líneas que no se concretaron acompañaban en el permiso municipal de 1909 a la que unía Plaza de Mayo con Once de Setiembre (Línea I) y su continuación a Primera Junta (Línea IV), la actual Línea A.

Propuestas para la construcción y/o explotación de servicios subterráneos

Propuesta por	Disposición aprobatoria
• Carlos Bright	Ley 3.876 del 16 de noviembre de 1899
• Carlos Bright	Leyes 3.903 y 3.904 del 8 de enero de 1900
• Comisión Municipal	Ordenanza del 25 de mayo de 1907
• Bracht y Co.	(propuesta no aprobada o rechazada)
• Ferrocarril Oeste de Buenos Aires	Ley 6.700 del 29 de septiembre de 1909 (modificada para trenes de carga por Ley 7.846, de septiembre de 1910)
• Otto Franke y Cía.	Ley 6.701 del 29 de septiembre de 1909
• Cía. de Tranvías Anglo-Argentina	Ordenanza del 21 de diciembre de 1909
• Lacroze Hnos. y Cía.	Ley 8.870 del 10 de febrero de 1912
• CAPyC (CHADOPyF)	Ordenanza 4.070 del 30 de julio de 1930
• CAPyC (CHADOPyF)	Ordenanza 5.274 del 24 de diciembre de 1933
• Manuel Vázquez Pereira	Ordenanza 5.053 del 8 de noviembre de 1933

Fuente: Aja, Manuel O., “La primera concesión otorgada para la construcción y explotación de un servicio subterráneo de transporte público”, en *VII Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1997, Tomo II, pp. 893-894.

Inauguración de las obras del primer subterráneo

“En una forma sencilla, se llevó a cabo el jueves de la semana pasada una gran fiesta, la inauguración de los trabajos de nuestro primer subterráneo, que construye la empresa del Anglo Argentino. En una tribuna á tal efecto levantada en la Plaza del Congreso, hermosamente tapizada, y adornada con banderas argentinas y gallardetes se reunieron (y sigue una lista de personalidades).

El ingeniero director de las obras es el señor P. Ramme, y el ingeniero jefe el señor A. Rucks, quienes han instalado sus oficinas en el local de la administración del Anglo. Entre el numeroso personal de ingenieros y otros empleados á sus órdenes, están representadas diez ó doce nacionalidades, habiendo allí de todo, argentinos, alemanes, ingleses, suizos, austriacos, daneses, noruegos, franceses, españoles, italianos, sirios, etcétera; de modo que allí se habla gran parte de las lenguas del mundo civilizado, cruzándose los idiomas pintorescamente. Suele ocurrir, por ejemplo, que uno inicia la conversación en alemán, otro le contesta en francés, y de pronto principian á hablar ambos en español, con una agilidad que los dejan á ustedes tiesos.”

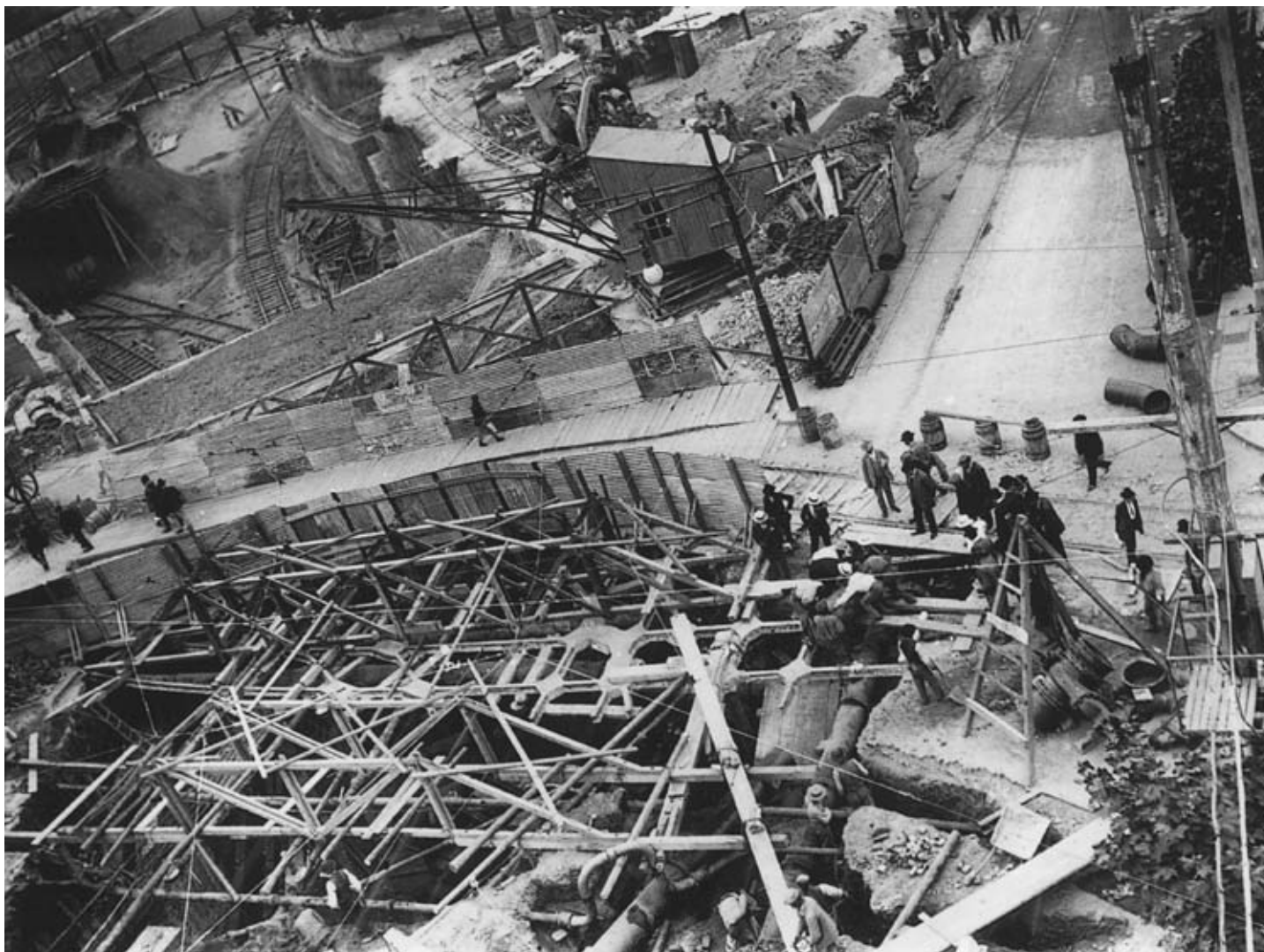
Caras y Caretas, Año XIV, Nº 677
Buenos Aires, 23 de septiembre de 1911



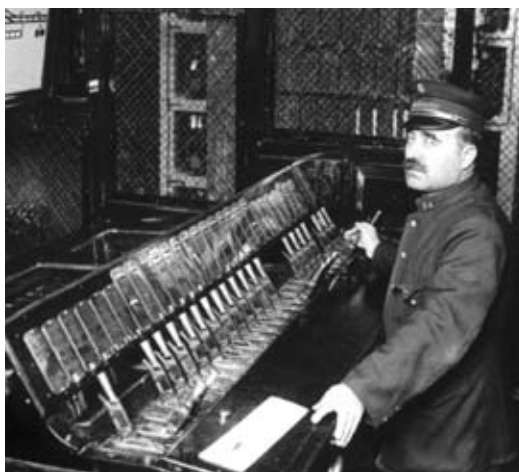
CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL - SUBTE LÍNEA A (AÑO 1912)

ESTACIÓN PLAZA DE MAYO (AÑO 1913)





CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL DE LA LÍNEA A (AÑO 1912)



CONTROL DE CAMBIOS (AÑO 1921)



EMPLEADOS DE LA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS ANGLO-ARGENTINA

Crónica del primer viaje en Subte

Lunes 1 de diciembre de 1913: Fue inaugurada en Buenos Aires la primera línea de tranvía subterráneo construida por la compañía Anglo-Argentina y que comprende el trayecto de las Avenidas de Mayo y Rivadavia, entre las Plazas de Mayo y 11 de Setiembre. El tren oficial partió en horas de la tarde de la estación Plaza de Mayo, y los invitados siguieron en dos trenes, que salieron de la misma estación y de la situada frente al edificio del diario La Prensa. La comitiva recorrió la línea y visitó la estación 11 de Setiembre, donde hizo uso de la palabra el presidente del directorio local de la empresa, Sr. Samuel Hale Pearson. Contestó el intendente municipal, Dr. Anchorena, que declaró inaugurada la línea. Acto seguido la concurrencia fue invitada con un lunch, el que fue servido en la estación 11 de Setiembre. La obra, de gran trascendencia para el tránsito y el progreso de la Capital, había sido iniciada en 1911, después de una laboriosa gestación por parte de la compañía ante las autoridades edilicias, las que aprobaron la ordenanza el 21 de diciembre de 1909. Desde mucho antes de la hora fijada para la partida de los convoyes especiales que habían de conducir a los invitados, numeroso público se aglomeró en las rampas

de acceso a la estación Plaza de Mayo. Un servicio especial de agentes de policía uniformados de gala, se había establecido en las estaciones de la línea. El tren que conducía a la comitiva presidencial se puso en marcha a las 3.25 de la tarde, y con intervalos de 5 minutos fueron despachados los otros dos que transportaron a los demás invitados. En el primer convoy, adornado como los otros con escudos y trofeos, tomaron asiento el vicepresidente de la República, Dr. Victorino de la Plaza, algunos ministros del Poder Ejecutivo, representantes del cuerpo diplomático, el intendente municipal, Dr. Anchorena, el presidente del directorio de la empresa, Sr. Samuel Hale Pearson, el vicario del Ejército, monseñor Echagüe, varios concejales y altos funcionarios de la administración. El tren presidencial se detuvo unos minutos en la estación Congreso, donde los viajeros descendieron de los coches y observaron las instalaciones. Los trenes restantes efectuaron directamente el recorrido entre las estaciones de cabecera, empleando 5 minutos en cubrir la distancia. La estación Once aparecía vistosamente adornada con trofeos y banderas de todos los países europeos y americanos. En el centro de la plataforma se había levantado un palco tapizado con los colores argentinos; en él se ubicó la comitiva de honor y las numerosas damas que

INAUGURACIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA A EN LA PLAZA DEL CONGRESO



concurrieron a la fiesta. El señor Hale Pearson pronunció un discurso en representación de la empresa, en el que (se refirió) al advenimiento de este nuevo servicio público, elemento de progreso que esta gran Capital incorporaba a su poderoso organismo. El intendente municipal, que siguió en el uso de la palabra al señor Hale Pearson (...) saludó "complacido y con verdadera satisfacción esta victoria del trabajo en una de sus manifestaciones más simpáticas". Después de las palabras del doctor Anchorena, que merecieron de los oyentes una salva de aplausos, fue servido un lunch a la concurrencia, y a las 4.30 los convoyes eléctricos emprendían la marcha de regreso hacia Plaza de Mayo.

Martes 2 de diciembre de 1913: Fue entregada al servicio público la línea subterránea de la empresa Anglo-Argentina. Empezaron a correr los primeros tranvías subterráneos a las 5.20, como estaba dispuesto, y desde entonces el número de pasajeros que los ocupó fue crecidísimo. Todos los coches han hecho sus viajes "completos". La ansiedad pública por conocer el subterráneo y viajar en éste, está de manifiesto en el hecho de que hasta las 6 de la tarde se vendieron alrededor de 110.000 boletos. En la plaza Once, en la de Mayo y, en general, en todas las estaciones

intermedias, los andenes estaban repletos de gente. Los guardas que realizaban la fiscalización de los pasajes no daban abasto, tanta era la afluencia de gente. Esta debía esperar turno para pasar. Es así que, por momentos, debió suspenderse la venta de boletos. Pudo observarse este hecho con más frecuencia en la plaza Once, por cuyos andenes se hacía imposible transitar en ciertos momentos. A pesar de tratarse de la inauguración de los servicios, la gente, en general, realizaba sus viajes y los preliminares de éstos con gran desenvoltura, como si el subterráneo fuera en Buenos Aires cosa vieja y, por tanto, muy conocida.

Miércoles 3 de diciembre de 1913: Durante todo el día no decayó el interés del público por conocer el tranvía subterráneo. Concurrió un gran número de personas de todos los barrios de la Capital, ávidas de conocer el nuevo servicio y viajar en los trenes. Según informes de la empresa, circularon de ida y vuelta 1.400 trenes, con un total de viajeros que puede calcularse en 100.000 aproximadamente.

Fuente: Revista Todo es Historia, 20,
diciembre de 1968, pp. 92-95

COCHES - SUBTE LÍNEA A, SALIDA EMILIO MITRE





ESTACIÓN PLAZA ONCE (HOY ESTACIÓN PLAZA MISERERE)



ACCESO A UNA ESTACIÓN DE LA LÍNEA A



ANDÉN DE LA ESTACIÓN
PLAZA ONCE (HOY ESTACIÓN
PLAZA MISERERE) DE LA
LÍNEA A

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

LA FORMACIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS

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

Línea Anglo, actual Línea A

Estamos en el centro de la ciudad. Descendemos y rastreamos el mundo subterráneo porteño. Elegimos recorrer la más antigua de las ramas de este árbol que crece bajo tierra: la Línea A. El empuje de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina Limitada le valió la obtención del permiso municipal para construir y explotar una red subterránea de cuatro Líneas: **Línea I** (Plaza de Mayo - Once de Setiembre), **Línea II** (Constitución - Retiro), **Línea III** (Plaza de Mayo - Plaza Italia) y **Línea IV** (Once de Setiembre - Caballito). Sólo se construyeron las Líneas I y IV, la actual Línea A, conocida entonces como "Subte Anglo". La

Línea I fue concebida como un eje de comunicación este-oeste, desde Plaza de Mayo "el corazón de la ciudad" hasta Once de Setiembre. Y desde allí, los trenes del Ferrocarril Oeste extendían la comunicación hacia el oeste.

La excavación de la Línea I se inició el 15 de septiembre de 1911; el presidente Roque Sáenz Peña, acompañado por el intendente municipal Dr. Joaquín de Anchorena, inauguraron las obras. Todo comenzó en la esquina de la actual Hipólito Yrigoyen y Balcarce. Las tareas, a



OFICINA DE CORRESPONDENCIA DE LA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS ANGLO-ARGENTINA

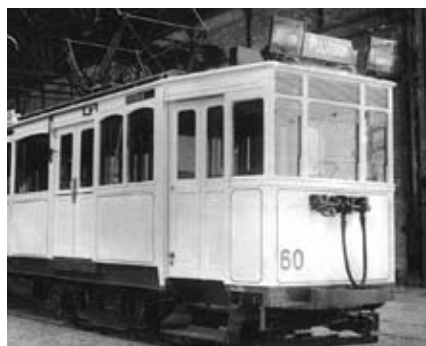
cargo de la firma Philipp Holzmann y Cía., estaban dirigidas por José Pedriali y el ingeniero Raúl Ramme. Día a día se avanzó en estas obras, movidos por el impulso de la todavía presente Argentina del Centenario. El túnel de doble vía y de siete kilómetros de longitud fue excavado en su totalidad por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



TRABAJOS DE
EXCAVACIÓN DE
LA COMPAÑÍA
DE TRANVÍAS
ANGLO-
ARGENTINA



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



UNO DE LOS COCHES
DE LA LÍNEA A

Fue un acontecimiento trascendente para la Buenos Aires de aquel tiempo. Nada menos que 170 mil pasajeros viajaron en Subte el día posterior a la inauguración oficial. El 1 de abril del año siguiente llegaba hasta la Estación Río de Janeiro (Avenidas La Plata y Rivadavia), y tres meses más tarde, el 1 de julio de 1914, se inauguraba el tramo hasta Caballito (hoy Estación Primera Junta). Después de casi 100 años sin expansión, el 23 de diciembre de 2008 se inauguraron dos nuevas estaciones, Puan y Carabobo. Más tarde, el 15 de febrero de 2013, se añadieron las estaciones de San José de Flores y San Pedrito, lo que sumó 2.9 km adicionales de túneles. Así, se completó el recorrido de la Línea A, que ahora conecta Plaza de Mayo con el barrio de Flores.



COLOCACIÓN DE
VIGAS EN EL TÚNEL
DE LA LÍNEA A (AÑO
1913)

Pero el Subte no es sólo la historia de la construcción de sus túneles, sino también la de sus rieles y de las formaciones que por ellos transitan. Los cuatro primeros coches que presentó la Línea A fueron fabricados por la English Electric de Preston, en Inglaterra, y los restantes por Le Brugeoise de Bélgica. La Línea A se integraba con formaciones de 6 coches, carrozados en madera, con capacidad para 42 ó 43 pasajeros sentados y que alcanzaban una velocidad máxima de 50 km por hora. La Anglo fijó su taller en Emilio Mitre y José Bonifacio “el taller Polvorín”; allí fueron fabricados posteriormente nuevos prototipos metálicos y se llevaron a cabo reformas en las unidades belgas. En 1987 fueron incorporados coches metálicos remodelados por EMEPA. Los coches presentan apertura manual y cierre neumático de puertas. El material rodante, que en buena parte lo integraron las unidades belgas originales, se caracterizó por la presencia de freno de aire, paratrén, palanca de “hombre muerto”, ventanillas con marcos de caída simple tipo guillotina y espejos en el interior. Los coches transitaban por rieles de factura inglesa del tipo hongo asimétrico. En 2008, tras la inauguración de las estaciones Puan y Carabobo, se incorporaron dos trenes Fiat Materfer de la Línea D para hacer frente al aumento de la demanda. En enero de 2013, se realizó el cambio de flota con los trenes CNR Serie 200, fabricados por la empresa china CNR Corporation. Se adquirieron inicialmente 45 unidades, y en 2014, la ciudad de Buenos Aires compró 105 coches adicionales. De este modo, se reemplazaron los antiguos coches La Brugeoise, los EMEPA y los FIAT Materfer, y desde 2017, la línea opera exclusivamente con trenes chinos CNR.

El sistema de señales en sus inicios fue electroneumático y las señales y cambios se operaban desde las cabinas en las estaciones Plaza de Mayo, Once y Primera Junta. La Línea A contaba con un sistema de Tren Stop (parada automática) del tipo de palanca de accionamiento en el techo.

Cuatro subestaciones rectificadoras reemplazaron a las antiguas usinas eléctricas que alimentaban al Subte pasando de 1100vcc a 1500vcc. En los inicios, la energía era provista por la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad, mientras que actualmente se adquiere en media tensión a una distribuidora de energía.



OBRAS DE
CONSTRUCCIÓN
DE LA LÍNEA A

Dieciocho estaciones jalonan los más de diez kilómetros de extensión subterránea de la Línea A. Sus estaciones son, en su mayoría, de dos andenes. Una excepción importante la constituye la estación de transferencia con el Ferrocarril Sarmiento, Plaza Miserere, que posee un andén lateral al norte y dos centrales. Los accesos a las estaciones fueron modificados a partir de la vinculación con las Líneas CHADOPyF, cuyos túneles peatonales funcionan como enlaces con la Línea C (Pasajes Lima Norte y Lima Sud) y con las Líneas D y E (combinación en la Estación Perú). Se tuvieron en cuenta en su construcción espacios para cruces de futuras líneas transversales en Chacabuco y Piedras. Por su parte, en 2007, se inauguró también la conexión con la entonces nueva Línea H.

Entre 1968 y 1972, fueron instaladas escaleras mecánicas a nivel en las estaciones. Luego, entre 2008 y 2015, numerosas estaciones fueron equipadas con ascensores para facilitar la experiencia de usuarios con movilidad reducida.

Recapitulando la historia de esta Línea, cabe mencionar que el 1 de mayo de 1923 los trenes de tracción eléctrica del Ferrocarril Oeste (actual Sarmiento) comenzaron a bajar al túnel de la Anglo. El túnel de cargas transitaba por debajo de las vías del subterráneo. Pero la historia del Subte A no siempre fue bajo tierra: entre el 3 de junio de 1915 y el 31 de diciembre de 1926, permitía la salida a la superficie de la formación desde Primera Junta hasta Floresta (Lacarra y Avenida Rivadavia).

Para llevar a cabo el mantenimiento en el taller Polvorín, las formaciones debían emerger a la superficie en la intersección de Hortiguera y Avenida Rivadavia. Desde 2013, estas tareas se efectúan bajo tierra en el taller Nazca.

DOS
PROTAGONISTAS
DE LA VIDA
MODERNA: EL
SUBTE... Y EL
SOMBRERO





MAQUINA EXCAVADORA EN LA
CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA B



ESTACIÓN CARLOS PELLEGRINI



INAUGURACIÓN DE LA
LÍNEA B DEL SUBTE
(OCTUBRE DE 1930)

Antes de continuar el recorrido histórico, volvemos la mirada hacia el pasado. Cuando a fines de la década del '30 se constituye la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires se cierra la historia de la Anglo. El nuevo organismo absorbió los bienes de las compañías concesionarias, previa indemnización a las partes. La empresa inglesa demandó al Estado. El 30 de septiembre de 1965 obtuvo un fallo favorable de la Corte Suprema y el Estado argentino pagó una indemnización de 7 millones de libras esterlinas. El fin de la Anglo se produjo el 1 de enero de 1981, fecha de cobro de la última cuota convenida.

Línea Lacroze, actual Línea B

Estamos a punto de iniciar el recorrido de la segunda línea del Subte porteño. Esta historia comienza el 10 de febrero de 1912, cuando el Congreso Nacional sancionó la Ley 8.870 que autorizó a la empresa Lacroze Hermanos y Cía. a construir y explotar una doble línea férrea subterránea de tracción eléctrica para el tráfico de pasajeros, encomiendas y carga. Esta construcción partiría de la estación Federico Lacroze del Ferrocarril Central de Buenos Aires (actual Ferrocarril General Urquiza), surcaría por debajo la avenida Corrientes hasta el centro porteño, hasta arribar a las inmediaciones del Paseo de Julio (actual Avenida Leandro N. Alem). Otra vez la historia se nos vuelve oscura al recordar como antecedente de este recorrido el trayecto cubierto por el Ferrocarril Oeste durante la epidemia de fiebre amarilla (año 1871) con el fin de conducir los cadáveres al cementerio de la Chacarita. Lejos de ese pasado doloroso, el segundo Subte de Buenos Aires fue pensado como enlace con el Ferrocarril Central de Buenos Aires que trasladaba carga y pasajeros hacia Zárate y con algunas vías tranviarias de la propia empresa Lacroze. El proyecto se aprueba en febrero de 1912, pero el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914, al dificultar gravemente la importación de materiales, retrasó el reloj. Finalmente, el 17 de diciembre de 1927 la empresa firmó en Nueva York un convenio financiero para construir la línea subterránea.

Así, pronto comienza la construcción. Las obras, inauguradas el 1 de octubre de 1928, fueron encargadas a la firma Dwight P. Robinson y Cía. El "Subte Lacroze" (actual Línea B) fue construido con dos sistemas de excavación: por zanja como el Subte A y por túnel en galería. Por el primer sistema "a cielo abierto" fue excavado el tramo inicial desde la Estación Federico Lacroze hasta la Estación Medrano; el resto de la Línea y las estaciones fueron construidas en túnel. Pero también en aquel primer tramo del "Lacroze" se excavó un túnel: el paso por debajo del arroyo Maldonado. El arroyo y la carrera por vencer este obstáculo conforman un capítulo especial de la historia de Buenos Aires. La construcción del Subte procedió a realizar perforaciones bajo cauce y dar cuerpo al túnel subterráneo. La tierra extraída de las excavaciones fue empleada



Durante la construcción de la segunda línea del Subte porteño, se hallaron restos de un mamut prehistórico, próximo a la ribera del Plata, donde Corrientes desciende hacia el Bajo, que actualmente se exhibe en el Museo de Ciencias Naturales de La Plata. Muchos años después, las tareas de prolongación de la Línea B permitieron descubrir en el 2000 una nueva sorpresa: debajo de la Avda. Triunvirato al 2900, se halló otro fósil de 2 m de largo, 1,20 m de altura y de un peso de 800 kg.



PASAJEROS DEL SUBTE DE
BUENOS AIRES (AÑO 1959)

para la construcción de la Avda. Costanera Norte. En Chacarita se levantó el taller Rancagua. La obra avanzó no sin tropiezos pero a buen ritmo y el primer tramo que une la Chacarita con Corrientes y Callao fue inaugurado el 17 de octubre de 1930. La expectativa popular desbordó, como había ocurrido con la Línea A, todo cálculo y previsión. Así entre el 17 y el 18 de octubre, 380 mil pasajeros, repartidos en sus 32 coches iniciales, utilizaron el servicio. Ocho meses más tarde, el 22 de junio de 1931 se habilita el segundo tramo hasta Carlos Pellegrini, y el 1 de diciembre se inaugura el trayecto hasta el Correo Central, la estación terminal Leandro N. Alem. De tal forma, por debajo de la superficie, la Línea B recorría aproximadamente 8 km con paradas en 13 estaciones.

En el año 2003, se incorporaron a su recorrido dos kilómetros de túnel y dos estaciones, Tronador-Villa Ortúzar y Los Incas-Parque Chas. Diez años más tarde, el Subte se extendió hasta la avenida Monroe, añadiendo dos nuevas estaciones: (Echeverría y Juan Manuel de Rosas - Villa Urquiza) y alcanzando los 11.8 km de recorrido.

La Línea B se conecta con las Líneas C y D (Carlos Pellegrini) a través de túneles peatonales que fueron recientemente remodelados con el objetivo de mejorar la circulación. En 2010, se dispone una conexión con la Línea H, en la estación Pueyrredón. Finalmente, en 2019, con la extensión de la Línea E hasta Correo Central, se habilitó la combinación en la estación Leandro N. Alem.

EL "LACROZE" FUE
LA PRIMERA LÍNEA DE
LATINOAMÉRICA EN INSTALAR
ESCALERAS MECÁNICAS



La profundidad de las estaciones desde la calle Agüero al centro, obligó a la construcción de entresijos y de un gran hall central de acceso, y a la instalación de escaleras mecánicas para arribar a las plataformas. El Subte B fue el primero en Latinoamérica en contar con ese servicio. Estas costosas escaleras presentes (al inaugurarse el Subte Lacroze) en las estaciones Agüero (actual Carlos Gardel), Pueyrredón, Pasteur-Amia y Callao, junto a la instalación de modernos molinetes y señales automáticas, son algunas de las innovaciones que presentaba la Línea. Además una luz anunciadora reemplazó al cornetín utilizado por los guardas de la Línea A para avisar la salida de las formaciones. Claro que no todo fue novedad. También la Línea B presentó distintos colores en las guardas de los azulejos para la identificación de las estaciones y contó, como en la Línea más antigua, con un servicio de premetro de tranvías Lacroze desde Campo de Mayo, con parada en la Galería Comercial, cruzando la calle Federico Lacroze. Este premetro fue devuelto al Ferrocarril Central de Buenos Aires en 1943. La particularidad que



INICIO DEL USO DE COSPELES
EN EL SUBTE EN 1962

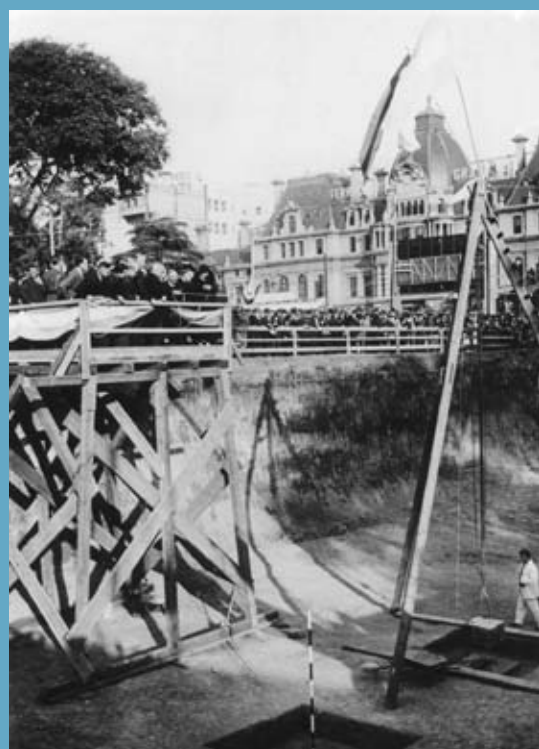
presenta esta línea en materia de corriente eléctrica es que coexisten un sistema de catenaria rígida para las formaciones CAF y de tercer riel conductor para alimentar la tracción de los coches Mitsubishi.

Originalmente, la energía eléctrica generada en la usina de La Paternal era enviada a las subusinas para su conversión hacia el tercer riel conductor. En la actualidad, existen 8 subestaciones que se encuentran vinculadas por un sistema de doble anillado redundante con dos acometidas de media tensión provistas por la distribuidora eléctrica hacia las subestaciones Medrano y Pellegrini; que a su vez son interconectables. En tanto cada estación posee su propio centro de potencia, que toma alimentación eléctrica en forma radial desde la subestación más cercana.

Por las vías del Lacroze circulaban coches británicos de 1930, fabricados por la Metropolitan-Cammel Carriage, Wagon & Finasce Co. Ltd. de Nottingham, y también vehículos de origen norteamericano de 1932, fabricados por la Osgood-Bradley. Esta flota original presentaba carrocerías metálicas y eran entonces los coches más anchos del mundo. El acceso se efectuaba a partir de tres puertas laterales accionadas por los guardas. Posteriormente, se incorporan coches modernos de fabricación nacional: en 1966 de Fabricaciones Militares y entre 1973 y 1978 de Fabricaciones Militares y Siemens. Desde 1996, se incorporaron nuevos coches Mitsubishi Eidan, provenientes de la línea Marunouchi de Tokio. Tras la adquisición en 2013 de los equipos CAF 6000 del Subte de Madrid, la Línea B dio un salto en la calidad de su prestación, aumentando notablemente el caudal de pasajeros, logrando aquel objetivo originario de los hermanos Lacroze: unir amablemente el noroeste del conurbano con la metrópoli.



SALIDA DE LA LÍNEA C A LA ESTACIÓN
RETIRO DEL FERROCARRIL MITRE



DON RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN
INAUGURANDO UN TRAMO DE OBRAS DE LA
CHADOPyF (AÑO 1933)

MONTAJE DEL VAGÓN SOBRE UN CHASIS DE LA CHADOPyF



Líneas CHADOPyF, actuales Líneas C, D y E

El Subte había cobrado vida, y pronto comenzaría a aproximarse a una auténtica red subterránea, que permitiría trascender el plano de la fantasía. Un cúmulo de innovaciones daría lugar, más lenta o más rápidamente, a la complementación de aquellos túneles y vías proyectados hacía tiempo por la Anglo que habían quedado inconclusos. Para concretar aquel sueño, se otorgó a una nueva empresa de capitales españoles la construcción de las actuales Líneas C, D y E. Y fue la Compañía Anónima de Proyectos y Construcciones de Madrid (CAPyC), que al momento de la concesión se constituyó como la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas (CHADOPyF), la encargada de unir bajo tierra las terminales ferroviarias de Constitución y Retiro con los barrios periféricos del norte y del sur. Ese era el ambicioso plan que estableció la Ordenanza Municipal 4.070 del 30 de julio de 1930. Una red de cuatro líneas: **Línea I**, de Plaza Constitución a Retiro (actual Línea C); **Línea II**, de Plaza

ACCESO A LA ESTACIÓN
DIAGONAL NORTE





DON RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN,
CONDE DE GUADALHORCE

Si la historia del Subte es la de sus túneles, sus rieles y sus formaciones, también es la de sus hombres.

Entre ellos, ocupa un lugar destacado una figura curiosa nacida en Sevilla a fines del siglo XIX: don Rafael Benjumea y Burín, Conde de Guadalhorce. Este ingeniero y hombre de acción español presidió en Buenos Aires los destinos de la empresa CHADOPyF. Por su inspiración, por su gusto estético y su amor a la hispanidad y a Argentina, las actuales Líneas C, D y E muestran en los andenes de las estaciones una explosión de murales cerámicos, con paisajes de España y con motivos del país que lo acogió.

Constitución a Parque Chacabuco (la vieja traza, luego en parte corregida, de la actual Línea E); **Línea III**, de San Juan y Jujuy al cruce de las avenidas San Martín y Gaona (que no se construyó), y la **Línea IV**, de Plaza de Mayo a Cabildo y Manzanares (actual Línea D que aún no llega a lo entonces planeado). Estos recorridos con sus modificaciones posteriores completaron durante más de medio siglo el universo subterráneo porteño. El capítulo CHADOPyF en la historia del Subte había comenzado.

Línea C: En Plaza Constitución, ante la estación cabecera del Ferrocarril Sud, el 24 de abril de 1933 comenzaron los trabajos de excavación. En Argentina, que ya acusa el impacto de la crisis del 30, la obra se transforma en refugio para cientos de desocupados. El Subte avanzaba aceleradamente “a cielo cerrado”, en túnel como todas las construcciones que emprendió la empresa CHADOPyF. Una forma de excavación conocida, pero ahora sin estructuras de contención y con huecos sin apuntalamiento, porque el subsuelo porteño así lo permitía. El método empleado fue de tipo “alemán”, en tres etapas. La Línea C se transformaría en el vínculo norte-sur de la red con dos cabeceras terminales que poseen andenes de acceso y egreso. En una de ellas “en Constitución” se fijó el taller. El recorrido previsto en el proyecto original fue modificado varias veces. Uno de los inconvenientes surgió en la excavación debajo de la calle Carlos Pellegrini por las canalizaciones del agua. Al llegar a la Avenida de Mayo, el trazado de la Línea CHADOPyF debía superar otras estructuras subterráneas, construyéndose un puente bajo tierra entre las dos líneas terminadas. Pese a todo las tareas concluyen. Un 9 de noviembre de 1934 se habilita el primer tramo de Plaza Constitución a Diagonal Norte. Quince meses después, el 6 de febrero de 1936, se inaugura el segundo tramo hasta Retiro. Y por fin, el 17 de agosto de 1937 se habilitó la Estación General San Martín. Coches alemanes de la fábrica Orenstein & Koppel adquiridos entre 1944 y 1960 llegaban entonces a las estaciones, ofreciendo a la mirada de pasajeros y transeúntes los paisajes de España en las mayólicas y los murales cerámicos que lograron embellecer sus andenes. En la actualidad el material rodante se constituye casi en su totalidad por los CNR 200.

Línea D: Descendemos por las estaciones de esta línea subterránea que vino a concretar aquella inconclusa concesión otorgada a fines de 1909 a la Anglo. La historia constructiva de la Línea D nace en túnel hacia 1936. Al año de iniciadas las tareas, el primer tramo de recorrido entre Catedral y Tribunales se inaugura el 3 de junio de 1937. Esta sección incluía aquel difícil empalme con la Línea C. Y la obra continuó y sucesivamente se fueron incorporando al servicio la sección de Tribunales a Callao el 29 de marzo de 1938, el tramo desde Callao a la Facultad de Medicina el 10 de junio, de la Facultad de Medicina a Agüero el 5 de septiembre y de Agüero a Plaza Italia el 29 de diciembre de ese mismo año. La etapa hasta Palermo concluyó el 23 de febrero de 1940. La Línea D conserva también las

huellas de un pasado remoto como en la Línea B: un caparazón de un gliptodonte bajo la avenida Cabildo, entre las calles Olazábal y Blanco Encalada, fue hallado en las obras de prolongación de esta arteria subterránea. Una arteria por la que circularon desde 1966 coches españoles de la General Electric que finalmente hallan su depósito en Plaza Italia. Desde 1987, año en que se construyó la estación Ministro Carranza (habilitada en 1993), la Línea D se extendió unos 3 km. En 1997, se inauguraron las estaciones Olleros y José Hernández; en 1999, Juramento y en 2000, la estación Congreso de Tucumán. El barrio de Belgrano, esa zona porteña de enorme movimiento cultural y comercial, se incorporaba así a la red de subterráneos.

Línea E: La Línea II de la concesión CHADOPyF (actual Línea E) tiene una historia de avances, largas interrupciones y cambios de recorridos. En 1940 comienza su construcción y el túnel proyectado por la compañía española corre desde la estación Constitución (terminal compartida con la Línea I CHADOPyF) hasta alcanzar luego de 3 km de recorrido la intersección de las calles San Juan y J. J. de Urquiza. Este primer tramo se inaugura el 20 de junio de 1944. Seis meses más tarde, el 16 de diciembre, llega hasta la estación Boedo, habilitada por la empresa constructora en forma precaria. Sin embargo, estudios de flujo de pasajeros recomiendan modificar su traza. Durante la presidencia de Arturo Illia, el 24 de abril de 1966, se inaugura el recorrido. Se habían construido estaciones y dos túneles: uno desde la nueva estación San José hacia el noreste, hasta arribar a la estación Bolívar y otro desde estación Boedo (ya convenientemente remodelada) hasta estación Avda. La Plata. La prolongación hacia la estación José María Moreno recién se inaugura el 23 de junio de 1973. Doce años después, el recorrido subterráneo alcanza sucesivamente a las estaciones Emilio Mitre, Medalla Milagrosa y Varela. Por fin, el 8 de mayo de 1986 se inauguró la estación Plaza de los Virreyes, cabecera del servicio, que conecta el mundo de la Línea E con el del Premetro. Cuarenta años de historia de túneles por los que circularon originalmente los coches provistos por la Fiat de Italia y luego por la Fiat-Materfer, de fabricación nacional. Los andenes de la Línea están bellamente decorados con murales que recrean episodios relevantes de la historia argentina y motivos ciudadanos. En el año 2019 se inauguraron las estaciones Correo Central (combinación Línea B), Catalinas y Retiro (combinación Línea C), llegando a contar con 18 estaciones de Subte y 11.9 km de recorrido.



DESCARGA DE UN VAGÓN DEL SUBTE
DEL VAPOR "OSIRIS" EN EL PUERTO DE
BUENOS AIRES (29 DE MAYO DE 1934)

UN CONDUCTOR DEL
SUBTE EN 1937





LÍNEA H

Hacia una mayor integración urbana

La Línea H representa un hito en el desarrollo del Subte de Buenos Aires, al ser la primera línea en ser construida desde cero en más de 60 años. Ese proceso se inició en 2001 y la línea abrió sus primeras estaciones en 2007, comenzando con los tramos entre Once-30 de Diciembre y Caseros. A lo largo de los años, la traza planificada fue ajustándose a medida que avanzaban las obras y se evaluaba la demanda de los pasajeros, extendiéndose hacia el norte para alcanzar hitos clave como Facultad de Derecho en 2018.

Nacida con el propósito de coser la ciudad de norte a sur, la Línea H se propuso conectar barrios tradicionalmente relegados y darles renovado vigor a través de un servicio eficiente y moderno. A medida que sus estaciones fueron abriendo sus puertas, se vislumbraba una renovación en la vida cotidiana de miles de pasajeros que ahora podían atravesar la ciudad con mayor facilidad y rapidez. La construcción de la Línea H no solo trajo consigo un trazado estratégico, sino también tecnología de vanguardia. Los trenes, equipados con sistemas de última generación, se deslizan por túneles más amplios, mientras que cada estación, como Facultad de Derecho, Once-30 de Diciembre o Caseros, exhibe un diseño



ESTACIÓN
HUMBERTO 1°
DE LA LÍNEA H

Cronología de la red subterránea
de Buenos Aires

LÍNEA A

1 de diciembre de 1913	Plaza de Mayo-Plaza Once
1 de abril de 1914	a Río de Janeiro
1 de julio de 1914	a Caballito (hoy Primera Junta)
23 de diciembre de 2008	a Carabobo
27 de septiembre de 2013	a San Pedrito

LÍNEA B

17 de octubre de 1930	Federico Lacroze-Callao
22 de junio de 1931	a Carlos Pellegrini
1 de diciembre de 1931	a Leandro N. Alem
9 de agosto de 2003	a Los Incas
26 de julio de 2013	a Juan Manuel de Rosas

LÍNEA C

9 de noviembre de 1934	Constitución-Diagonal Norte
6 de febrero de 1936	a Retiro
17 de agosto de 1937	Estación Gral. San Martín

LÍNEA D

3 de junio de 1937	Catedral-Tribunales
23 de febrero de 1940	a Palermo
29 de diciembre de 1987	a Ministro Carranza
31 de mayo de 1997	a Olleros
13 de noviembre de 1997	a José Hernández
21 de junio de 1999	a Juramento
27 de abril de 2000	a Congreso de Tucumán



F. MARADEI,
EXPERIMENTADO
CONDUCTOR QUE
LOGRÓ DETENER LA
FORMACIÓN A SU
CARGO EVITANDO
EL INTENTO DE
SUICIDIO DE UNA
JOVEN EN 1934

LÍNEA E

20 de junio de 1944	Constitución-Gral. Urquiza
16 de diciembre de 1944	a Boedo
24 de abril de 1966	nueva traza: Bolívar-San José y Boedo-Avda. La Plata
23 de junio de 1973	a José M. Moreno
7 de octubre de 1985	a Emilio Mitre
31 de octubre de 1985	a Varela
27 de noviembre de 1985	a Medalla Milagrosa
8 de mayo de 1986	a Plaza de los Virreyes
3 de junio 2019	a Retiro

LÍNEA H

18 de octubre de 2007	Caseros - Once/30 de diciembre
6 de diciembre de 2010	a Corrientes
4 de octubre de 2011	a Parque Patricios
27 de mayo de 2013	a Hospitales
18 de diciembre de 2015	a Las Heras
12 de julio de 2016	Estación Santa Fe/Carlos Jauregui
17 de mayo de 2018	a Facultad de Derecho/Julietta Lanteri

PREMETRO

27 de agosto de 1987	Intendente Sagüier-Centro Cívico y General Savio
----------------------	--

TÚNEL DE ACCESO A LA ESTACIÓN EN
CONSTRUCCIÓN QUE SERVIRÍA DE APEADERO
BAJO LA AVENIDA DE MAYO

La Línea H: una moderna columna vertebral para la ciudad

Germinada al calor de la ley 317, que fuera sancionada por la Legislatura en 1999, la licitación para la construcción del primer tramo de la Línea H fue iniciada velozmente tras su aprobación. Atravesada la presentación a licitación por siete consorcios nacionales e internacionales en el año 2000, la obra fue adjudicada a la UTE Dycasa-Dragados, cuyos trabajos comenzaron en abril de 2001.

Durante los primeros seis años se logró la construcción del primer tramo, entre las estaciones Once y Caseros, dando lugar a tres kilómetros y medio de túneles hilvanados por cinco estaciones (Once, Venezuela, Humberto Primo, Inclan y Caseros), más una cochera-taller (Colonia). Los años siguientes fueron un relanzamiento de su expansión: entre 2011 y 2018 se incorporaron estaciones clave como Parque Patricios y Hospitales (ubicada junto a los hospitales Penna y Churruca, que atienden a miles de pacientes por día, mejorando significativamente el acceso de la población a centros de salud y servicios comunitarios). Con la incorporación de estaciones como Córdoba, Santa Fe y Facultad de Derecho,

la Línea H también conecta con instituciones educativas y culturales, ampliando su impacto social y fortaleciendo la movilidad en la ciudad.

En 2016, la Línea H completó la renovación total de su flota de trenes. Con la adquisición de modernas unidades Alstom 300 se adoptó el sistema CBTC (por sus siglas en inglés, Communications Based Train Control, y, en español, sistema de Control Trenes Basado en Comunicaciones) y el sistema ATO (Automatic Train Operation). Estas tecnologías permiten la conducción automática, los trenes aceleran y frenan de forma autónoma, reduciendo al mínimo la intervención manual necesaria y garantizando tanto la seguridad como la eficiencia operativa.

La incorporación de los coches Alstom significó la llegada de material rodante de última generación, equipado con aire acondicionado, tracción en corriente alterna y freno regenerativo, que devuelve energía a la red durante el frenado. Estas innovaciones mejoraron notablemente la experiencia y el confort de los usuarios.



moderno y accesible. A través de sus conexiones con otras líneas y la expansión de su recorrido, la Línea H ha logrado algo más que aliviar la congestión del tráfico: ha tejido lazos sólidos y dinámicos entre los distintos rincones de Buenos Aires, integrando a sus habitantes de una manera más fluida y armoniosa.

El Premetro: Un singular servicio completa nuestro recorrido por la formación de la red. Se trata de la única línea que actualmente opera en la superficie. El propósito que guió su diseño fue conectar a los barrios del sur de la ciudad con la extensa red subterránea que funcionaba en el centro. Para ello, atraviesa los barrios porteños de Villa Lugano y Villa Soldati, hasta arribar a la estación Plaza de los Virreyes - Eva Perón, de la Línea E.

Su historia comienza el 11 de junio de 1986, cuando se inicia el tendido de vías sobre Avda. Lafuente, entre las calles Zuviría y Balbastro. El 28 de abril de 1987 se realizan viajes de prueba entre la Estación de Transferencia Intendente Julio César Saguier (que vincula el servicio de superficie con la Línea E del Subte) y la Estación Fuerza Aérea. Cuatro meses más tarde, el 27 de agosto de 1987, se inaugura el Premetro. Dos coches de la vieja Línea Anglo, reacondicionados a nuevo, fueron las primeras unidades. Actualmente, el Premetro se compone

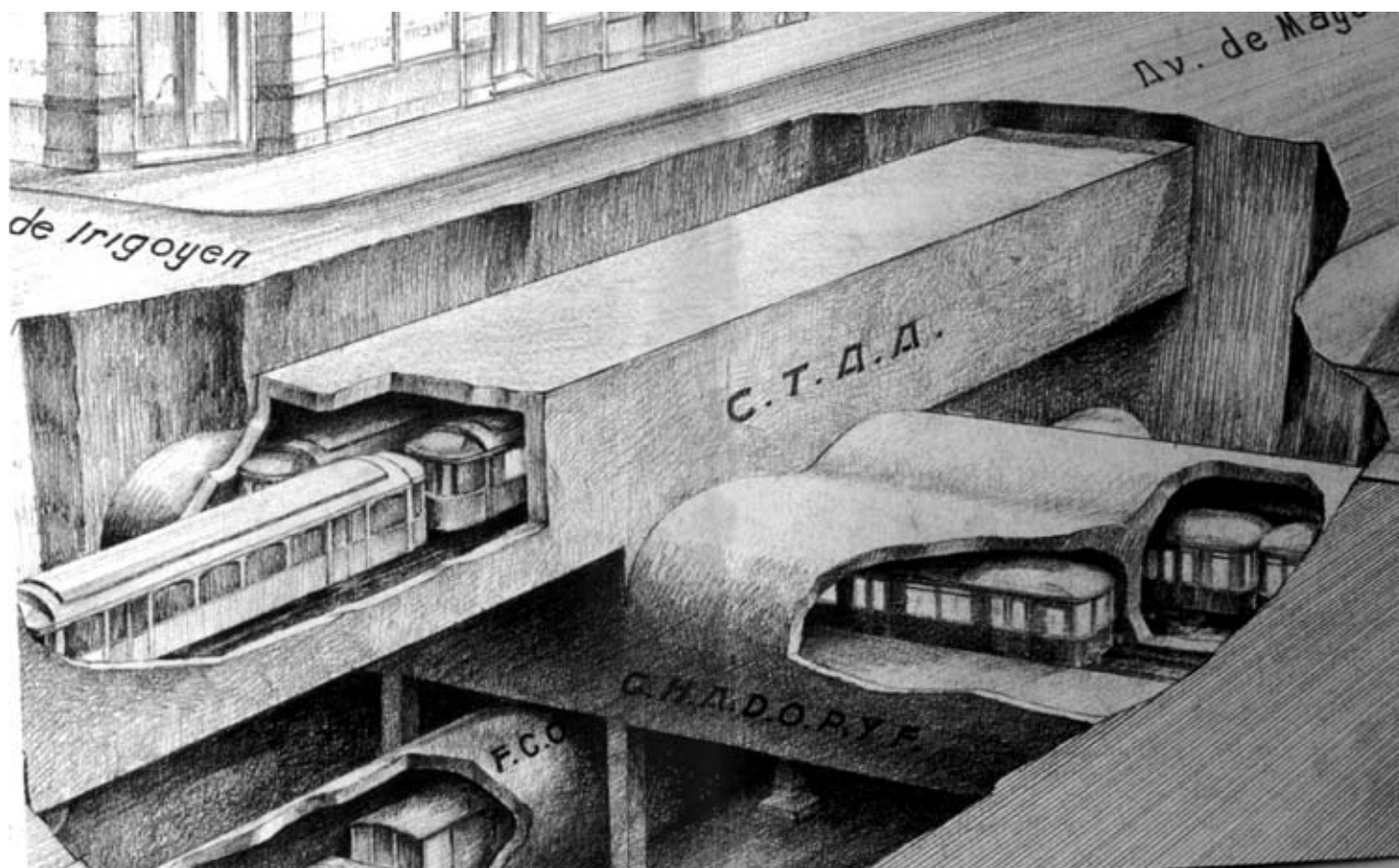
PARADA NUESTRA
SEÑORA DE FÁTIMA,
PREMETRO



de dos ramales “Centro Cívico y Barrio General Savio” y cuenta con 18 estaciones (12 comunes a los dos ramales y 6 son de transferencia), totalizando casi 8 kilómetros de red ferroviaria. Este sistema posee una fuerte aceptación mundial, pero sólo es aconsejable en zonas de tráfico limitado que admite las bajas velocidades.

Esta historia que narramos, este recorrido por la red subterránea, se inició a comienzos del siglo XX. En 1913 nació el Subte en la ciudad uniendo Plaza de Mayo con Plaza Once. Hacia 1930 cuando el mundo se sumerge en una profunda crisis, Buenos Aires cuenta ya con dos líneas subterráneas. Otras les siguieron en las décadas del ‘30 y del ‘40. Lo que sigue es la historia de sus prolongaciones, la crisis del subterráneo a mediados del siglo XX y la emergencia de nuevas vías de expansión, integración y sustentabilidad que jalonan al Subte en la actualidad.

UNA PROEZA DE LA INGENIERÍA
DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DE LA
LÍNEA C: EL TÚNEL DE LA LÍNEA
CHADOPYF DEBÍA PASAR ENTRE
EL DE LA LÍNEA A DE LA ANGLO
(SUPERIOR) Y EL DEL FERROCARRIL
OESTE (INFERIOR) YA EXISTENTES



EVOLUCIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS

La Corporación de Transportes y los cambios en el Subte hasta mediados de siglo XX

La del '30 es una década de crisis y de cambios. Sin embargo, la gigantesca Buenos Aires continúa orgullosa su crecimiento sobre y bajo superficie. Por aquel entonces se completa la remodelación de la ciudad. Corrientes se ensancha; la Avenida 9 de Julio irrumpe en el escenario porteño; se inaugura el Obelisco (23 de mayo de 1936). Este símbolo de nuestra identidad ciudadana, construido con motivo del Cuarto Centenario de la primera fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza, intentaba resolver con elegancia y monumentalidad el triple cruce de dos de las más importantes avenidas de la ciudad, a las que se agrega la Diagonal Norte, entonces abierta. Por debajo de la urbe continúa tejiéndose la trama del Subte. El Lacroze (la actual Línea B) había logrado vencer, mediante perforaciones bajo cauce, un obstáculo legendario: el arroyo Maldonado, símbolo del arrabal porteño. Pronto aparece el tramo bajo tierra





MAPA ACTUAL DE LA TRAZA
DEL SUBTE DE BUENOS AIRES

Federico Lacroze-Callao y poco después las obras se prolongan hasta Corrientes y Carlos Pellegrini. La Línea B inaugura el 1 de diciembre de 1931 su recorrido hasta el Correo Central. También en esta década el Subte porteño cristaliza en una verdadera red con la construcción de las Líneas CHADOPyF. Las obras de la Línea C comenzaron en 1932; dos años más tarde tuvo lugar el viaje inaugural, bendecido en Constitución por el arzobispo Monseñor Copello, al que asistieron el presidente Agustín P. Justo, el intendente Mariano de Vedia y Mitre y el embajador de España. El fervor nacionalista y las apelaciones a la tradición hispánica que acompañaron al primer golpe de Estado en la historia argentina (6 de septiembre de 1930) rodean este pasaje de nuestra historia subterránea. La Línea C, en su tramo entre Constitución y Diagonal Norte fue puesta en servicio el 9 de noviembre de 1934. Este fue un año clave para Buenos Aires; en él tuvo lugar el XXXII Congreso Eucarístico Internacional y el Graf Zeppelin llega al país desde Alemania. Dos años más tarde, en 1936, cuando se levanta el Obelisco, el Subte llega a Retiro y en 1937 es habilitada la Estación San Martín. En el mismo año se inaugura el tramo Catedral-Tribunales de la Línea D que llegará a Palermo en 1940. Los años '40 dan a luz a la Línea E que completa







la red CHADOPyF. A mediados de esa década se unirá Plaza Constitución con San Juan y Gral. Urquiza; el recorrido será prolongado hasta San Juan y Boedo poco tiempo después.

Pero el mundo del progreso que alimentó el crecimiento ciudadano era ya parte del pasado. La *Belle Époque* europea murió con la gran depresión mundial primero y con la trágica Segunda Guerra después. En adelante, las grandes potencias ya no estimulan el crecimiento sino que se repliegan en defensa de sus intereses. El mundo de la Inglaterra de los ferrocarriles, los Subtes y los rieles daba paso al mundo de los Estados Unidos de los electrodomésticos, el automóvil y las carreteras. El nuevo escenario internacional pone en jaque la relación comercial que sostenía tradicionalmente Argentina y en los parámetros del tratado Roca-Runciman (mayo de 1933) que protegió a las compañías británicas de servicios públicos, la empresa Anglo presiona y finalmente consigue la coordinación de los transportes de Buenos Aires. El conflicto entre ómnibus y tranvías desde entonces habrá de quedar en el pasado al ser fusionados bajo el mando de esta empresa de capital británico que controlaba también la Línea A de subterráneos. Capitales del mismo origen estaban presentes en la Línea B, mientras los españoles completaban la red subterránea con las actuales Líneas C, D y E. Pero el verdadero enemigo del capital británico no estaba bajo la superficie de Buenos Aires sino en sus calles. El colectivo resultó un fuerte competidor que amenazaba su dominio de los transportes urbanos. Durante la década del '30 se produjo un significativo cambio en las preferencias del público en favor del automóvil, cuya expansión en el mercado se mantuvo casi constante, estimulada por la industria estadounidense. Comienza entonces la presión de los tranvías ante la Municipalidad. Buscan limitar los vehículos y logran una ordenanza

El mundo de la Inglaterra de los ferrocarriles, los Subtes y los rieles daba paso al mundo de los Estados Unidos de los electrodomésticos, el automóvil y las carreteras.

El contexto mundial y la inestabilidad institucional en nuestro país

El viaje nos ubica ahora en las décadas del '60 y del '70, una etapa conflictiva en el escenario nacional e internacional. Tanto la inestabilidad económica como las desigualdades sociales atravesaban a toda Latinoamérica, caracterizada por los signos del subdesarrollo y un desempeño económico ralentizado. Argentina no estaba exenta de aquella realidad regional, y su retraso económico se traducía en profundas carencias sociales de distinta naturaleza. El escenario político se asemeja a una sucesión de flashes por su profunda inestabilidad; el péndulo de la historia política oscila entre gobiernos civiles y de facto. En este escenario cambiante, Buenos Aires crece desordenadamente. Triunfa el automóvil, pero no la planificación urbana. El Subte todavía debía esperar varios años para salir de la parálisis.

Mientras las sombras cubren los escenarios nacional y urbano, el mundo asiste a una vertiginosa transformación. En la posguerra nace un período de prosperidad internacional, que se mantendría hasta la década del '70. Una prosperidad que explica el formidable desarrollo tecnológico de los países del primer mundo. El auge de las tecnologías de avanzada revoluciona al siglo XX. En 1969, se produce la llegada del hombre a la Luna; ningún obstáculo podía detener la carrera espacial posterior. En los '60 "los años dorados" la televisión

y la explosión demográfica alcanzan su apogeo. En torno a los jóvenes, se construye una nueva cultura; el rock and roll fue su expresión musical. Son los años de la minifalda, de Los Beatles y del movimiento hippie. En los '70, el movimiento juvenil contracultural revoluciona las costumbres. El auge económico tocaba a su fin y se anunciaba la crisis energética del petróleo. La Guerra Fría sigue su marcha y alcanza su punto culminante. La violencia social y política signó a toda la etapa. Los '80 y los '90 marcarán una vez más cambios de escenario. Pierde popularidad el Estado de bienestar y las reformulaciones del liberalismo que reducen los márgenes de actuación del Estado se transforman en el nuevo paradigma de desarrollo. El mundo bipolar de la Guerra Fría concluye al desaparecer la Unión Soviética. Emergen otros focos de conflicto: los nacionalismos y el fundamentalismo islámico. Pero en el campo tecnológico, el avance de la robótica, de la informática y de las comunicaciones inaugura dinámicas insospechadas. Crece el mundo de los '90, cuando se inicia la globalización. Los bienes, los capitales, las modas y las ideas fluyen a través de las fronteras.

Paralela a la complejidad global, Argentina oscila en las tres últimas décadas del siglo XX entre las polaridades del país posible. Así, de la estación trágica de la historia nacional que representa la década del '70, en la que la espiral de violencia creciente no detiene su curso y la economía continúa su marcha descendente, el país ingresa al escenario de los '80 marcado por la recuperación de la democracia.

Desde entonces, Argentina vive un inédito período de continuidad institucional. En este contexto y aún con asignaturas pendientes, tomará cuerpo en los '90 un proceso de reestructuración global con la incorporación de nuevas tecnologías. Ajustándose a los criterios que impone un cambiante paradigma de desarrollo, la historia de los transportes reconocerá importantes cambios. El mundo subterráneo crece y se moderniza, saliendo de la parálisis y el estancamiento en los que lentamente había caído.



en 1932 que efectivamente limitaba las dimensiones de los competidores. Pero no fue suficiente. Con el argumento de evitar la superposición de servicios y abaratar los costos en beneficio de los usuarios, la Anglo reacciona en forma defensiva, presiona y logra la creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires por Ley 12.311 (octubre de 1936). No fue ajeno a esta creación el nuevo rol protagónico que la crisis le había otorgado al Estado en la economía; tendencia que en Argentina se consolidará bajo los dos gobiernos peronistas (1946-1955). El ente mixto creado poseía un directorio con representantes del Gobierno Nacional, de la Municipalidad y de las empresas; el Estado garantizó las acciones de las empresas de transporte público, a las cuales eximía de impuestos. El deterioro de los materiales y el déficit creciente era pagado por el Estado, situación que se agrava durante la Segunda Guerra Mundial. De 1937 a 1944 fueron constantes las subvenciones dadas a la Corporación para cubrir las pérdidas. La crisis del transporte alcanza su punto más grave a mediados del siglo XX y la Corporación desaparece. Las empresas promueven entonces juicios al Estado, que pagó con dinero o títulos por más de 20 años. El futuro se mostraría poco alentador. La inestabilidad política paraliza proyectos y obras. Había comenzado una etapa declinante para la red subterránea, que no lograron revertir ni la liquidación de las empresas concesionarias ni las administraciones estatales sucesivas.



Decadencia y revitalización de la red porteña

A partir de los años '60, la red de subterráneos deja de crecer. Muy lejos había quedado el impulso del Centenario que le dio origen al sistema. Proyectos inestables, mala administración, estancamiento y escaso aprovechamiento fue el diagnóstico sobre el Subte de Buenos Aires. Mientras en el mundo los subterráneos exhiben las huellas del desarrollo tecnológico del siglo XX, el servicio porteño sólo incorpora escaleras mecánicas pero, desde el punto de vista técnico, los materiales y los equipos se volvían cada día más obsoletos. Los porteños abandonan al Subte; desde 1960, en el transcurso de tres décadas, se reduce el número de pasajeros a la mitad. Las administraciones estatales no pudieron revertir este rumbo declinante. No pudo lograrlo la Corporación

60 años de experimentación institucional en el Subte porteño, 1930-1990

30 de julio de 1930: La Ordenanza 4.070 acuerda a la CAPyC constituida a los efectos de esta Ordenanza como CHADO-PyF el derecho de construir y explotar una red de comunicaciones subterráneas de tracción eléctrica para el transporte exclusivo de pasajeros dentro de la Capital Federal con las siguientes terminales: Línea I, de Plaza Constitución a Retiro; Línea II, de Parque Chacabuco a Plaza Constitución; Línea III, de San Juan y Jujuy a Av. San Martín y Gaona; Línea IV, de Roque Sáenz Peña y Corrientes a Cabildo y Monroe.

28 de septiembre de 1933: La Ley 11.743 determina que quedan eximidos de todo derecho aduanero los materiales de construcción destinados a la obra del túnel y los de explotación necesarios para la instalación de la red de tranvías subterráneos de la empresa CHADOPyF.

2 de octubre de 1936: La Ley 12.311 autoriza al Poder Ejecutivo a organizar y constituir una persona jurídica que se denominará Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, cuyo objeto será coordinar los servicios de transporte colectivo de pasajeros que actualmente existen, vinculándolos en la forma más conveniente y evitando superposiciones innecesarias y antieconómicas, y crear y organizar los nuevos servicios que se reputen necesarios en el futuro.

2 de noviembre de 1938: El Decreto 16.239 autoriza a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires a actuar como persona jurídica y fija el capital inicial de la sociedad.



16 de agosto de 1943: El Decreto 5.858 fija la participación de la Municipalidad en el capital de la Corporación de Transportes de la Ciudad disponiendo estudios sobre las cláusulas de reversión establecidas en las concesiones.

30 de septiembre de 1948: La Ley 13.501 declara caduca la concesión otorgada por Ley 12.311 a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires y disuelta la entidad.

1 de enero de 1952: La Corporación pasa a denominarse Transportes de Buenos Aires (empresa del Estado Nacional).

5 de marzo de 1958: El Decreto Ley 2.578 determina la expropiación de subsuelos, terrenos y edificios para la ampliación de la Línea E de Transportes de Buenos Aires.

Marzo de 1962: El Decreto 1.947 declara a Transportes de Buenos Aires en estado de disolución, que fue adjudicada en forma parcial a distintos oferentes, mediante licitación pública.

30 de mayo de 1963: El Decreto 4.405 creó como institución a Subterráneos de Buenos Aires, para la "explotación del servicio público del transporte de pasajeros por el sistema eléctrico bajo nivel".

20 de septiembre de 1963: Fue modificado el estatuto orgánico por Decreto 7.913.

20 de septiembre de 1977: El Decreto 2.853 convierte a Subterráneos de Buenos Aires en Sociedad del Estado pero permaneció a cargo de un administrador, nombrado por la Secretaría de Transportes y Obras Públicas de la Nación hasta noviembre de 1979, fecha en que pasa a la órbita de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

6 de septiembre de 1979: La Ley 22.070 formaliza la transferencia de Subterráneos de Buenos Aires del Estado Nacional a la Municipalidad. Se concreta dicho traspaso en el mes de noviembre de 1979.

17 de agosto de 1989: La Ley 23.696 declara en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos. Bajo ese marco, se llevará a cabo la privatización del Subte de Buenos Aires.

Fuente: Subterráneos de Buenos Aires (SBASE)

ACCESO A LA ESTACIÓN PALERMO DE LA LÍNEA D JUNTO AL PUENTE PACÍFICO



INSTALACIÓN EN RETIRO DE UN CARTEL INFORMATIVO (AÑO 1958)

(1936), ni Transportes de Buenos Aires (1952), ni tampoco la originaria Subterráneos de Buenos Aires (1963). El problema no era precisamente la falta de inversión: la comunidad invirtió enormes sumas anuales a través del Estado en subsidiar una actividad deficitaria.

Como un árbol cuyas raquílicas ramas ponen en evidencia raíces débiles, los brazos del Subte paralizan su extensión. Desde 1944 prácticamente no hubo modificaciones en una red de unos 30 km que conformaban cinco líneas subterráneas. La inestabilidad política se tradujo en inestabilidad de los proyectos que añoraban ampliar este servicio bajo tierra. Con este objetivo, hacia fines de 1967, la Ley 17.510 intenta crear un fondo especial, aunque poco y nada ocurre. Sólo se extendió y cambió de orientación la Línea E. Se deja fuera de servicio el tramo entre las estaciones San José y Constitución y se reorienta su recorrido desde la nueva estación San José hasta la estación Bolívar (a las puertas del Cabildo). La nueva traza, inaugurada por el presidente Arturo Illia en abril de 1966, permitió tanto su combinación con la Línea C (un pasaje peatonal subterráneo une las dos estaciones Independencia) como aliviar la sobrecarga de pasajeros de la Línea A (combinación Bolívar y Perú). Habrá que esperar luego hasta junio de 1987, cuando la Ley 23.514 establezca un fondo permanente para la ampliación del Subte porteño. Vendría entonces la puesta en marcha del servicio de Premetro y la ampliación gradual de la Línea D: una cola de maniobras en Palermo, la estación Ministro Carranza es puesta en servicio en 1993 a lo que se suma entonces un proyecto de extensión hasta Cabildo y Monroe. Pero mientras el Subte de Buenos Aires desaceleraba su marcha, las

El 1 de diciembre de 1963, al conmemorarse el 50° aniversario de la inauguración de la Línea A, la primera de Buenos Aires, la Secretaría de Transporte entregó medallones alegóricos en la salida a Plaza de Mayo. El brillo de aquellas medallas contrastaba con la pobre realidad subterránea porteña de esos años. El gesto intentaba reemplazar simbólicamente la falta de planificación y ejecución de obras de infraestructura y mantenimiento.





TÚNEL CARRANZA (AÑO 1976)

transformaciones sobre superficie en la ciudad tuvieron una capital repercusión. Buenos Aires ya no era la urbe de principios de siglo. Una fuerte gama de contrastes sociales que tienen expresión incluso en el centro mismo de la ciudad, al norte y sur de la Plaza de Mayo, evidencian que el espacio urbano ganó en complejidad. La demanda de transportes rápidos, seguros y no contaminantes que proviene de este mundo ciudadano sobre superficie debía cortar la cadena inercial y sacar al Subte de la parálisis.

Si, a fines de la década de 1980, el servicio de transporte de pasajeros de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires presentaba un panorama de marcado deterioro, pronto emergería un diagnóstico que advertía sobre los riesgos de esa situación y la necesidad de emprender una transformación completa en el sistema. El mantenimiento deficiente de la infraestructura y del material rodante, la falta de inversiones indispensables para revertir la baja calidad del servicio, la fuerte evasión tarifaria y la marcada declinación de la cantidad de pasajeros (entre 1960 y 1993 se redujo a la mitad: menos usuarios para un servicio cada vez más costoso para el Estado argentino) eran claros síntomas del agotamiento del sistema que regulaba el servicio de la red. La Ley 23.696 de Reforma del Estado, sancionada el 17 de agosto de 1989, estableció los mecanismos para llevar adelante el programa de privatización de los servicios públicos, hasta entonces bajo la administración deficitaria del Estado argentino. En este marco legal se inscribe el llamado a concurso para la privatización de la red conformada por las cinco líneas del Subte y el Premetro (además, la empresa que operara la red también se haría cargo del ramal eléctrico del Ferrocarril Urquiza).

ESTACIÓN
FLORIDA,
LÍNEA B



ESTACIÓN
LOS INCAS,
LÍNEA B

Luego del proceso competitivo entre las empresas que respondieron al llamado del concurso, en noviembre de 1993 una resolución del Ministerio de Obras y Servicios Públicos adjudicó la concesión a Metrovías S.A. Dicha concesión se otorgó a la empresa que solicitó el menor subsidio operativo y los más bajos aportes del Estado para la ejecución del programa de inversiones establecido en el contrato de concesión. El concesionario asumió sus obligaciones: una prestación de servicios ajustada a estándares de calidad y mejor frecuencia, la ejecución del plan de inversiones establecido en los pliegos de acuerdo a un cronograma, el compromiso de pago de un canon anual y el mantenimiento del material rodante, las instalaciones y el equipamiento. Por su parte, el Estado concedente “que debía aportar un subsidio operativo por un lapso limitado y hacer los aportes necesarios para la ejecución del plan de obras” permanecía como propietario de los activos, tanto los dados en concesión como los nuevos que incorporara el concesionario, y fijaba la tarifa.

Las bases de la renovación

A partir del cambio de gestión, fue posible concebir un ambicioso plan de extensión de la red subterránea de Buenos Aires y un conjunto de actualizaciones tecnológicas en pos de mejorar la experiencia de sus usuarios. Uno de sus primeros resultados fue la prolongación de la Línea D, mediante la incorporación de las Estaciones Olleros, José Hernández, Juramento y Congreso de Tucumán. El desarrollo de esta obra implicó también algunos cambios menos visibles pero muy importantes, como las obras de remodelación del Taller Canning. El impulso expansivo también tuvo a la Línea B como protagonista. En el mes de



ESTACIÓN SAN
JOSÉ DE FLORES,
LÍNEA A

agosto de 2003, como ya se mencionó, se inauguraron dos estaciones, Tronador y Los Incas, extendiendo así en casi dos kilómetros su recorrido. Otra obra de envergadura fue la prolongación de la Línea A, que insufló de vitalidad al ramal más antiguo de la ciudad. Ello implicó la construcción de tres kilómetros de vía y cuatro nuevas estaciones: Puán, Carabobo, San José de Flores y San Pedrito.

A estos trabajos de expansión y refaccionamiento de las líneas ya existentes, se le sumó un novedoso proyecto que prometía transformar la red en su totalidad: la incorporación de un ramal que cruzara toda la ciudad transversalmente, de norte a sur, por debajo de la avenida Pueyrredón-Jujuy. Con la inauguración de su primer tramo en octubre de 2007 y la construcción de siete nuevas estaciones desde entonces, la Línea H ha sido un emblema de la revitalización del subterráneo de Buenos Aires en el siglo XXI.

El impulso renovador cristalizó también en la construcción y refacción de estaciones. Uno de los primeros adelantos fue el reemplazo de las desgastadas escaleras de las Líneas B, C, D y E, existentes desde hace más de 50 años, por modernas y amplias escaleras mecánicas. Gracias a sus equipos, es posible transportar hasta 8.000 personas por hora. El reacondicionamiento integral de las estaciones incluyó también la impermeabilización de techos, la limpieza y reparación de solados y revestimientos, la renovación integral de la pintura, la instalación de nuevas boleterías, bancos y cestos de basura, el ensanchamiento del borde de los andenes, la instalación de nuevos sistemas de iluminación y de señalética. También se llevaron a cabo las reparaciones media vida de escaleras y ascensores y, desde 2008, se instalaron 85 ascensores nuevos, que fueron distribuidos en diferentes estaciones del Subte para mejorar la accesibilidad y comodidad de los usuarios.

ESTACIÓN CORREO
CENTRAL, LÍNEA E



Todo ello, intentando también en esta nueva etapa lograr conexiones más fluidas con el ferrocarril y el transporte automotor, permitiendo reducir los tiempos de viaje, una de las mayores dificultades de la vida ciudadana moderna. Así, se mejoró la conexión entre el Ferrocarril Gral. Urquiza y la Línea B del Subte para el trasbordo de pasajeros en la Estación Federico Lacroze “terminal ferroviaria que fuera completamente remodelada y ampliada”, se construyó el Centro de Transferencia en la Estación Plaza Misere de la Línea A para la comunicación fluida con la Estación Once del Ferrocarril Sarmiento y se llevó ade-

lante un proyecto de remodelación integral en la Estación Constitución de la Línea C.

Durante estos años fue renovada gran parte de la flota que circulaba bajo la superficie de Buenos Aires, llegando a duplicarse los coches en servicio.

El primer proyecto de envergadura encarado por Metrovías a pocos meses de obtenida la concesión fue el reemplazo completo de la flota de la Línea B. Para ello, fueron adquiridos 128 coches japoneses y, luego, 78 equipos del Subte español.

La Línea D amplió su flota con más de 50 nuevos coches Nagoya, que inicialmente se sumaron a los 102 coches Fiat preexistentes y que luego fueron trasladados a la Línea C. Posteriormente, la flota de la Línea D fue renovada por completo con la incorporación de nuevos trenes Alstom Metrópolis, lo que mejoró significativamente la calidad del servicio y permitió reducir el intervalo entre formaciones.

El posterior traspaso de ocho formaciones de Alstom 100 provenientes de la Línea D a la Línea E significó una renovación parcial de su flota y la incorporación de aire acondicionado a los viajes de sus usuarios. En 2013, los coches casi centenarios de la Línea A fueron reemplazados por los trenes 0km



CENTRO DE
TRASBORDO
CONSTITUCIÓN



COCHES DE
LA LÍNEA H



CNR, provenientes de China. La inauguración de la Línea H en 2007 implicó la reasignación de los trenes Siemens Schuckert originales. En 2016, esta flota fue renovada en su totalidad con formaciones Alstom 300. En tanto, a partir de 2018, se reasignaron los nuevos trenes CNR con el objetivo de reemplazar por completo la flota existente en la Línea C.

Entre las mejoras de infraestructura y mantenimiento, se llevó a cabo la reconversión del sistema eléctrico, que implicó la renovación integral de la subestación de alimentación eléctrica Plaza Italia. Esta mejora técnica permitió alimentar al material rodante que circulaba por vías asimismo renovadas, gracias al recambio integral del sistema estructural de vías. Durmientes biblock de hormigón armado reemplazaron a los antiguos durmientes de madera, y ello sin que fuera interrumpido temporariamente el servicio, un hecho hasta entonces sin precedentes en el mundo para este tipo de obras. Para garantizar el servicio con un óptimo nivel de confiabilidad y confort resulta también imprescindible realizar un adecuado mantenimiento al material rodante y a las instalaciones fijas. Con este objetivo Metrovías rediseñó los talleres, enfatizando el mantenimiento preventivo y predictivo, y estableciendo estrictos estándares de control de calidad, prácticas que redujeron notablemente la cantidad de fallas y aumentaron la disponibilidad y confiabilidad de los equipos.

ESTACIÓN FACULTAD
DE DERECHO, LÍNEA H





PUESTO CENTRAL DE OPERACIONES (PCO)

Un elemento fundamental de esta renovación estructural fue la centralización y modernización de los sistemas de control y seguridad. Durante todo el siglo XX, el funcionamiento de la red no era supervisado en forma integral, sino que cada línea contaba con un Control de Tráfico Centralizado (CTC) independiente. Desde el año 2001, se conformó el Puesto Central de Operaciones (PCO), que permitió unificar el control en tiempo real del tráfico de todas las líneas del Subte, así como también el telecomando de subestaciones eléctricas y la supervisión de las estaciones de bombeo e instalaciones de las estaciones de la red.

A su vez, desde 1999, las antiguas fichas fueron reemplazados por el primer sistema de pago informático del Subte de Buenos Aires. Este sistema, basado en tarjetas magnéticas y teleoperables (Subtepass y Subtecard), modernizó el acceso a las estaciones con molinetes de última generación, agilizando el flujo de pasajeros y facilitando la compra de pasajes. La implementación incluyó la renovación de los molinetes, la instalación de fibra óptica y el desarrollo de una infraestructura tecnológica avanzada. La centralización de datos mediante fibra óptica permitió un análisis más preciso del flujo de pasajeros, optimizando la oferta y la demanda del servicio. Además, el sistema ofreció flexibilidad para crear productos como pases de varios viajes, escolares y para jubilados, y se complementó con Módulos AutoServicio (MAS) que simplificaron la recarga de tarjetas. Este enfoque tecnológico alineó al Subte con las tendencias internacionales en transporte público, mejorando la experiencia del usuario y adaptándose a sus necesidades. El camino abierto por esta innovación hizo posible que los medios de pago del subterráneo continuaran renovándose en las décadas siguientes.



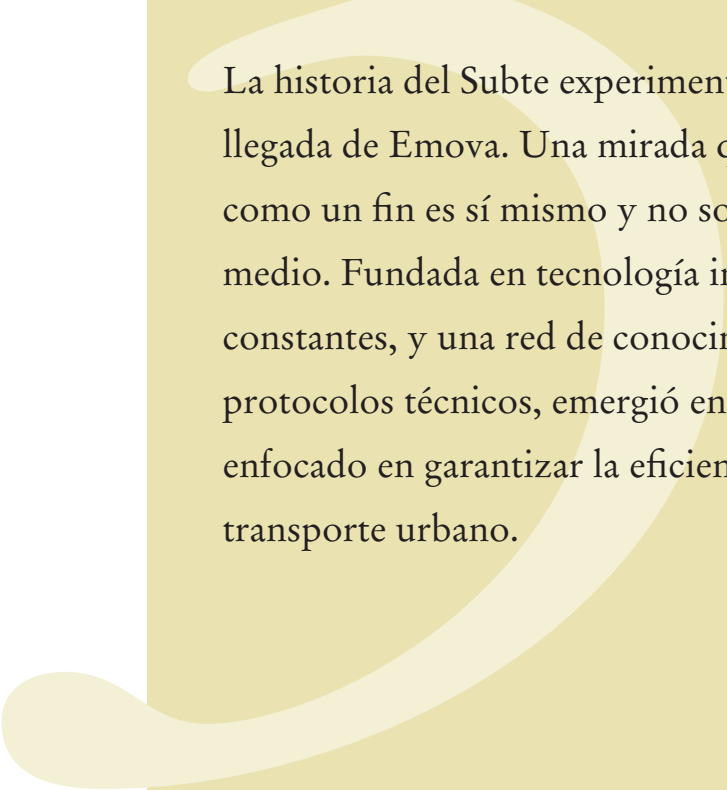




EL SUBTE



llega al presente



La historia del Subte experimentó un avance con la llegada de Emova. Una mirada que concibe el viaje como un fin es sí mismo y no solamente como un medio. Fundada en tecnología innovadora, inversiones constantes, y una red de conocimientos profesionales y protocolos técnicos, emergió en 2021 un nuevo proyecto enfocado en garantizar la eficiencia y la seguridad del transporte urbano.

A LA VELOCIDAD ALUCINANTE DE 30 KILÓMETROS POR HORA, LOS TRENES COMENZARON A RECORRER LAS ENTRAÑAS DE PARÍS HACE CIENTO AÑOS Y UNOS DÍAS, EL 19 DE JULIO DE 1900. HOY EL MÉTRO PARISIENSE ES SINÓNIMO DE TRANSPORTE SUBTERRÁNEO EN CUALQUIER CIUDAD DEL MUNDO... EL MAÑANA DE LOS SUBTES DE PARÍS SERÁ MUY SIMILAR AL AYER: DÉCADAS DE INVENCION, DE INNOVACIONES Y DE MARCAS RÉCORD QUE TRANSFORMAN LO QUE DEBERÍA SER UN MERO MEDIO DE TRANSPORTE URBANO

EN UNA RAZÓN TURÍSTICA DE PRIMER NIVEL. UN PASEO POR LA CAPITAL NO SERÁ JAMÁS COMPLETO SI NO SE BAJA A ALGUNA DE LAS ENCANTADORAS ESTACIONES, SI NO SE ESPÍA POR LAS QUE ESTÁN AL NIVEL DEL PISO Y SI NO SE VEN LAS DE ÚLTIMA GENERACIÓN, LLENAS DE LUZ Y TRANSPARENCIA AUN BAJO LA TIERRA.

“LOS CIENTO AÑOS DEL MÉTRO DE PARÍS”
JEAN-PIERRE PORCHER
(LA NACIÓN, 30 DE JULIO DE 2000)



ANDÉN DE LA ESTACIÓN CATALINAS, LÍNEA E

EXPERIENCIA Y TECNOLOGÍA

A cargo de la concesión de la Red de Subte de Buenos Aires desde el 1° de diciembre 2021, Emova se constituyó como un consorcio integrado por las empresas Benito Roggio Transporte S.A. y Metrovías S.A., dos firmas que ya conjugaban la experiencia y los conocimientos necesarios para consolidar el subterráneo de Buenos Aires como un sistema líder en la movilidad urbana porteña.

En su extensa trayectoria, Benito Roggio Transporte contaba con sólidos recorridos en la gestión integral de empresas de transporte, y el desarrollo de soluciones para necesidades específicas del sector.

Por su parte, Metrovías contaba con un amplio recorrido en la gestión de transporte público, habiendo operado durante más de un cuarto de siglo ininterrumpidamente el sistema de subterráneos de Buenos Aires y es quien, desde hace más de 30 años, lleva adelante también la concesión de la Línea Ferroviaria Urquiza. Asimismo, entre 2005 y 2014, como parte de las sociedades operativas de emergencia UGOFE y UGOMS, había sido responsable de la operación de las líneas ferroviarias Roca, San Martín, Belgrano Sur, Mitre y Sarmiento. Entre 2014 y 2015, gestionaba a través de Corredores Ferroviarios, las líneas San Martín y Mitre.



ACCESO A LA ESTACIÓN RETIRO, LÍNEA E

“El objetivo será mejorar de manera integral la experiencia de viaje en la red de Subte, mediante un plan de inversiones que priorice la digitalización y la modernización permanente de la infraestructura existente”.

*Ing. Joaquín Acuña
Presidente de Emova
30 de noviembre de 2021*



ANDÉN DE
LA ESTACIÓN
RETIRO, LÍNEA E

Así, en febrero de 2018, junto con el asesoramiento técnico externo de la Deutsche Bahn, empresa ferroviaria estatal alemana, Metrovías y Benito Roggio Transporte decidieron conformar una asociación de empresas con el objeto de presentar conjuntamente una oferta en la Licitación Pública Nacional e Internacional convocada por Subterráneos de Buenos Aires S.E. (SBASE), según lo establecido por la Ley 5.885, sancionada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el 2 de noviembre de 2017, que buscaba conceder la operación y el mantenimiento del servicio público de la Red de Subterráneos y el Premetro de la Ciudad a un consorcio de empresas con experiencia acreditable para tan delicada función.

Como resultado de ese proceso, Emova inició un nuevo capítulo en la vida del Subte de Buenos Aires. Apoyando su gestión en el conocimiento acumulado por sus dos empresas matrices, y proponiéndose optimizar la capacidad, confiabilidad y seguridad operativa de la Red de Subte, la nueva concesionaria enfocó sus esfuerzos en la creación de un sistema inteligente mediante la implementación de tecnología innovadora, capaz de favorecer decisiones ágiles basadas en datos empíricos analizados en tiempo real. El sistema buscó también algo cada vez más valorado por los usuarios, a saber, las interfaces de información que permiten a los pasajeros estar al tanto de las frecuencias con que llegarán las formaciones, la duración de los viajes y el conocimiento de las eventualidades en curso. Bajo esta perspectiva, comunicación y eficiencia se complementan rápidamente, convirtiendo al usuario en un aliado de la comunidad operativa del Subte.

Cada viaje subterráneo se sustenta en un conjunto articulado de procesos, tareas, prácticas y políticas coordinadas, invisiblemente, por la empresa concesionaria. Ese conjunto de actividades responde a los lineamientos de un plan integral, que busca inscribir la experiencia de viaje en Subte en los principios de una Smart City. Este proyecto prioriza impulsar una transformación digital, incorporando información en tiempo real, agilización de los medios de pago y enfoques renovados en seguridad y sostenibilidad.

Entre las principales iniciativas desarrolladas por la empresa se destacan las siguientes:

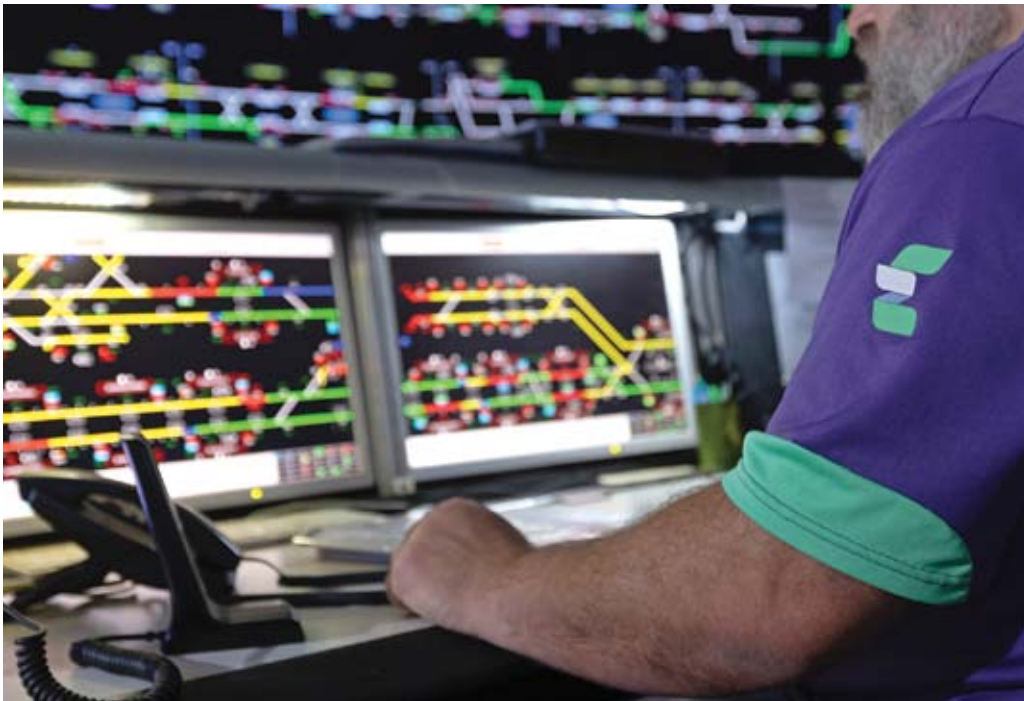
- Seguridad y sostenibilidad: Planificación y control del flujo humano, acciones para garantizar la seguridad y promover el cuidado medioambiental.
- Mantenimiento preventivo: Monitoreo permanente de todos los aspectos y parámetros técnicos en busca de mejoras que optimicen el servicio brindado al pasajero.
- Modelo de atención al usuario: Introducción de una filosofía de trabajo centrada en el usuario y sus necesidades, bajo estrategias y estándares de calidad, que permiten la provisión de un servicio eficiente y amable.
- Consolidación de una cultura laboral Emova: Políticas de Recursos Humanos favoreciendo el desarrollo profesional y humano de toda su comunidad laboral.
- Cultura y sustentabilidad: Actividades artísticas, culturales y con foco en la sustentabilidad, que vinculan al Subte con su comunidad.



PERSONAL DE ATENCIÓN AL
USUARIO UTILIZANDO TABLET PARA
CONSULTAS DE LOS PASAJEROS

Puesto Central de Operaciones

El Puesto Central de Operaciones (PCO), conocido como el cerebro del Subte, desempeña un rol esencial en la coordinación, supervisión y administración de la red de transporte.



OPERADOR DEL
PUERTO CENTRAL
DE OPERACIONES



PUESTO CENTRAL
DE OPERACIONES
DE EMOVA

Desde su creación en 2001, este espacio ha centralizado el control operativo, permitiendo una gestión más eficiente. El PCO monitorea la circulación de trenes, garantiza la seguridad y regula la frecuencia del servicio. También coordina las comunicaciones con el personal en estaciones y trenes, asegurando respuestas rápidas ante eventualidades y brindando información en tiempo real a los usuarios.

Por su vital importancia, dicha central opera ininterrumpidamente las 24 horas del día. Durante el horario nocturno, cuando los trenes se encuentran fuera de servicio, se supervisan tareas tales como la limpieza de túneles y estaciones, el mantenimiento de vías, las señales y los sistemas de comunicación, así como el traslado de trenes a los talleres. Este trabajo constante asegura la continuidad y calidad del servicio, además de garantizar la seguridad de los usuarios.



Cada línea se encuentra regulada por una programación que estipula su funcionamiento: cantidad de trenes a despacharse en cada hora, frecuencia del funcionamiento, horarios de salida de cada formación son algunas de las pautas que hacen al programa del servicio. La centralización de la información, complementada con una comunicación constante entre los operadores del PCO y el personal de todas las áreas, permite agilizar una gestión coordinada.

En sus inicios, el PCO controlaba y monitoreaba únicamente la operación las Líneas A, B, C, D y E, mientras que la Línea H contaba con una sala de monitoreo propia, independiente. Sin embargo, a partir de 2025, se incorporó también al PCO la gestión operativa de la Línea H, logrando concentrar en un mismo centro de control todas las líneas, optimizando los procesos y la prestación del servicio.

TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Centro de Competencias Digitales

Para transformar digitalmente el sistema de transporte subterráneo de Buenos Aires y optimizar sus procesos, fue creado el Centro de Competencias Digitales, un espacio estratégico cuya misión es impulsar la digitalización masiva de datos, fomentar la adopción de tecnologías innovadoras y establecer una sólida gobernanza computacional de los procesos.

El Centro se destaca por desarrollar y aplicar soluciones basadas en inteligencia artificial en áreas como planificación, mantenimiento, gestión del personal y experiencia del usuario. Integrando tecnología de vanguardia, busca hacer del Subte porteño una organización de transporte más eficiente y moderna.

Para dar forma a esa iniciativa Emova contó con la asistencia técnica de la DB Engineering and Consulting GmbH, propiedad de Deutsche Bahn, el gigante ferroviario que opera los principales trenes de Alemania y que detenta una sólida reputación global por su eficiencia.

Así, el uso de la Inteligencia Artificial se volvió una pieza clave en la implementación de tecnologías 4.0. Por caso, el Censo Digital de Pasajeros fue optimizado recurriendo precisamente a la IA, al igual que los desarrollos para prever instancias de mantenimiento y límites definitivos en la vida útil de algunos insumos y materiales.

Nuevas interfaces de Información al Usuario

Nuevos carteles y pantallas de tiempo estimado de arribo, instalados en los andenes, permiten al pasajero planificar mejor su viaje e informar con precisión la hora de su llegada a destino. Así, una comunicación clara y sencilla con los usuarios de la red a través de pantallas LED permitió brindar mayor previsibilidad, mejorando la experiencia de los usuarios.

Otros datos relevantes comenzaron a ser igualmente ofrecidos a través de los monitores, tales como la fecha, la hora, la temperatura ambiente en la ciudad, el estado del servicio, la estación en la que se encuentra el usuario, el sentido de circulación de las formaciones, al igual que avisos circunstanciales, en caso de contingencias. Ese canal de comunicación encontró un complemento en los carteles electrónicos instalados en las bocas de acceso, así como en el sistema de audio de las estaciones, que operan y anuncian en simultáneo el estado del servicio con el sitio web de la compañía, un sistema ligado asimismo a las redes sociales. Esos espacios adicionaron también información relativa a otros aspectos relevantes para la relación entre la compañía y el público, tales como las normas de convivencia y recomendaciones de procedimiento en casos de emergencia.

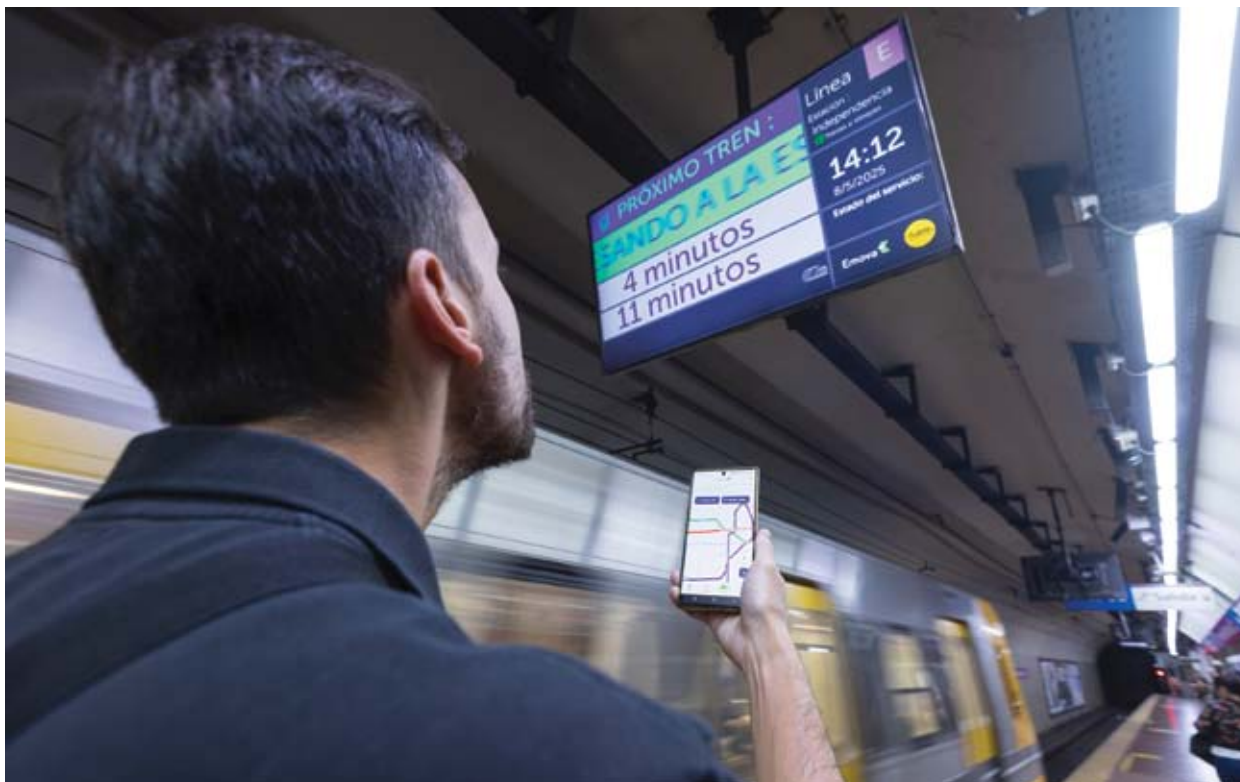
Censo Digital de Pasajeros

Avanzando en el terreno del uso de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte de pasajeros se incorporó una herramienta fundamental para lograr una adecuada distribución de la oferta de trenes en servicio entendiendo la demanda de usuarios.

El Censo Digital de Pasajeros tiene como objetivo dimensionar el comportamiento de los usuarios durante su permanencia en la Red del Subte. Utilizando Inteligencia Artificial, se obtiene conocimiento acerca del comportamiento de los pasajeros mediante información obtenida cada 15 minutos con registros estadísticos de ingresos, egresos, combinaciones y flujo. De esta manera, se puede disponer la cantidad de trenes necesarios para cada franja horaria y asignar los recursos adecuados como personal en estaciones, trenes en servicio, disponibilidad de molinetes, entre otros, lo que permite tomar decisiones más eficientes sobre la operación del servicio.



USUARIOS VIAJANDO EN UNA FORMACIÓN ALSTOM 300, LÍNEA H



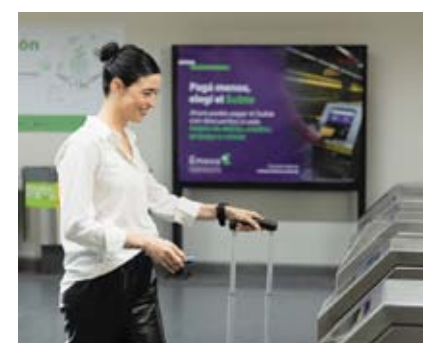
PANTALLAS DE
TIEMPO ESTIMADO
DE ARRIBO
EN ANDÉN DE
LA ESTACIÓN
INDEPENDENCIA,
LÍNEA E

Simplificación de los medios de pago

Emova logró en los primeros años a cargo del servicio avances sustanciales para agilizar las formas de pago del Subte.

Vale la pena recordar aquí algunos hitos en la historia de los sistemas de cobro y control de pasajeros del Subte. Fue con la inauguración de la Línea B, en 1930, cuando comenzaron a aparecer los primeros molinetes, que funcionaban con monedas y marcaban una innovación importante en el control del flujo de pasajeros. En 1962, la introducción del cospel revolucionó los medios de pago al ofrecer una solución adaptable a las tarifas fluctuantes, producto de la inflación. Estas fichas, utilizadas durante casi 60 años, se convirtieron en un ícono del Subte porteño. La simplicidad de su uso y la capacidad de modificar su valor sin necesidad de cambiar los molinetes las posicionaron como un método práctico y eficaz de acceso al Subte. Durante este tiempo, las estaciones fueron equipadas con molinetes diseñados específicamente para los cospeles, lo que estandarizó el acceso en toda la red. Aunque el sistema era eficiente, comenzó en los años 90 a mostrar sus limitaciones frente a las nuevas tecnologías que ya se implementaban en otras redes de subterráneos del mundo.

En 1999, la introducción de un sistema dual magnético y teleoperable marcó el fin de los cospeles y dio inicio a una nueva etapa tecnológica. Este cambio permitió a Metrovías la implementación de las tarjetas Subtepass, con banda magnética,



USUARIA INGRESANDO POR LOS
MOLINETES DE LA ESTACIÓN
FAC. DE DERECHO, LÍNEA H



EVOLUCIÓN DE LOS MEDIOS DE PAGO

y Subtecard, con tecnología contactless, que modernizaron la experiencia de viaje al agilizar el acceso y ofrecer nuevas posibilidades de recarga. La llegada de estas tarjetas no solo mejoró la eficiencia del sistema, sino que también sentó las bases para la transición hacia los medios de pago electrónicos que definirían las décadas siguientes.

En 2002, la innovación implementada por Metrovías continuó con el lanzamiento de la tarjeta Monedero, una solución que, al integrar el pago electrónico, eliminó el problema del cambio, especialmente relevante frente a la escasez de monedas en la ciudad de Buenos Aires. A su vez, su vinculación a tarjetas de crédito y débito posibilitó, entre tanto, que el saldo siempre fuera suficiente para viajar. Este sistema, que permitía la recarga en cualquier estación, llegó a emitir más de dos millones de tarjetas, consolidándose como un paso clave hacia la digitalización de los medios de pago.

Hacia 2009 la aparición de la tarjeta SUBE, creada desde el Estado Nacional, marcó otro hito, dando un paso en la integración del transporte público, al permitir el pago electrónico en el Subte, colectivos y trenes de todo el país, ofreciendo mayor comodidad y eficiencia para los usuarios.

La transformación más reciente ocurrió en diciembre de 2024, cuando Emova realizó una considerable inversión para adoptar un sistema que permite a los pasajeros pagar sus viajes con tarjetas de crédito y débito, así como con celulares, smartwatches y otros dispositivos con tecnología NFC y a través de QR directamente en el molinete. Se introdujo así la modalidad multipago, marcando un hito en innovación en el ámbito del transporte público argentino.

Ampliación de puntos de carga con QR

En 2025 Emova instaló 80 nuevas terminales de autoservicio para la carga de la tarjeta SUBE. Estas unidades se ubicaron en cercanía a las boleterías, son más compactas y cuentan con pantallas táctiles de alta visibilidad. Además, funcionan exclusivamente con un código QR interoperable, permitiendo ampliar los puntos de carga disponibles en las estaciones y en línea con la tendencia de reducción del uso de efectivo en los pagos.

USUARIA REALIZANDO RECARGA EN LA TERMINAL DE AUTOSERVICIO EN LA ESTACIÓN CARABOBO, LÍNEA A





USUARIO PAGANDO CON QR
EN LA ESTACIÓN CARABOBO,
LÍNEA A

Ese proceso, implementado a fines de 2024, se inició con la configuración, ensamble y testeo de los validadores. Ello implicó el recambio tecnológico de cientos de molinetes, lo que permitió una renovación sustancial en la agilización del acceso al servicio mediante la modalidad multipago.

En la actualidad, los usuarios son personas cada vez más digitalizadas, que prefieren desarrollar gestiones y pagos mediante diversas aplicaciones, por lo que las políticas de gestión de la empresa buscan aprovechar esa nueva capacidad e interés. Así, alineada con las prácticas de transporte vigentes en ciudades centrales como Nueva York, París y Londres, Emova viene aplicando una transformación cultural en el acceso a la red de Subte, con ostensibles beneficios para los usuarios.

CUATRO FORMACIONES CNR
EN LA COCHERA NAZCA



Infraestructura y formaciones

Detrás de cada tren que circula con puntualidad y de cada estación que funciona con fluidez opera un complejo entramado de sistemas, coordinado con precisión brindada por la última tecnología. La renovación de las estaciones, la instrumentación de altos estándares de seguridad operacional, así como las mejoras implementadas en el sistema de señales, o las innovaciones aplicadas al mantenimiento de la infraestructura y del material rodante, se hallan en la base de la calidad del servicio de Emova.

Sistemas predictivos aplicados al material rodante

Emova realizó una importante inversión en equipamiento destinado al mantenimiento predictivo con miras a optimizar el funcionamiento y la vida útil de las formaciones. Expresión de ello son los renovados medidores láser de ruedas, que toman al menos dos mediciones diarias para calcular el desgaste de cada una de ellas y el estado de la vía, permitiendo comprender la dinámica del desgaste, sus motivos, la evolución de los discos de freno, y ponderar probabilidades para activar procedimientos preventivos de mantenimiento y reparación.



MEDICIÓN LÁSER DE RUEDAS EN TALLERES

En la Red de Subte circulan trenes de diversas marcas y modelos, entre los que se destacan coches de última generación que fueron incorporados durante los últimos años. El personal se encuentra capacitado para conducir y llevar a cabo el mantenimiento de los diferentes trenes.

Desarrollo tecnológico al servicio del material rodante

El Centro Integral de Mantenimiento Electrónico de Emova es un espacio clave en la innovación y el update tecnológico aplicado al material rodante del Subte. Creado para atender las necesidades de reparación, mantenimiento y modernización de los sistemas electrónicos, ha consolidado un modelo de trabajo focalizado en la mejora continua, combinando distintas ramas de las ingenierías electromecánica, electrónica, con la automatización y las telecomunicaciones. Su equipo, altamente calificado, impulsa soluciones que optimizan la operación.

Desde su origen, este Centro ha promovido avances que han mejorado la eficiencia y confiabilidad de las distintas flotas. Uno de sus logros más importantes fue la implementación del Sistema de Gestión Ferroviario (SGF). Originalmente diseñado para recolectar información sobre el estado del material rodante, el sistema incorporó herramientas de análisis estadístico, conceptos y aplicaciones de IoT, permitiendo desarrollar un mantenimiento predictivo regulado por objetivos mensuales, trimestrales y anuales, y alcanzar otras metas estratégicas gracias a la configuración para las distintas áreas de Indicadores Clave de Gestión o



TALLER NAZCA DE LA LÍNEA A

NUESTRA FLOTA	
<u>CNR</u> CNR CITIC	<u>MITSUBISHI</u> SERIE 500
<u>ALSTOM</u> METRÓPOLIS SERIE 100 METRÓPOLIS SERIE 300	<u>FIAT</u> FIAT - MATERFER
<u>CAF</u> SERIE 6000	<u>NAGOYA</u> SERIE 5000



TRABAJOS EN UNA
FORMACIÓN FIAT
EN EL TALLER
LACARRA DE LA
LÍNEA E

Key Performance Indicators (KPI), tal como son conocidos ese tipo de datos internacionalmente.

Además de su impacto en la operación, tiene un fuerte compromiso con la seguridad operativa y el confort de los pasajeros. Así, cada innovación responde a los desafíos de un sistema de transporte dinámico y en constante evolución, asegurando que el desarrollo del servicio sea eficiente y sostenible en el tiempo, y cumpliendo los estándares que el marco legal que le dio origen a la concesión exige.

Programa de Revisiones Generales

Un proceso prioritario para alcanzar este objetivo es el programa intensivo de refuerzo de las Revisiones Generales (RG) de toda la flota que llega al kilometraje de intervención determinado para cada modelo. Como resultado de esas instancias de servicio, la flota mejora en la operación y crece en confiabilidad.

Las revisiones generales son intervenciones profundas de mantenimiento que se realizan sobre todos los equipamientos que componen un tren o coche. Esta acción se lleva adelante mediante una planificación de tal magnitud, que implica un exigente esfuerzo operativo en los talleres propios, complementando estas intervenciones con proveedores externos calificados con capacidad técnica y operativa, como Benito Roggio ferroadustrial y Alstom.



COCHERA NAZCA,
LÍNEA A



USUARIOS BAJANDO
DE UNA FORMACIÓN
EN LA ESTACIÓN
FAC. DE DERECHO

Remodelación de estaciones

La renovación de estaciones tiene el objetivo de revalorizar los espacios e instalaciones mediante transformaciones que mejoren la infraestructura, poniéndola al servicio del usuario. Subterráneos de Buenos Aires (SBASE) coordina este plan de renovación con la colaboración de la empresa concesionaria que lleva adelante los trabajos operativos, facilita el acceso y las actividades de los contratistas, garantizando la mejora edilicia del Subte. Así, impermeabilización, renovación de pisos y luminarias, pintura, reordenamiento del tendido eléctrico, actualización de señalética —incluyendo dispositivos en Braille— y modernización del mobiliario fueron logradas en gran cantidad de estaciones, aggiornando los aspectos arquitectónicos y de accesibilidad en decenas de espacios.

Ese proceso de modernización de las estaciones del Subte de Buenos Aires busca adaptar los espacios a estándares actuales de accesibilidad, confort y tecnología. Entre las innovaciones impulsadas por Emova, se destacan las incorporaciones de terminales de autoservicio con tecnología QR, que agilizan el pago, y las pantallas en los andenes que, gracias a una red de fibra óptica, ofrecen información en tiempo real sobre la llegada de las formaciones.

Las remodelaciones priorizan la comodidad, el orden y la accesibilidad, con mayor iluminación y diseños que facilitan una circulación fluida. Con este enfoque, el Subte demuestra su capacidad para adaptarse a las demandas de la sociedad, combinando modernidad y funcionalidad.



USUARIO INGRESANDO POR LOS MOLINETES DE LA ESTACIÓN PUEYRREDÓN, LÍNEA B



FORMACIÓN CNR EN LA ESTACIÓN LIMA, LÍNEA A

Cambio del sistema de señales

La empresa acompañó todos los procesos de modernización en los sistemas de señales llevados a cabo en las distintas Líneas de Subte. En 2024 se llevó adelante una importante obra en la Línea D, donde se renovó la señalización –un aspecto central para la operación del Subte– mediante la instalación del sistema CBTC (Control de Trenes Basado en Comunicaciones, por sus siglas en inglés), similar al instalado en la Línea H y en la Línea C. El CBTC es un sistema de última generación que trabaja mediante la comunicación entre formaciones y las vías, permitiendo el máximo de aproximación posible entre trenes de forma segura. Además, el CBTC controla la velocidad de circulación en forma automática para optimizar la regularidad y satisfacer la demanda de los usuarios.

Otra obra de importancia fue la actualización del sistema ATP y la incorporación del sistema ATO (Operación Automática de Trenes, por su sigla en inglés) en la Línea A.

Modelo de atención al usuario

Otra de las estrategias organizacionales de Emova consistió en impulsar un modelo que, atento a la productividad, la eficiencia y la innovación, consolidara

Sistema Integral de Gestión y Adquisición de Datos



COCHERA NAZCA, LÍNEA A

Emova también logró incorporar análisis predictivos a la gestión de datos aplicados al mantenimiento general, mediante un sistema denominado SIGAD (Sistema Integral de Gestión y Adquisición de Datos). La recolección de datos generados

por diversos sistemas de operación (señalamiento, energía, sistemas auxiliares, etc.), luego integrados y procesados a través de análisis predictivos, permite anticipar y programar intervenciones en distintas áreas con mayor eficiencia. Por ejemplo, utilizando reportes de telemetría se advierten alteraciones en la corriente consumida por los motores de cambios de vías, activando mecanismos preventivos para garantizar su buen funcionamiento y reducir tiempos de indisponibilidad. Con la misma finalidad, la empresa monitorea el estado de la totalidad de dispositivos que tienen conectividad y conforman los distintos servicios con los que interactúa el usuario (sistemas de pago, circuito cerrado de televisión, audio de estaciones, etc.), así como los que corresponden a la operación (gestión de sistemas de energía, señalamiento, automatización, etc.). De igual manera, Emova invirtió en la incorporación de lazos de redundancia, que permiten advertir caídas en la tensión eléctrica, supliéndola, y evitando con ello que el servicio se vea afectado por esas anomalías.

una comunicación ágil con el usuario. Para ello, fueron introducidos perfiles de recursos humanos multitarea en las estaciones, optimizando así la atención a quienes hacen uso del servicio diariamente. Los canales para esos progresos fueron fundamentalmente dos tipos de funciones, asignadas a personal capacitado en las estaciones:

- el Asistente de Servicios al Usuario, cuya tarea es propiciar la gestión en boleterías, la atención de consultas, la asistencia en terminales de autoservicio, y el apoyo ante emergencias.
- el Principal de Servicios al Usuario, quien por sobre las tareas del Asistente, supervisa la estación diariamente e informa el estado general a través de un sistema conectado, gestionando incidencias.

Este enfoque fomenta el crecimiento profesional de los colaboradores mediante capacitación, contribuyendo a crear empleos de calidad que potencien humana y profesionalmente a los empleados de la compañía. En línea con este nuevo modelo de la atención al usuario se incorporó también el uso de tablets por parte del personal, pudiendo desplazarse por todo el ámbito de la estación con acceso de manera inmediata a información detallada del servicio, mapas interactivos y otras interfaces.



PERSONAL DE EMOVA
ATENDIENDO LAS
CONSULTAS DE LOS
USUARIOS DEL SUBTE

El Subte en la palma de la mano



USUARIOS UTILIZANDO LA APLICACIÓN DE EMOVA

Acorde a los tiempos, la empresa desarrolló también una aplicación para dispositivos móviles, con el objetivo de que los usuarios cuenten con un canal adicional de información clara y actualizada. Entre las principales funciones de la App EMOVA se destacan el acceso al estado del servicio, la posibilidad de verificar los horarios del primer y último tren de cada Línea. La App cuenta también con un sector de personalización, lo que permite a los usuarios guardar en su cuenta direcciones favoritas, recibir notificaciones sobre aspectos específicos, etc., beneficios que redundan en una mayor confianza y asociación con la red de transporte subterráneo, gran aliada de las personas en su trajín diario.

Otra de las funciones con las que cuenta la aplicación es su mapa interactivo, que brinda instrucciones sobre cómo llegar a un destino, priorizando el uso del Subte, pero en diálogo con otros medios de transporte ciudadano.

Además, dentro del menú desplegable se puede acceder a información útil al usuario, entre ellos, los medios de contacto con Atención al Usuario, las normas de seguridad y de convivencia y acceso a trámites gestionables desde la web de la empresa, junto con novedades de interés para quienes utilizan diariamente el servicio.



USUARIOS VIAJANDO EN LA FORMACIÓN ALSTOM 300

El capital humano: una pieza clave en la calidad del servicio

Con la gestión de Emova, el subterráneo de Buenos Aires ha adoptado un enfoque integral para promover la diversidad, la igualdad de oportunidades y el desarrollo profesional de sus colaboradores. Reconociendo que las personas son el activo más valioso de la empresa, se han implementado políticas y acciones concretas que buscaron no solo respetar las diferencias individuales, sino también integrarlas como una fuente de enriquecimiento para los equipos. La política de diversidad e inclusión establece valores corporativos claros, basados en el respeto, la tolerancia y la no discriminación.

En este sentido, todas las personas que ingresan a la compañía reciben formación en diversidad e inclusión laboral durante su inducción, contenidos que se refuerzan mediante acciones continuas de comunicación y capacitación. Además, se han establecido alianzas con universidades e instituciones educativas para acercar oportunidades laborales a mujeres, promoviendo su inserción en áreas históricamente masculinas, como puestos técnicos, operativos y de liderazgo.

Los resultados de estas iniciativas son visibles en el incremento de mujeres en roles de responsabilidad en áreas clave como las relaciones laborales, la contabilidad, la seguridad y la limpieza nocturna. Para consolidar estos resultados, en los últimos años se han creado nuevas oportunidades para mujeres en otros sectores, entre ellos, en el Puesto Central de Operaciones, en mantenimiento de infraestructura y en materia de seguridad en las brigadas de emergencia y el monitoreo. Estas acciones reflejan el compromiso no solo con la excelencia en el servicio, sino también con la construcción de un entorno laboral más justo, inclusivo y orientado al desarrollo profesional de todos sus integrantes.

Para consolidar estos avances, e impulsar el talento y la innovación, la compañía identificó la importancia de una transmisión activa de conocimientos y el aprendizaje continuo de todos los colaboradores, fortaleciendo las capacidades y competencias de cada uno. Así surgió Academia Emova, un ambiente dinámico y colaborativo en el que se forman profesionales, técnicos y operadores preparados para enfrentar los desafíos y responsabilidades propias de un futuro dinámico y desafiante. Con un equipo docente nutrido de especialistas con sólidos conocimientos y amplia experiencia en la gestión, el aval de instituciones y reconocidos expertos, la Academia instrumenta metodologías apoyadas en simulaciones y estudios de caso para asegurar que, a partir de los nuevos conocimientos y habilidades, los alumnos de las capacitaciones puedan afrontar con éxito y creatividad los desafíos de la gestión real.



PERSONAL DE EMOVA ATENDIENDO LAS
CONSULTAS DE LOS USUARIOS EN LA ESTACIÓN
FAC. DE DERECHO, LÍNEA H



JORNADA DE CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE EMOVA



USUARIO ESPERANDO EL
SUBTE EN LA ESTACIÓN
FAC. DE DERECHO, LÍNEA H

Inserción internacional del Subte de Buenos Aires

La participación de Emova en organizaciones internacionales de transporte subterráneo permite construir un vínculo profesional y de cooperación técnica con los operadores más importantes del mundo, mediante el intercambio de experiencias y prácticas de gestión, operación y planificación, en vistas a una mejora continua.

Esa experiencia se ha potenciado en el plano regional, por lo que la empresa tiene un papel protagónico en la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (Alamys), que nuclea a los metros, trenes suburbanos y tranvías de Latinoamérica, España y Portugal. Alamys lleva a cabo estudios para contribuir a la mejora de la movilidad en los centros urbanos, en diálogo con las diversas compañías miembro, y organiza reuniones periódicas de gran valor para la actualización colectiva de nuevas tecnologías y prácticas en el transporte subterráneo y en la gestión de los recursos humanos.

También forma parte de la Community of Metros (CoMET), en la que participan importantes Metros del mundo, coordinados por el Railway Technology Strategy Centre del Imperial College de Londres. Dentro de este ámbito se realizan estudios y análisis permanentes que permiten a los miembros optimizar sus performances, identificando las mejores prácticas para cada uno de ellos. Forman parte de CoMET 47 sistemas de transporte de 44 ciudades, entre los que se destacan las siguientes compañías: Beijing BMTROC, Berlin BVG, Hong Kong MTR, London Underground, Mexico City STC, Metro de Madrid, New York NYCT, Paris RATP (Metro), Metro de Santiago, Shanghai SSMG, Metro San Pablo, Barcelona TMB, Toronto TTC, Tokio y Seul.



ASAMBLEA DE UITP
LATINOAMÉRICA PARA
CELEBRAR EL 50º ANIVERSARIO
DEL SISTEMA BRT EN
CURITIBA, BRASIL.

Asimismo, Emova es miembro de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP). La Lic. Ester Litovsky, Directora de Planeamiento Estratégico de Emova, fue presidenta de esta organización en su división de Latinoamérica y Vicepresidenta a nivel Internacional (períodos 2021-2023 / 2023-2025). Además, fue miembro del Comité de Dirección de COMET (2022-2024), Presidenta del Comité de Dirección (2024) de la misma entidad, y Coordinadora del Comité de Planificación de ALAMYS (2003 - actualidad).

De este modo, la inserción internacional asegura una interlocución con los principales actores mundiales del sector. Esto permite retroalimentar la capacidad de la compañía para garantizar los más altos estándares globales en el servicio de transporte subterráneo de pasajeros.

CONSTRUYENDO UNA MOVILIDAD CIUDADANA SUSTENTABLE

Lograr una movilidad sustentable se ha vuelto un desafío crítico en las grandes ciudades del siglo XXI. El uso intensivo de automóviles particulares no solo aumenta la congestión urbana, sino que también agrava las emisiones de gases de efecto invernadero, contribuyendo al cambio climático y deteriorando la calidad de vida en los centros urbanos. Frente a este panorama, el Subte emerge como una de las soluciones más eficientes y sostenibles, ofreciendo beneficios económicos, sociales y ambientales, al punto que lo convierten en un pilar esencial para las comunidades modernas.

ESCALERA MECÁNICA DE
LA ESTACIÓN CORREO
CENTRAL CON SISTEMA DE
RALENTIZACIÓN



En términos ambientales, un viaje en Subte reduce drásticamente las emisiones dado que emite solo 250 g, transportando el equivalente a 900 autos en cada formación. Socialmente, disminuye la ocupación de la vía pública, liberando espacios para peatones, ciclistas y actividades urbanas de bajo impacto, al tiempo que mejora la conectividad entre barrios, fomentando comunidades más inclusivas. En el ámbito económico, el Subte facilita el acceso ágil a empleos, estudios y actividades de ocio, dinamizando las economías locales y fortaleciendo la productividad urbana.

En la gestión de Emova, el compromiso con una movilidad ciudadana sustentable se tradujo en un Plan de Gestión Ambiental, que articula políticas de gestión y acciones concretas con la colaboración de toda la organización. Este plan, alineado con normativas locales e internacionales, no solo busca optimizar la experiencia del usuario, sino también contribuir activamente a mitigar las emisiones de carbono en un contexto global, donde el transporte público desempeña un rol clave en la lucha contra el calentamiento global.

Para cumplir con estos objetivos, ha implementado diversas tecnologías avanzadas que mejoran la eficiencia energética y reducen el impacto ambiental. Entre ellas se destacan los sistemas de frenado regenerativo, la iluminación LED en estaciones y formaciones, y la digitalización de procesos administrativos que han permitido eliminar más de 100.000 hojas de papel al año mediante el uso de tablets. Asimismo, se han incorporado monitores de bajo consumo en el centro de monitoreo y luminarias recargables para tareas específicas, avanzando hacia una operatoria más eficiente y responsable para con el ambiente.

El compromiso de la empresa con la sustentabilidad se extiende a alianzas estratégicas con organizaciones que comparten su visión respecto de una movilidad más verde e inclusiva. En este marco, se han desarrollado programas de reciclaje y economía circular que integran la responsabilidad ambiental con



ANDÉN DE LA
ESTACIÓN SAN
MARTÍN DE LA
LÍNEA C

el desarrollo social. Con apoyo de diversas fundaciones, se donaron piezas de cartelería fuera de circulación y eco-ladrillos utilizados como materia prima en construcciones comunitarias. También se recuperaron y reciclaron cientos de insumos tecnológicos, que, tras ser reacondicionados por personas en situación de vulnerabilidad capacitadas por aquellas entidades, fueron donados a instituciones educativas y sociales. Otro pilar clave de estas iniciativas es el Programa de Reciclaje y Medio Ambiente: se han donado toneladas de materiales reciclables, contribuyendo tanto a la preservación del ambiente como al apoyo de las actividades del Hospital Garrahan, una institución líder en la atención médica pediátrica en Argentina. Esta acción solidaria involucró la participación de voluntarios de la empresa, reforzando el impacto positivo en las comunidades beneficiadas y promoviendo una mayor conciencia ambiental entre los empleados y usuarios del Subte.

La gestión ambiental de Emova logró mejoras significativas en la eficiencia operativa y el uso de recursos. La implementación de maquinarias avanzadas y productos ecológicos certificados en la limpieza de estaciones, por ejemplo, ha permitido reducir considerablemente el consumo de agua y productos químicos, optimizando el espacio de almacenamiento y minimizando residuos. Con este enfoque integral, la empresa reafirma el papel del subterráneo como eje de la movilidad sustentable en Buenos Aires, articulando innovación tecnológica, responsabilidad ambiental y compromiso social.

Eficiencia energética

El uso eficiente de la energía es un pilar central en la gestión ambiental del Subte, a través de medidas concretas orientadas a reducir el consumo eléctrico y optimizar los recursos. Una de las principales estrategias implementadas es el frenado regenerativo en las formaciones equipadas con tecnología IGBT (Insulated Gate Bipolar Transistor), que permite recuperar hasta un 30% de



IMAGEN GENERADA
CON IA, MAYO 2025

la energía consumida durante el frenado. Esta energía es reinyectada al sistema y utilizada por otras formaciones en movimiento, contribuyendo a un menor consumo global. Las Líneas A (Flota CNR), B (Flota CAF 6000), C (Flota CNR), D (Flotas Alstom 100 y Alstom 300), E (Alstom 100) y H (Flota Alstom 300) cuentan con esta tecnología, cuya eficiencia depende de factores como el modo de conducción, la carga de los coches y la proximidad entre formaciones. En la infraestructura del Subte, la instalación de iluminación LED en estaciones y formaciones ha logrado una reducción de al menos un 41% en el consumo de energía en comparación con sistemas tradicionales. A esta iniciativa se suma la incorporación de escaleras mecánicas inteligentes que, al ralentizarse automáticamente cuando no están en uso, disminuyen su demanda energética en al menos un 35%. Además, en el centro de monitoreo de seguridad se han reemplazado los monitores utilizados en el Video Wall por dispositivos de mayor tamaño y menor consumo, optimizando el uso energético en un sistema que opera las 24 horas, los 365 días del año. La certificación ISO 14001 en las Líneas A, H, E y Premetro respalda los estándares de gestión ambiental aplicados, incluyendo la planificación y control del consumo de insumos clave como aceites, lubricantes, pilas, baterías y luminarias LED. Emova realiza un monitoreo continuo de estos consumos y se elaboran reportes bimestrales, fortaleciendo la transparencia y la trazabilidad ambiental de la operación.

Control y monitoreo ambiental

La gestión del Subte contempla un riguroso plan de monitoreo ambiental para garantizar la sostenibilidad de este medio de transporte y minimizar su impacto en el entorno urbano. Una de las medidas principales consiste en la medición de vibraciones, realizada en puntos próximos a las estaciones y trazas de las líneas. Estas evaluaciones permiten determinar su incidencia sobre las estructuras y el

entorno urbano, con resultados que se han mantenido muy por debajo de los límites establecidos por la Ley N° 1540 de Contaminación Acústica de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sancionada con el objetivo de prevenir, controlar y corregir la contaminación sonora urbana, protegiendo la salud de las personas y el medioambiente.

En paralelo, se realizan también mediciones de ruido laboral, arrojando hasta el presente, gracias a las medidas preventivas tomadas por la empresa en el diseño de los procesos laborales y técnicos, siempre valores permitidos por la normativa vigente. El monitoreo también incluye la calidad del agua utilizada en las instalaciones, con análisis periódicos de los 32 tanques operativos para garantizar la potabilidad, conforme a las disposiciones legales. Asimismo, se llevan a cabo relevamientos y pruebas de estanqueidad en sistemas de almacenamiento subterráneo de combustibles, asegurando una correcta disposición de los residuos líquidos por operadores habilitados. Inspecciones periódicas en los talleres de mantenimiento, por su parte, permiten asimismo identificar y prevenir cualquier actividad que pueda generar impactos ambientales indeseados, reforzando el compromiso del Subte con la preservación del medioambiente y el bienestar de su comunidad laboral y usuaria.

La gestión responsable de residuos es otro gran desafío para los servicios urbanos modernos. El Subte de Buenos Aires responde a esta demanda mediante la correcta segregación, tratamiento y disposición final de los materiales residuales generados. Desde el inicio de la gestión de Emova en 2021, se han tratado centenares de toneladas de residuos sólidos y cientos de miles de litros de líquidos con hidrocarburos, evitando así la contaminación de millones de litros de agua.



USUARIOS EN EL
ACCESO DE LA
ESTACIÓN CORREO
CENTRAL, LÍNEA E

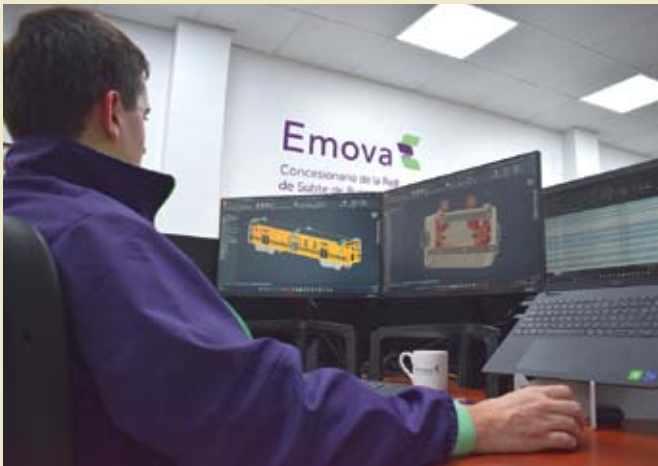


USUARIA EN
ANDÉN DE
LA ESTACIÓN
CORREO
CENTRAL

Certificaciones de calidad y sostenibilidad

El compromiso del Subte de Buenos Aires con la excelencia y la sostenibilidad se refleja en la adopción de estándares internacionales que avalan la calidad y el cuidado del medioambiente en todas las operaciones. Este camino comenzó en el año 2000, bajo la gestión de Metrovías, con la certificación ISO 9002, que consolidó al subterráneo porteño como el primer sistema de transporte en América Latina en alcanzar esta distinción. Este reconocimiento, logrado gracias a estrictos controles internos y auditorías semestrales del IRAM, validó la calidad de los procesos de operación, mantenimiento y gerenciamiento en toda la red. Con la transición a la ISO 9001:2015, el Subte fortaleció aún más su relación con usuarios, trabajadores, proveedores y el ente regulador SBASE, promoviendo una gestión basada en la mejora continua y la escucha activa de las partes interesadas. Como corolario de ese proceso, la obtención en 2017 de la certificación ISO 14001 para la Línea H formalizó la validación de estándares de gestión ambiental aplicados en las actividades del subterráneo.

Con la mirada puesta en el futuro, Emova continúa avanzando hacia certificaciones en diversas áreas, tales como la gestión de la seguridad y la salud ocupacional, anticipándose a los desafíos venideros, en vistas a garantizar la sostenibilidad y la responsabilidad social.



OFICINAS DE EMOVA

En el año 2024, la Línea H obtuvo la certificación ISO 45001:2018, por la gestión de la seguridad y la salud en el ámbito laboral. Esa certificación representó un reconocimiento internacional al compromiso con el bienestar del personal y la mejora continua de sus condiciones de trabajo. El crecimiento en este plano es permanente, por lo que durante 2025 se amplió el alcance de las normas ISO 14001 e ISO 45001 a las Líneas A, E y Premetro, incluyendo los talleres de cada una de estas líneas, un objetivo que constituyó un escalón hacia nuevos desafíos.

Además, se procesaron toneladas de pilas y baterías, recuperando materiales tales como el plomo, que son reutilizados en diversas industrias. En todas las estaciones, cestos diferenciados permiten la separación entre desechos reciclables y orgánicos, complementando estos esfuerzos con acuerdos proyectados junto a recicladores urbanos, por gestión de la empresa, para garantizar un manejo sostenible de los materiales.

Como parte de su política ambiental, la empresa concesionaria cuenta con una mesa de trabajo dedicada al análisis de procesos que permite evaluar y coordinar iniciativas orientadas a mejorar las condiciones operativas, en línea con las normativas vigentes y las mejores prácticas internacionales en gestión ambiental.

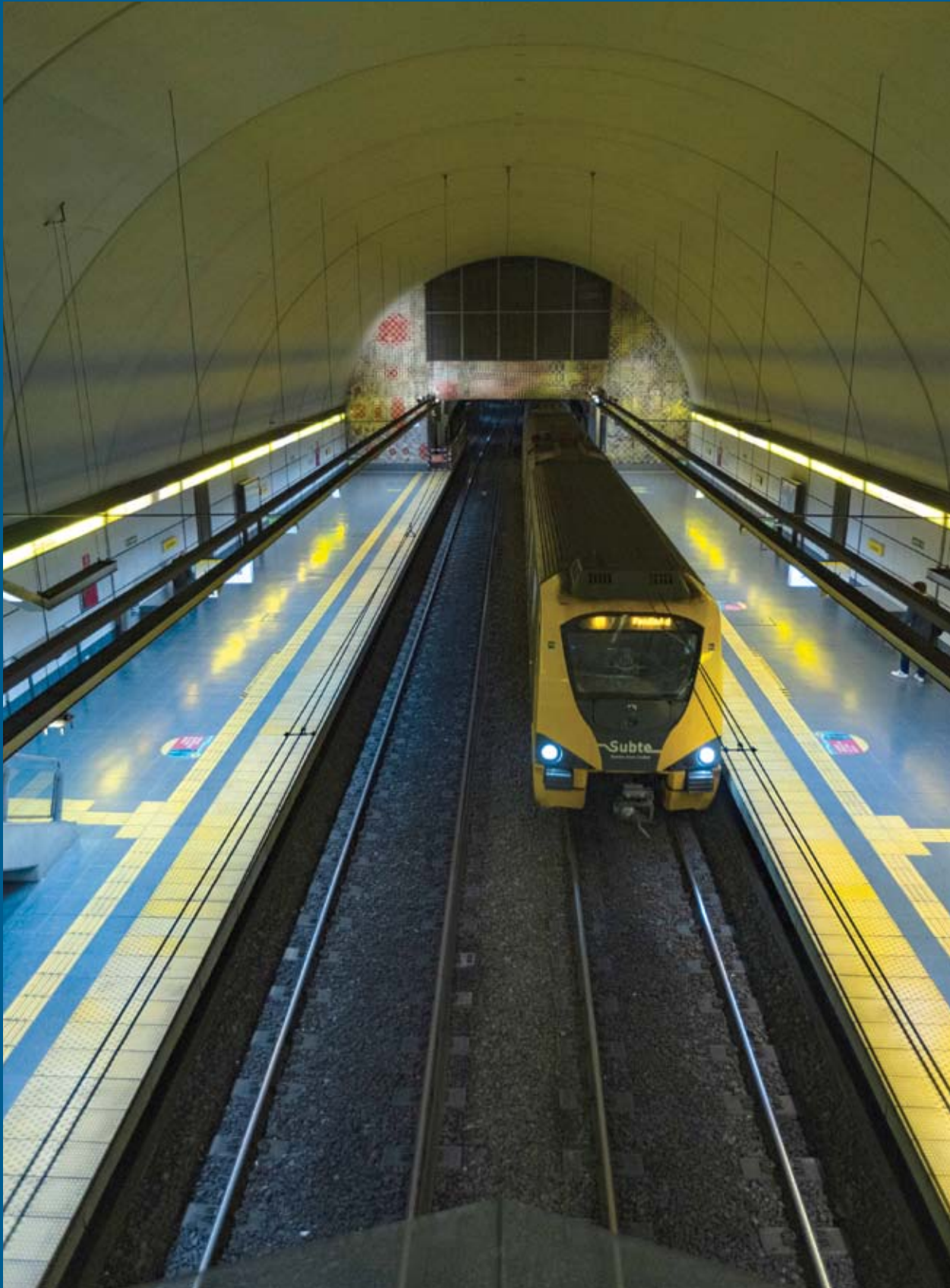
El subterráneo y la comunidad

Emova desarrolla alianzas estratégicas orientada a fortalecer su impacto en la comunidad a través de iniciativas alineadas con los Objetivos para el Desarrollo Sostenible de la Organización para las Naciones Unidas (ONU), que son plasmadas en Reportes de Sustentabilidad.

El Subte también se ha convertido en un espacio donde los estudiantes de nivel medio pueden realizar prácticas profesionalizantes, en sintonía con la propuesta curricular de la Ciudad de Buenos Aires. Gracias a esta iniciativa, chicas y chicos de diferentes escuelas secundarias tuvieron la oportunidad de introducirse en diversas áreas técnicas de la empresa, tales como sistemas auxiliares, subestaciones



COLEGIOS PARTICIPANTES DE LA MUESTRA DEL PROGRAMA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DE EMOVA. FACULTAD DE DERECHO, LÍNEA H



FORMACIÓN INGRESANDO A LA ESTACIÓN CÓRDOBA, LÍNEA H

eléctricas, mantenimiento de material rodante, ingeniería mecánica y electrónica, control de pasajes, vías y señales, entre otras. Estas experiencias no solo les permitieron aplicar conocimientos técnicos, sino también conocer un entorno laboral dinámico y altamente especializado.

En otras iniciativas, Emova impulsó el programa “Movilidad Sustentable”, en colaboración a Asociación Conciencia, dirigido especialmente a jóvenes del último año de las escuelas primarias cercanas a las trazas del Subte y el Premetro. Esta iniciativa busca fomentar el respeto por las normas de convivencia y seguridad en el transporte público, al tiempo que promueve el cuidado del medioambiente. Los participantes, además de recibir formación sobre dichos aspectos técnicos de la trama operacional del Subte, elaboran piezas gráficas destinadas a sensibilizar al público sobre la importancia de combatir el cambio climático y el papel clave de la movilidad sustentable ante ese desafío. Como cierre del programa en la edición de 2024, las producciones de los estudiantes fueron exhibidas en la estación Facultad de Derecho de la Línea H durante la Semana de la Movilidad Sustentable. Asimismo, otra iniciativa semejante realizada en colaboración con Fundación Cimientos, permite apoyar a jóvenes en situación de vulnerabilidad para que puedan completar sus estudios secundarios, quienes reciben acompañamiento personalizado de colaboradores de la empresa.



ALUMNOS PARTICIPANDO DEL TALLER
DEL PROGRAMA DE MOVILIDAD
SUSTENTABLE DE EMOVA

Un medio de transporte inclusivo

Diversas iniciativas garantizan un acceso más equitativo al Subte. En ese marco, la empresa concesionaria colabora con la Asociación Civil Bocalán en el Programa de Entrenamiento de Perros de Asistencia en el Subte. Esta alianza lleva más de 10 años y tiene como objetivo familiarizar a los perros con el entorno subterráneo para mejorar la calidad de vida de personas con discapacidades motrices y de niños con autismo. A través de este programa, la empresa promueve la movilidad de estos grupos, fomentando una mayor inclusión y autonomía, y genera también conciencia entre los usuarios y sus propios colaboradores respecto de las dificultades que estas personas padecen, y cómo las acciones empresariales responsables pueden resolver algunas de estas limitaciones. Igualmente, Emova posee una alianza con la Asociación de Ayuda al Ciego (ASAC), una organización especializada en el apoyo a las personas con discapacidad visual. Con el objetivo de implementar un plan integral que asegure el acceso de este grupo al Subte en igualdad de condiciones que el resto de los usuarios, se establecieron políticas y acciones en diferentes campos: sensibilización de los usuarios, capacitación



PROGRAMA DE ENTRENAMIENTOS DE PERROS DE ASISTENCIA EN EL SUBTE

de los colaboradores, mejora de la accesibilidad web, asesoramiento y asistencia directa, etc., acciones que reafirman el rol de la empresa como un actor protagónico en la construcción de un transporte ciudadano más inclusivo.

“TANGO DE A DOS” (DETALLE) - MARINO SANTA MARÍA. ESTACIÓN CARLOS GARDEL, LÍNEA B



LA CULTURA del Subte

La pujante cultura de Buenos Aires ha descendido, desde su creación, al vibrante laberinto subterráneo que se despliega bajo la ciudad.

Mediante diversas manifestaciones artísticas, desde hace décadas, y siguiendo una tendencia mundial, el Subte porteño ha dado lugar a múltiples expresiones musicales, literarias, pictóricas, cinematográficas, deportivas, etc., favoreciendo iniciativas que enriquecen a la comunidad mediante proyectos colectivos.

EL SUBTERRÁNEO ES, SIN DUDA, UN SÍMBOLO DE LOS TIEMPOS QUE CORREN. UN LABERINTO DONDE EN SILENCIO NOS CRUZAMOS CON NUESTROS SEMEJANTES SIN SABER QUIÉNES SON Y ADÓNDE VAN. CIENTOS DE ANDENES EN LOS QUE APROVECHAMOS PARA ESTABLECER UN BALANCE, REVER UNA SITUACIÓN E INTENTAR ABORDAR, MÁS QUE UN TREN, UN CAMBIO DE VIDA. ES UN EXTRAÑO JUEGO EN EL QUE NOS

SUMERGIMOS POR INFINITOS TÚNELES, SIN DARNOS CUENTA DE QUE EN CADA TRASBORDO ESTAMOS CAMBIANDO DEFINITIVAMENTE NUESTRO DESTINO. CON EL SUBTE DESCUBRÍ LA MÁS PODEROSA MÁQUINA DE MIRAR.

FRAGMENTO DE LA PELÍCULA “MOEBIUS”.
DIRIGIDA POR GUSTAVO MOSQUERA R.
ARGENTINA, 1996



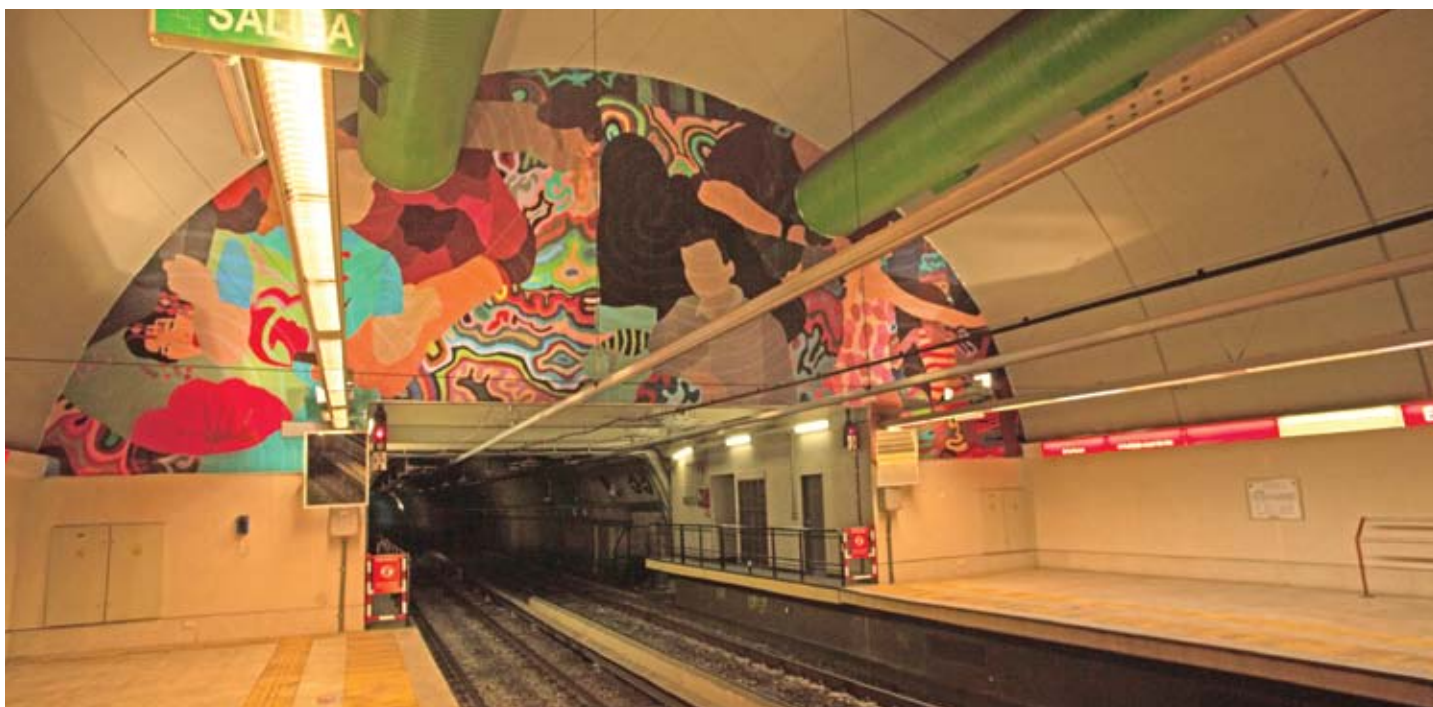
FOTOGRAMA DE LA PELÍCULA “MOEBIUS”. ESTACIÓN SAN JOSÉ, LÍNEA E

EL SUBTE EN LA CULTURA PORTEÑA

La cultura es el ámbito en el que se reconoce el individuo. El Subte de Buenos Aires, en su carácter de espacio público, ha sido y es escenario de distintas manifestaciones de ese modo de darse lo particular al mundo.

Desde muy temprano, la obra de numerosos escritores y artistas fue definiendo al Subte como un espacio específicamente cultural y con un carácter propio. En los primeros años del Subte porteño diversos medios periodísticos, como la emblemática revista *Caras y Caretas*, dedicaron largos artículos al elogio del progreso tecnológico en materia de transporte urbano. Aplaudiendo a la invención y registrando al mismo tiempo el temor ante la novedad, esas crónicas también manifiestan gran curiosidad para con la Buenos Aires subterránea de la época colonial.

Los antiguos túneles de Buenos Aires serán así una fuente inagotable de atracción para el creciente público lector de la ciudad. Lo propio ocurrirá con el Subte porteño, retratado en coberturas como las de *Mundo Argentino*, que permiten a nuestra mirada recorrer –sorteando cálidamente el paso del tiempo– vivencias en imágenes de aquellos viajes inaugurales: los pasajeros con sus sombreros, sus pantalones cortos o largos, sus bigotes característicos, los largos vestidos de las damas, el guarda, la boletera, el convoy. Presente en su construcción, en el retrato



“SIN TÍTULO”, CAROLINA ANTONIADIS. ESTACIÓN ECHEVERRÍA, LÍNEA B

“MOEBIUS”, JULIA GARIBALDI
TOBIÁS. ESTACIÓN SAN JOSÉ,
LÍNEA E



de su escenario luminoso y progresista, en la inauguración de sus servicios, el periodismo ha continuado acompañando hasta el presente el crecimiento y la modernización de nuestro Subte.

El Subterráneo y la cultura que crecen en su entorno también han hecho pie en la ficción literaria. Los túneles del Subte y sus personajes son protagonistas de la literatura fantástica argentina, tal como ocurre en *Sobre héroes y tumbas*, obra referente de Ernesto Sábato. El Subte se transforma así en un territorio funcional a la necesidad, propiamente artística, de transmitir múltiples significados y matices.

La literatura, acaso como ninguna otra forma de arte con tanta fidelidad, acompañó el proceso de transformación de “la gran aldea” en una ciudad de aires europeos, retratando el progreso materializado en el Subte, aunque sin dejar de ceder a la nostalgia por el mundo perdido. Desaparecido sin embargo muy pronto el horizonte indefinido de progreso con que pergeñó el siglo XIX su imaginario, emergió en la literatura un submundo urbano de personajes marginados. Ese grupo disconforme adoptó por escenarios en la ficción literaria los cafés de Buenos Aires, el tango, los prostíbulos, las pensiones y también este mundo circulante que recorre las entrañas de la ciudad. Roberto Arlt da primeramente forma literaria a aquel mundo, como lo haría luego Julio Cortázar con la Argentina anónima, que sobrevive en los bordes del sistema. Actualmente, el Subte porteño sigue siendo escenario de la prosa y la poesía ciudadanas.

Las artes visuales tienen el potencial de capturar la vida cotidiana que se desarrolla bajo tierra. Así, por su idiosincrasia y belleza, el Subte porteño ha sido elegido como trasfondo de escenas en numerosas películas nacionales, como *La historia oficial* (1985), ganadora del Oscar, o *Goyo* (2024), producida por Cuarzo International Films y Leyenda Films para Netflix.

La historia porteña imprime sus singularidades en los entornos del subterráneo, y sus escenarios resultan tan ubicuos como únicos. Por esas razones, el Subte de Buenos Aires fue asimismo escenario de series reconocidas internacionalmente, como *El jardín de bronce* (2017) filmada para HBO, y diversos largometrajes extranjeros, tales como la coproducción franco-anglo-argentina *Highlander II* (1991) y *Focus* (2015), de Warner Bros.

Algunas obras cinematográficas dieron al Subte un rol protagónico, tornándose en objeto de mirada y reflexión. *Moebius*, filmada por el Instituto del Cine en 1996, construye en torno al subterráneo una alegoría de los tiempos modernos, en la que distancias finitas permiten recorridos infinitos, en la que se mira sin ver, se corre sin destino, se paraliza el tiempo y se fragmenta la visión, sensaciones todas que a diario experimentan los pasajeros del Subte, y que mueven a la reflexión. Las escenas de esta película, rodada en la Línea E, fueron luego



“MOEBIUS”, JULIA
GARIBALDI TOBÍAS.
ESTACIÓN SAN JOSÉ,
LÍNEA E

inmortalizadas en sus andenes por la artista argentina Julia Garibaldi Tobías. Actualmente, las paredes de la estación San José reproducen 13 viñetas de la cinta, incluyendo fragmentos de sus diálogos. Al ofrecer esta narrativa a todos los pasajeros de la Línea, la obra de Garibaldi Tobías invita a adoptar una nueva perspectiva mientras se transita por los túneles del subterráneo.

Historias evocativas del movimiento, encarnadas en personajes inmersos en la experiencia diaria del mundo urbano, son temas recurrentes en el arte metropolitano moderno. Es el caso de *Combinaciones* (2010), ganadora del Martín Fierro y transmitida por *La Nación online*, una serie de unitarios que presenta viñetas de la vida porteña situadas en el Subte y atravesadas por historias de amor, suspenso y comedia.

Otra producción audiovisual notable es *Subte-Polska* (2015), cuyo protagonista polaco de 90 años, Tadeusz, decide escapar de sus problemas y retornar a los tiempos de su juventud. Vuelve entonces al Subte de Buenos Aires, que él mismo había ayudado a construir durante la década de 1930. Mientras persigue este recuerdo nostálgico, aprende a vivir junto a los diarieros, vendedores ambulantes y demás habitantes cotidianos del submundo porteño. El contacto con esa existencia en movimiento lo revitaliza y le permite reencontrarse consigo mismo.

En una escena de la película, Tadeusz se detiene en una de las estaciones de la Línea C para apreciar la obra de Ignacio Zuloaga Zabaleta *El acueducto romano de Segovia*. De repente, la imagen lo absorbe por completo. Los personajes saltan del mural y se corporizan ante él. Lo interrogan sobre anhelos y causas juveniles ya abandonadas. El director invita así a imaginar una sensación extracorpórea, fruto del viaje embriagante que su protagonista emprende por las entrañas subterráneas de la ciudad y de su propio pasado. ¿Alucinación senil o ensoñación de quién acepta dejarse llevar por la historia inscrita en estos túneles?



Testimonio de una historia en movimiento

A lo largo de su historia, el Subte de Buenos Aires ha sido un espacio de identidad y memoria, un reflejo de la ciudad que se mueve sobre él. Desde los primeros azulejos de colores en la Línea A, pensados a comienzos del siglo XX para orientar a los pasajeros analfabetos, hasta la incorporación de murales en cerámica en las Líneas C, D y E, el arte ha sido parte fundamental de su construcción. Trascendiendo la función decorativa, su intención era evocar la historia y las costumbres argentinas, creando un paisaje simbólico que, al ser recorrido cada día por miles de pasajeros, ayudaba a afianzar un sentido de pertenencia.

Sin embargo, a lo largo del tiempo, la red atravesó períodos de crecimiento y abandono. Durante décadas, la expansión se detuvo y las intervenciones artísticas quedaron en un segundo plano. No fue sino hasta la implementación del programa Subte Vive, impulsado por Metrovías en 1997, que la cultura volvió a ocupar un lugar central. Con la música como una de sus principales expresiones, el programa impulsó festivales de jazz en las estaciones, invitando a los viajeros a disfrutar de géneros como el bebop y el blues, y a bailar al ritmo del swing. La historieta y el humor gráfico fueron otros medios impulsados por el programa, a través de concursos nacionales organizados junto a Clarín y la Secretaría de Cultura de la Ciudad, integrando nuevas formas de expresión visual al paisaje subterráneo. También el cine encontró su lugar en los pasillos del Subte, con proyecciones de cortometrajes y concursos de guiones realizados en colaboración con el INCAA. Por su parte, la restauración y creación de murales permitió revitalizar estaciones, resignificando su estética y su vínculo

Escalas musicales

A fines de 2015, las entrañas de la Línea H se transformaron, por una noche, en un circuito inesperado de escenarios subterráneos.

Cuatro estaciones –Corrientes, Humberto 1º, Inclán y Parque Patricios– alojaron un festival de música en vivo, *Pepsi Music Underground*, que movilizó a más de 800 personas a través de trenes especialmente dispuestos para la ocasión.

La propuesta fue audaz: una secuencia de recitales en la penumbra del Subte, donde cada andén se convirtió en una nueva escala musical. La apertura estuvo a cargo de Bandalos Chinos, banda emergente seleccionada por concurso, y el recorrido continuó con Illya Kuryaki and The Valderramas, el Cuarteto de Nos y Babasónicos, quienes cerraron la noche entre luces, canciones y vapor de túnel.

El evento fue impulsado con el objetivo de repensar al Subte como un espacio cultural capaz de albergar experiencias estéticas

inusuales. Entre estación y estación, performances acústicas en los coches –como la de Leo García– y breves intervenciones artísticas mantuvieron viva la sorpresa. Este inédito recorrido musical, buscó reforzar la presencia del subterráneo en la vida cultural de la ciudad, reactivando su potencial como escenario público en un momento de creciente experimentación artística en los espacios urbanos.





“PUBLICIDADES ANTIGUAS”,
PEDRO CUEVAS.
ESTACIÓN PERÚ, LÍNEA A



con la historia y la identidad porteña. De este modo, con una propuesta diversa que abarcó una gama de formas artísticas, el Subte de Buenos Aires recuperó su rol como un espacio de encuentro y expresión urbana.

Desde 2013, el Plan de Gestión Cultural y Patrimonial de Subterráneos de Buenos Aires coordinó este proceso, con proyectos destinados a la conservación del acervo artístico y la creación de nuevas obras que reflejan la vida contemporánea de la ciudad. Pero más allá de las iniciativas institucionales, el Subte es también un espacio en el que la propia sociedad deja su huella. En sus andenes y pasillos, en los carteles, las intervenciones y las voces que lo habitan, se inscribe el pulso de la vida urbana porteña. Así, cada estación es más que un punto de paso: es testimonio de una historia en movimiento.

Huellas del pasado

El Subte es un espacio donde la memoria urbana se preserva y se resignifica. La conservación del patrimonio histórico en sus estaciones permite a los pasajeros un viaje que trasciende lo cotidiano, invitándolos a sumergirse en fragmentos del pasado que habitan entre andenes y túneles.

Un ejemplo de este compromiso es la intervención artística en la estación Perú de la Línea A, donde se reprodujeron publicidades de principios del siglo XX, evocando la época en que esta Línea comenzó a operar. Las imágenes de productos como galletitas Bu-Bu, cigarrillos Cábula o píldoras Reuter, reinterpretadas por el artista Pedro Cuevas, permiten vislumbrar cómo era el lenguaje visual de aquel entonces. Las obras dispuestas en los nichos de la estación son más que decoración; ellas dialogan con los viajeros, conectándolos con la sociedad que, hace más de un siglo, recorría esos mismos pasillos.

LÍNEAS E IDENTIDADES CULTURALES

Línea A: un viaje por la literatura ilustrada de Buenos Aires

La Línea A, la más antigua de la red, transporta a los pasajeros a través de un recorrido que fusiona historia y arte. Sus estaciones evocan la construcción de la identidad nacional con referencias a los pueblos originarios, la inmigración y los símbolos porteños. Desde las publicidades antiguas en Perú hasta los homenajes a escritores en San Pedrito y a Paco Urondo en Puán, cada parada es un testimonio de la cultura y la memoria de Buenos Aires. En Lima,

las historietas de Horacio Altuna y los retratos de músicos de Herminegildo Sábat reflejan la diversidad y la creatividad porteña.

En el pasillo que conecta la estación Perú de la Línea A con la estación Catedral de la Línea D se encuentra emplazado el mural “El mundo según Mafalda”, inaugurado en 2008 por el célebre Quino, dibujante y autor de la icónica historieta. Esta obra ocupa un lugar destacado dentro del valioso acervo cultural del Subte.



“GENTE DE BUENOS AIRES”, HORACIO ALTUNA. ESTACIÓN LIMA, LÍNEA A



“EL MUNDO DE MAFALDA”, QUINO. ESTACIÓN PERÚ, LÍNEA A

Línea B: un trayecto entre la memoria histórica y la identidad cultural

La Línea B, identificada con el color rojo, conecta la ciudad a lo largo de la Avenida Corrientes y ofrece un abanico de representaciones culturales. En sus estaciones conviven la simbología precolombina, la pampa húmeda y la jungla sudamericana con homenajes a figuras icónicas como el cantante Carlos Gardel en la estación homónima. Allí, los mosaicos

y el fileteado porteño recrean el espíritu del tango y del mítico barrio del Abasto. La memoria también tiene su lugar en Pasteur-AMIA, donde murales e ilustraciones invitan a la reflexión sobre el atentado a la mutual judía. En De los Incas-Parque Chas, las esculturas de inspiración precolombina resaltan el legado de los pueblos originarios.



“TIRA ENRIQUETA AMIA”, LINIERS. ESTACIÓN PASTEUR-AMIA, LÍNEA B

Un paseo por el tiempo

En fechas especiales, la Línea A vuelve a llenarse de historia cuando los emblemáticos coches La Brugeoise regresan a las vías para revivir los primeros años del Subte porteño. Restaurados con su diseño original, sus ventanas de guillotina, sus asientos de madera y su iluminación tenue, estas formaciones permiten a los pasajeros viajar en el tiempo y experimentar el Subte tal como fue en sus inicios. En 2017, su reaparición generó gran emoción entre vecinos y turistas, que colmaron los cupos del primer paseo nocturno tras su restauración. Con una convocatoria masiva, cientos de personas participaron en los sorteos organizados para ser parte de esta experiencia única.

Todos los 1º de diciembre se celebra un doble acontecimiento: el Aniversario del Subte de Buenos Aires, establecido en 1913, y el inicio de la gestión de Emova, desde 2021. La confluencia de ambos aniversarios es un incentivo suficiente para hacer del Día del Subte una verdadera conmemoración. Cada año, en esta fecha, se organiza un recorrido con los coches históricos, combinando el viaje con una serie de intervenciones artísticas. Reponiendo la ambientación porteña de 1913 y su espíritu de época.

Estos recorridos han sido posibles gracias a un trabajo sostenido de preservación y puesta en valor del material histórico del Subte. La Asociación Amigos del Tranvía ha desempeñado un rol clave en la restauración de las unidades La Brugeoise y en la conservación de otros coches retirados de servicio, como los Siemens de la Línea C y las unidades United Electric de la Línea A.

Además, el Taller Polvorín sigue albergando la histórica locomotora tranviaria 908, pieza clave en la historia del transporte urbano de Buenos Aires. Mantener viva esta memoria ferroviaria permite que nuevas generaciones descubran la evolución del Subte y valoren su impacto en la ciudad.



BAILARINES DE TANGO. ESTACIÓN PERÚ, LÍNEA A



BANDONEONISTA.
ESTACIÓN PERÚ, LÍNEA A

LÍNEAS E IDENTIDADES CULTURALES

Línea C: un recorrido por tierras conocidas

La Línea C, la más corta de la red, rinde homenaje a la herencia española a través de sus murales. Desde su inauguración, esta Línea incorporó el muralismo como forma de expresión, una tradición que continúa vigente. Sus estaciones combinan paisajes de ciudades emblemáticas de España con representaciones de los primeros encuentros entre europeos y pueblos originarios. En San Juan, los murales evocan el esplendor arquitectónico de Zamora, Salamanca y León, mientras que en Independencia, la historia del puerto de Buenos Aires cobra protagonismo. En Constitución, las escenas de Florencio Molina Campos trasladan a los pasajeros a la pampa argentina, reforzando el diálogo cultural entre ambos continentes.



“PAISAJES DE ESPAÑA: LEVANTE, ALBACETE, MURCIA Y VALENCIA”. ESTACIÓN SAN JUAN, LÍNEA C



“PAISAJES DE ESPAÑA: ZAMORA, SALAMANCA Y LEÓN”. ESTACIÓN SAN JUAN, LÍNEA C

Línea D: el arte contemporáneo se encuentra con las pasiones argentinas

La Línea D, que atraviesa barrios emblemáticos como Palermo y Belgrano, mezcla la tradición muralista de los años 30 con intervenciones contemporáneas. Sus estaciones son una galería de historia y cultura argentina, con escenas que retratan la independencia, la vida rural y los personajes clave de la nación. En José Hernández, las obras de Raúl Soldi y Rogelio Polesello suman una impronta artística abstracta y teatral, mientras que, en Juramento, un homenaje a los caídos en Malvinas resalta la memoria reciente.



“EL ENSAYO”, RAÚL SOLDI. ESTACIÓN JOSÉ HERNÁNDEZ, LÍNEA D



“SIN LÍMITES I Y II”, ROGELIO POLESSELLO. ESTACIÓN JOSÉ HERNÁNDEZ, LÍNEA D



“SAN JOSÉ DE FLORES Y LUJÁN, LA QUINTA Y EL RANCHO EN 1835”,
ALFREDO GUIDO. ESTACIÓN 9 DE JULIO, LÍNEA D



DETALLE DE LA OBRA DE RODOLFO MEDINA, LÍNEA C.

El compromiso no se limita a rescatar el valor de lo visible. Implica, además, una reflexión sobre el papel del Subte como testigo de los cambios sociales y políticos de la ciudad. Las intervenciones artísticas y los procesos de restauración permiten que los usuarios experimenten un contacto directo con la historia viva



“LA GESTA SANMARTINIANA”. ESTACIÓN SAN MARTÍN, LÍNEA C

LÍNEAS E IDENTIDADES CULTURALES

Línea E: paisajes argentinos y el espíritu del tango

La Línea E, identificada con el color violeta, reúne murales históricos y contemporáneos que plasman la evolución de Buenos Aires. La tradición tanguera encuentra su punto de referencia en Boedo, donde Pedro Cuevas homenajea a Homero Manzi y Aníbal Troilo, mientras que los murales de Alfredo Guido

transportan a una época en la que el barrio aún conservaba su fisonomía de calles de tierra y casas bajas. En otras estaciones, la naturaleza, el dinamismo de la ciudad y escenas de la historia argentina completan un recorrido que invita a descubrir los múltiples rostros de la metrópoli.



“JUJUY: LOS GAUCHOS NORTEÑOS”, ALEJANDRO SIRIO. ESTACIÓN JUJUY, LÍNEA E



“CATARATAS DEL IGUAZÚ”. ESTACIÓN SAN JOSÉ, LÍNEA E

Línea H: la impronta de Buenos Aires, de norte a sur

Por último, la Línea H, la más nueva de la red, ha sido concebida como un paseo subterráneo del tango. En cada estación, los pasajeros encuentran referencias a figuras fundamentales del género, desde Discépolo y Piazzolla hasta Tita Merello, cuyo rostro quedó inmortalizado en un mural de Martín Ron. Pero esta Línea también es un espacio de reivindicación y

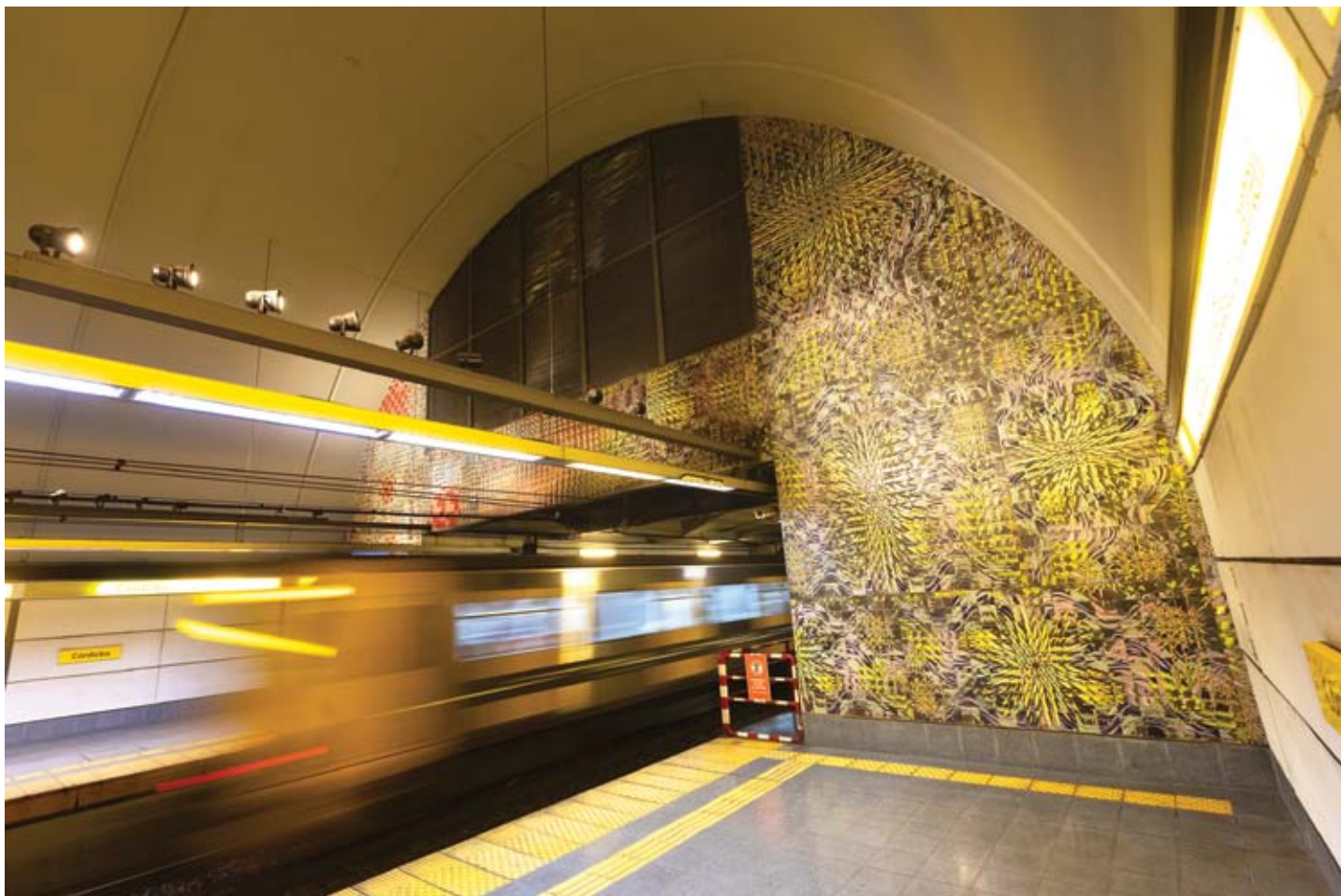
diversidad: la estación Santa Fe-Carlos Jáuregui es la primera en el mundo en llevar el nombre de un activista LGBT+, con una intervención artística que celebra la igualdad y la memoria de su lucha. Así, la Línea H no solo rinde tributo al tango, sino que también se posiciona como un símbolo de inclusión dentro del Subte porteño.



“CAMBALACHE”, ALFREDO MARTÍNEZ. ESTACIÓN CORRIENTES, LÍNEA H



“MILONGA CON VARIACIONES”, OSCAR GRILLO. ESTACIÓN HUMBERTO 1º, LÍNEA H



“EL DÍA QUE ME QUIERAS”, “AMABLEMENTE” Y “SUR”, MANUEL AMEZTOY Y ERNESTO ARELLANO.
ESTACIÓN CÓRDOBA, LÍNEA H

de Buenos Aires mientras transitan por sus arterias subterráneas. Cada mural restaurado, cada cartel recuperado y cada detalle conservado en las estaciones revela cómo el Subte ha sido, y sigue siendo, un espejo de la identidad cultural de la ciudad.

Hacer frente al desafío de preservar los artefactos y productos de la historia urbana conduce a importantes innovaciones. Un hito de este compromiso institucional fue el Laboratorio Patrimonial Centenera, operado por SBASE. Ubicado en un predio compartido con los talleres Polvorín y Bonifacio, este espacio fue concebido como taller de restauración y centro multidisciplinario dedicado a la preservación y difusión del acervo cultural de la ciudad. Allí se trabaja en la restauración de murales, la reproducción de piezas patrimoniales y la conservación de objetos históricos provenientes de estaciones protegidas por leyes y decretos, combinando saberes técnicos y artísticos en colaboración con universidades, escuelas y organizaciones de la sociedad civil.



EXHIBICIÓN DE LA MUESTRA FOTOGRÁFICA VIVIR EL SUBTE DE BUENOS AIRES, 110 AÑOS EN IMÁGENES.
ESTACIÓN FAC. DE DERECHO, LÍNEA H

IMPULSANDO LA CULTURA URBANA

La captura del movimiento



Mucho más que un simple medio de transporte, el Subte es un escenario donde se entrelazan historias, gestos cotidianos y paisajes urbanos, que a menudo pasan desapercibidos en la prisa del día a día.

En 2024 Emova inició el proyecto *Instantáneas en el Subte*, una iniciativa que propuso detener el ritmo acelerado de la ciudad para invitar a la contemplación. Un grupo de fotógrafos, seleccionados a través de una convocatoria abierta, recorrió túneles, estaciones y talleres para capturar, con una mirada sensible, aquello que sostiene y da vida al Subte: el movimiento constante, pero también las pausas, los rostros anónimos, la luz que se filtra entre estructuras de hierro y los espacios silenciosos que emergen cuando el último tren parte.

Las imágenes hacen mucho más que registrar: transforman. A través de técnicas como el barrido, el zooming y el juego de claroscuros, los fotógrafos que participaron del proyecto reinterpretaron ese escenario como un territorio donde conviven el apuro matutino y la calma de la madrugada, el bullicio de los pasajeros y el trabajo invisible que mantiene la red en funcionamiento. La exposición, pensada como una muestra itinerante, viajó entre estaciones y líneas, dialogando con el flujo cotidiano de los pasajeros e integrándose al paisaje urbano subterráneo. Así, el Subte pudo transportar, además de personas, imágenes, memorias y sensaciones, convirtiéndose en un espacio donde la comunidad conecta con su propia historia e identidad en movimiento.

La conmemoración del 110° aniversario del Subte y el segundo aniversario de Emova también fue la ocasión para realizar una exposición fotográfica que estableció un diálogo visual entre el pasado y el presente del sistema de transporte subterráneo de la ciudad.



EXPOSICIÓN ITINERANTE “INSTANTÁNEAS EN EL SUBTE. UN VIAJE ENTRE EL DÍA Y LA NOCHE”.
ESTACIÓN CORREO CENTRAL, LÍNEA H



NICOLÁS FERREYRA,
ESTACIÓN ECHEVERRÍA,
LÍNEA B



USUARIA EN LA EXHIBICIÓN DE LA MUESTRA FOTOGRÁFICA VIVIR EL SUBTE DE BUENOS AIRES. ESTACIÓN FAC. DE DERECHO, LÍNEA H



MARIO PASSERA, ESTACIÓN 9 DE JULIO, LÍNEA D



NICOLÁS FERREYRA. TALLER NAZCA, LÍNEA A

GUILLERMO VILLA,
ESTACIÓN PERÚ,
LÍNEA A



La muestra reunió imágenes históricas, desde la inauguración del Subte en 1913 hasta la actualidad, junto con fotografías recientes que retratan la vida cotidiana del servicio. Exhibida a gran escala en la estación Facultad de Derecho de la Línea H –un espacio emblemático por su amplitud y el constante flujo de estudiantes y turistas–, la exposición invitó a los pasajeros a recorrer más de un siglo de transformaciones urbanas y tecnológicas. Las fotografías históricas, provenientes del Archivo General de la Nación y la Biblioteca Nacional Mariano Moreno, se combinaron con imágenes actuales aportadas por Emova y SBASE, creando un recorrido que evidenció cómo el Subte ha modelado la movilidad urbana y se ha consolidado como un medio de transporte sustentable en la Ciudad.

La integración de la fotografía a las estaciones refuerza su condición como lugar de encuentro, donde el arte y la vida cotidiana se cruzan en cada andén. Las fotografías no solo reflejan la infraestructura y la operación diaria, sino que también abren una ventana a lo invisible: las despedidas apresuradas, los abrazos furtivos, la luz que cae sobre un banco vacío, los gestos que narran sin palabras. Estas instancias permiten a cada usuario encontrar un nuevo motivo para mirar, para detenerse, aunque sea por un instante, y descubrir su propio Subte.

Ajedrez en Movimiento: Desafío en el Subte



En el ajedrez la creatividad se despliega entre reglas estrictas, y cada movimiento conecta a la estrategia con la imaginación. Inspirándose en la riqueza del juego, el Subte de Buenos Aires se transformó en un tablero vivo con la iniciativa “Ajedrez en Movimiento: Desafío en el Subte”, organizada por Emova.



PARTICIPANTES DEL
TORNEO "AJEDREZ EN
MOVIMIENTO: DESAFÍO
EN EL SUBTE"
ESTACIÓN LAS HERAS,
LÍNEA H

En el corazón de la Estación Las Heras y rodeada por el pulso incesante de la ciudad, la Campeona Mundial Sub-20 de 2023, Candela Francisco, desafió en simultáneo a más de 30 usuarios, creando un espectáculo único que atrajo tanto a jugadores como a transeúntes curiosos. La actividad se realizó en diversas oportunidades a partir de 2024 y no sólo promovió el ajedrez como un ejercicio de pensamiento y disciplina, sino que también reflejó valores fundamentales como el compromiso, la dedicación y el esfuerzo.



El entusiasmo generado por este encuentro se extendió luego a un segundo torneo interno con colaboradores de Emova, donde participaron trabajadores de distintas áreas: mantenimiento, atención al usuario, ingeniería, seguridad, y otros sectores. La diversidad de participantes mostró cómo el ajedrez trasciende roles y jerarquías, conectando a las personas a través de un desafío intelectual compartido. De este modo, el Subte reafirma su papel como un espacio que no solo transporta personas, sino también ideas, encuentros y experiencias que enriquecen la vida urbana.

Candela Francisco: un pequeño resumen de una gran carrera

Para Emova el ajedrez es una excelente herramienta de aprendizaje en todas las etapas de la vida porque permite desarrollar tácticas de anticipación, planificación y ejecución precisas, invitando a superarse permanentemente. Con esta premisa, la empresa buscó acercar este deporte a la comunidad de usuarios y colaboradores y encontró en Candela Francisco a la embajadora ideal, que muestra que todas las metas son alcanzables con esfuerzo y dedicación. Por ello, se firmó un acuerdo de sponsoreo con Candela, que con 17 años se consagró como Campeona Mundial de

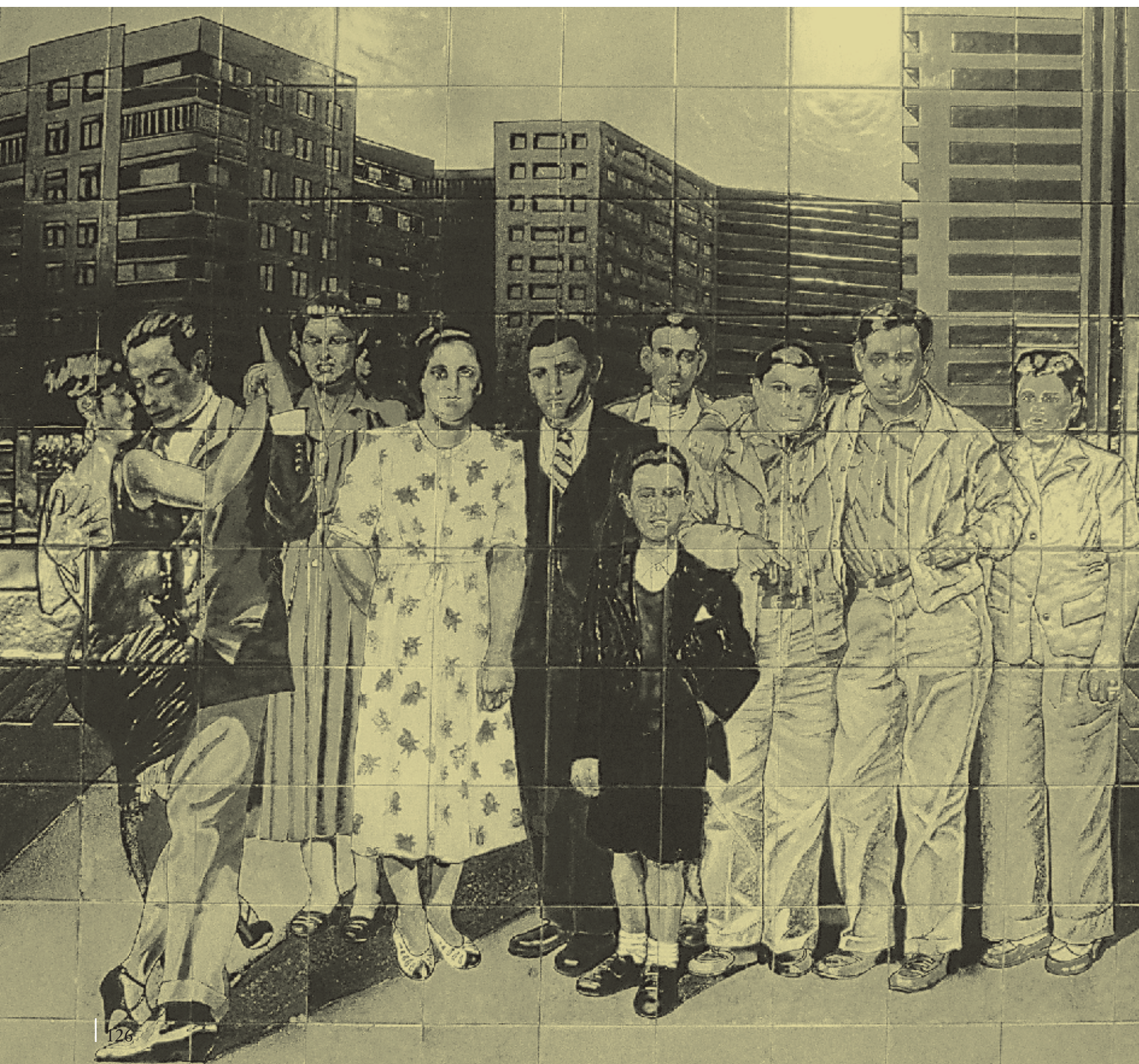


CANDELA FRANCISCO, CAMPEONA
MUNDIAL DE AJEDREZ SUB-20



JOAQUÍN ACUÑA PRESIDENTE DE
EMOVA Y CANDELA FRANCISCO

Ajedrez Sub-20 en 2023, marcando un hito al convertirse en la primera mujer argentina en lograr este título.



LOS MURALES *del Subte*

Finalmente, el viaje aminora su rápida marcha. Hemos llegado a destino. Entonces, los pasajeros que a diario cruzan ágilmente la ciudad en el Subte se maravillan ante fragmentos de arte que embellecen los andenes, vestíbulos y pasajes de la Buenos Aires subterránea. Los murales del Subte porteño han creado, con su belleza, un espacio cálidamente humano.

EL OJO NO ES SIMPLEMENTE EL CENTRO DE UNA PERSPECTIVA GEOMÉTRICA. EL OJO ES EL PROYECTOR DE UNA FUERZA HUMANA. UNA POTENCIA ACLARADORA SUBJETIVA REALZA LAS LUCES DEL MUNDO... LA BELLEZA ES A LA VEZ UN RELIEVE DEL MUNDO CONTEMPLADO Y UNA ELEVACIÓN EN LA DIGNIDAD DE VER.

GASTON BACHELARD



EL DESATINO | GUSTAVO GRÜNIG (1991) | ESTACIÓN FEDERICO LACROZE | LÍNEA B



HOMENAJE A TRES NIÑAS INMOLADAS | MILDRED BURTON (1991) | ESTACIÓN DORREGO | LÍNEA B



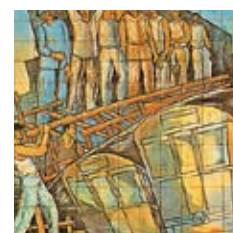
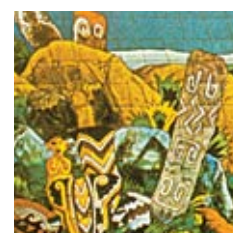
EL TIGRE | ROBERTO SCAFIDI (1991) | ESTACIÓN DORREGO | LÍNEA B

RETRATO DE IDENTIDAD

El arte testimonia sutilmente la vida y el carácter de un pueblo. De los griegos, por ejemplo, más allá de sus *monumenta litteraria*, han llegado a nosotros esculturas y templos que revelan su esplendor, y particularmente, su luminoso y sereno modo de hallarse en el mundo. Análogamente, los murales del Subte de Buenos Aires reflejan el dolor, el trabajo, la soledad, la compleja socialización, la generosidad, la memoria compartida, la dicha y la esperanzada búsqueda de la identidad de nuestra patria.

La red de subterráneos de Buenos Aires está embellecida con más de un centenar de murales cerámicos, cementos policromados y relieves realizados en épocas diversas y con variadas intenciones estéticas y culturales. Esos murales retratan el entrelazamiento de la sangre indígena con la sangre hispánica en nuestra tierra, rinden homenaje—reflejando un marcado predominio de las relaciones bilaterales con España en la década de 1930— a las principales ciudades españolas, y también recuerdan relevantes acontecimientos históricos argentinos (gloriosos algunos, como la Reconquista de Buenos Aires o la Batalla de Chacabuco, dolorosos otros, como el hundimiento del Crucero A.R.A. General Belgrano). Igualmente, registran motivos ciudadanos desde principios del siglo XIX, reflejan rústicas escenas del campo argentino, celebran el crecimiento industrial y el desarrollo agropecuario del país, recogen la violencia patética (y todavía no cicatrizada) de los años más tristes del último cuarto del siglo XX y la íntima soledad con que las personas simples enfrentan la crudeza del mundo contemporáneo.

Así, sin proponérselo, pero como mérito a la persistencia silenciosa de artistas y de emprendedores institucionales, la muralística subterránea se ha erigido a sí misma como una luminosa pantalla móvil y gigante en la que se proyecta, con recortada y reconocible figura, nuestra identidad. Como en toda creación artística, la obra yace muda esperando que una nueva conciencia transeúnte la obligue a expresar algo nuevo (y a decir, a menudo, cosas muy diversas a las que el artista creador tuvo en mente). En la riqueza de la mirada yace el posible reconocimiento, ya individual, ya colectivo, de pertenencia a un pueblo, a una ciudad o a una familia, y con ello la posibilidad de establecer lazos que cristalicen en obras colectivas. Aquel pasajero que ejercite esa facultad pronto advertirá la riqueza de pensamiento y de emoción que esos testimonios intensos y lúcidos de nuestro ser ciudadano pueden ofrecernos a diario en los andenes del Subte.





LOS DIEZ CICLOS ICONOGRÁFICOS

Para ordenar estéticamente la compleja variedad de temas y las sucesivas etapas creativas de los murales del Subte, es posible pensar diferentes unidades de sentido. Porque, aun cuando las más de cien obras artísticas presentan múltiples motivos y estilos, hay ciertamente afinidades compartidas y significados comunes entre ellas.

Así, pueden descubrirse diez ciclos iconográficos:

- Paisajes de España
- El progreso del país entre 1830 y 1930
- Herencia indígena en América
- Herencia española en América
- Acontecimientos históricos argentinos
- Motivos ciudadanos
- Murales escolares
- Centro Cultural Recoleta, verano de 1991
- Murales de artistas consagrados
- Postales del presente

IGLESIA DEL PILAR DE BUENOS AIRES |
JOSÉ MILLÉ (1938) | ESTACIÓN
PLAZA ITALIA | LÍNEA D



EL SUBTE DE LOS ESPAÑOLES

Ciclo iconográfico “Paisajes de España”

Los murales de la Línea C, cuya realización fue impulsada por el ingeniero español Don Rafael Benjumea y Burín, Conde de Guadalhorce, presidente de la CHADOPyF (empresa que construyera la Línea C en la década del 30), nos presentan diversas vistas y monumentos arquitectónicos de las principales regiones y ciudades de España. La elección de los motivos no fue casual, ya que su intención era, en gran medida, exhibir el excelente estado de las relaciones que entonces Argentina tenía con España, hecho que se materializó en la construcción del Subte con la inversión de capitales españoles.



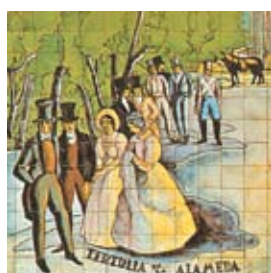
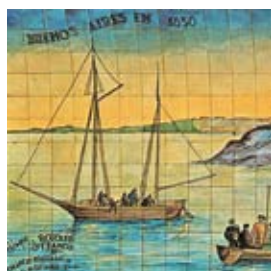
ÁVILA, TOLEDO, SORIA Y SEGOVIA | MARTÍN S. NOEL Y MANUEL ESCASANY (1934) | ESTACIÓN DIAGONAL NORTE | LÍNEA C



EL ACUEDUCTO ROMANO DE SEGOVIA | IGNACIO ZULOAGA (1934) | ESTACIÓN AVENIDA DE MAYO | LÍNEA C



ALICANTE, VALENCIA, TERUEL, HUESCA Y ZARAGOZA | MARTÍN S. NOEL Y MANUEL ESCASANY (1934) | ESTACIÓN LAVALLE | LÍNEA C



1830 | (DETALLES)

IDEARIO DEL PROGRESO

Ciclo iconográfico “El progreso del país entre 1830 y 1930”

En el año 1929 se precipitó una gran crisis económica mundial que afectó también a nuestro país. La Línea D fue construida a mediados de la década del '30 cuando Argentina, ya recuperada, asomaba al concierto mundial como una nación de gran potencial económico. En los murales pertenecientes a este ciclo se retrata, en andenes enfrentados, el progreso del país entre 1830 y 1930, ilustrando particularmente el papel de las nuevas tecnologías en ese desarrollo. Por ejemplo, en la Estación Catedral, uno de los murales elige a su propio presente como el momento privilegiado en que el país puede exhibir con orgullo sus logros. Buenos Aires en 1936 retrata (y celebra) la construcción de la red del Subte, presentándola además como la solución a los crecientes problemas del tránsito en la ciudad.



BUENOS AIRES EN 1830 | RODOLFO FRANCO (1936) | ESTACIÓN CATEDRAL | LÍNEA D



BUENOS AIRES EN 1936 | RODOLFO FRANCO (1936) | ESTACIÓN CATEDRAL | LÍNEA D



BUENOS AIRES EN 1936 | (DETALLE)

VOCES DE LA TIERRA

Ciclo iconográfico “Herencia indígena en América”

La década del '30 constituye, asimismo, un período en el que Argentina busca definir su identidad, que –como en el resto de los países hispanoamericanos– pendulaba entre su herencia europea y su herencia indígena. En el caso particular de nuestro país, aun cuando el paradigma cultural se orientó durante esa década hacia los valores tradicionales de la época colonial (verticalidad del orden político y catolicismo, entre otros), fue sin embargo reconocido y resignificado, al mismo tiempo, el aporte de las culturas nativas. El hecho de que algunos de los murales que decoran la Línea D ilustren leyendas y costumbres autóctonas puede ser interpretado como parte de ese proceso, aun cuando la representación de los mitos indígenas en los muros del Subte delata en buena medida hasta qué punto esas historias, otrora vivas en la cultura oral criolla, comenzaban a resultar extrañas –y hasta pintorescas– para una sociedad porteña cada vez más europeizada.



CANCIONES, COSTUMBRES Y LEYENDAS
DEL PAÍS DE LA SELVA | (DETALLE)



CANCIONES, COSTUMBRES Y LEYENDAS DEL PAÍS DE LA SELVA | ALFREDO GUIDO (1938) | ESTACIÓN BULNES | LÍNEA D



ARQUEOLOGÍA DIAGUITA, LOS VALLES, LA ZAFRA DE LA CAÑA Y LOS INGENIOS | ALFREDO GUIDO (1939) | ESTACIÓN BULNES | LÍNEA D



LOS POBLADORES DEL ALTIPLANO | RODOLFO FRANCO (1939) | ESTACIÓN SCALABRINI ORTIZ | LÍNEA D



ALMERÍA (ESPAÑA): LA ESPERA | RAFAEL CUENCA MUÑOZ (1939) | ESTACIÓN PALERMO | LÍNEA D



Diversas estaciones de la Línea C están decoradas con motivos islámicos que dan cuenta de la presencia musulmana en la Península Ibérica entre los siglos VIII y XV. Ejemplos de estos motivos pueden observarse en mayólicas que decoran los vestíbulos y pasillos de las estaciones San Juan y Avenida de Mayo. A éstos puede sumarse una inscripción en árabe, presente en numerosas ocasiones en la Estación Independencia, cuya traducción al castellano es “Sólo Dios es vencedor”.



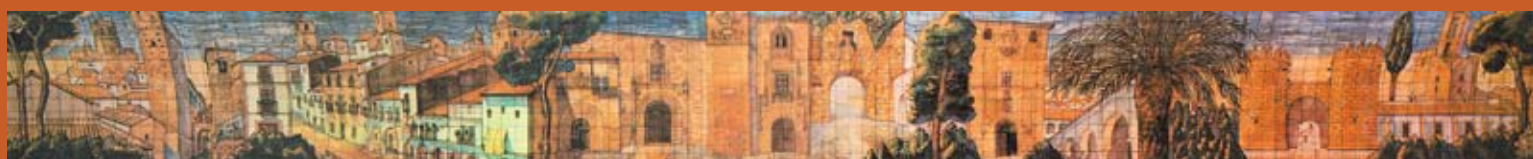
ESCUDOS CERÁMICOS DE BADAJOZ, LEÓN, SALAMANCA Y CÁCERES (1934) | ESTACIÓN SAN JUAN | LÍNEA C



BILBAO, SANTANDER, SAN SEBASTIÁN, ÁLAVA Y NAVARRA | MARTÍN S. NOEL Y MANUEL ESCASANY (1934) | ESTACIÓN MORENO | LÍNEA C



BURGOS, MADRID, ARANJUEZ, EL ESCORIAL Y MADRID (PUERTA DE ALCALÁ) | MARTÍN S. NOEL Y MANUEL ESCASANY (1934) | ESTACIÓN DIAGONAL NORTE | LÍNEA C



LEVANTE, ALBACETE, MURCIA Y VALENCIA | MARTÍN S. NOEL Y MANUEL ESCASANY (1934) | ESTACIÓN SAN JUAN | LÍNEA C



EL CAMINO A CÓRDOBA DEL TUCUMÁN | RODOLFO FRANCO (1938) | ESTACIÓN AGÜERO | LÍNEA D



JUJUY: SUS RIQUEZAS NATURALES | ALEJANDRO SIRIO (1939) | ESTACIÓN JUJUY | LÍNEA E



SAN JOSÉ DE FLORES, LUJÁN, LA QUINTA Y EL RANCHO HACIA 1835 | ALFREDO GUIDO (1936) | ESTACIÓN 9 DE JULIO | LÍNEA D



LUJÁN, SUS CEREALES, GANADERÍA Y FRIGORÍFICOS Y EL RÍO DE LA PLATA HACIA 1936 | ALFREDO GUIDO (1936) | ESTACIÓN 9 DE JULIO | LÍNEA D



ROSARIO, SAN LORENZO, LA POSTA, LA TRILLA, LA CHACRA Y SANTA FE HACIA 1836 | ALFREDO GUIDO (1938) | ESTACIÓN FACULTAD DE MEDICINA | LÍNEA D



SANTA FE, EL PUENTE SETÚBAL, EL RÍO PARANÁ Y ROSARIO HACIA 1938 | ALFREDO GUIDO (1938) | ESTACIÓN FACULTAD DE MEDICINA | LÍNEA D



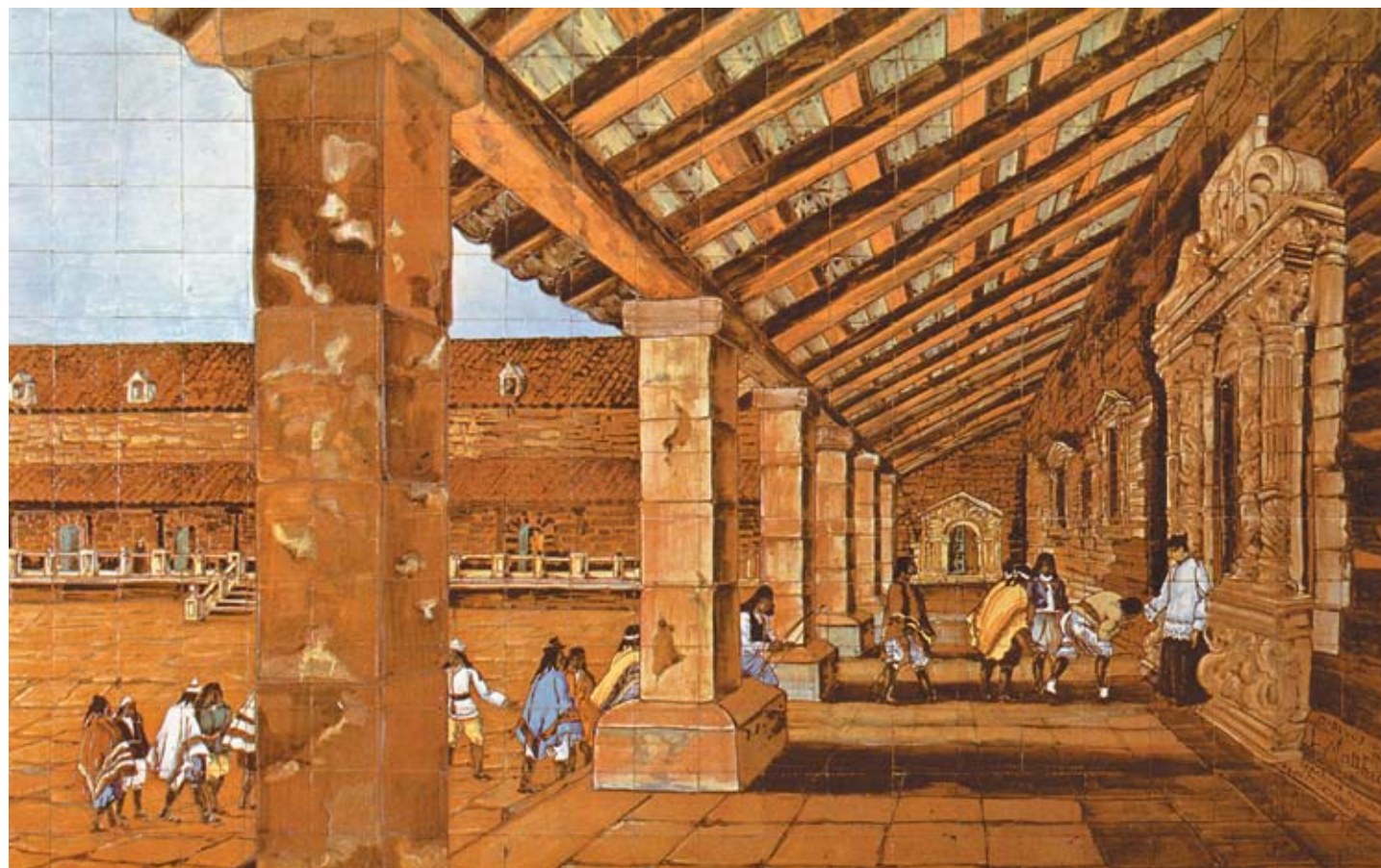
LA VISITA DEL GOBERNADOR A LA MISIÓN
DE SAN IGNACIO MINÍ | LÉONIE MATTHIS
DE VILLAR (1938) | ESTACIÓN PLAZA
ITALIA | LÍNEA D (DETALLE)

ENCUENTRO DE DOS MUNDOS

Ciclo iconográfico “Herencia española en América”

Varios murales de la Línea D, en sintonía con el gran homenaje a la tierra y la cultura de España cristalizado en la temprana muralística de la Línea C, presentan diversos motivos que recuerdan la herencia española en el Nuevo Mundo. Los murales también destacan la influencia de la Iglesia Católica en el proceso de evangelización y europeización de las costumbres indígenas. Por ejemplo, en la Estación Plaza Italia tres bellos murales basados en pinturas de la artista francesa Léonie Matthis de Villar (*El besamanos de los caciques*, *La visita del Gobernador a la Misión de San Ignacio Miní* y *Casamientos colectivos*) registran, con rigor histórico, la tarea de los jesuitas en la Mesopotamia argentina y el Paraguay.

EL BESAMANOS DE LOS CACIQUES | LÉONIE
MATTHIS DE VILLAR (1938) | ESTACIÓN
PLAZA ITALIA | LÍNEA D



HISTORIA SUBTERRÁNEA

Ciclo iconográfico “Acontecimientos históricos argentinos”

Diversos murales de las Líneas D y E ilustran acontecimientos decisivos en la historia de nuestro país. Ese hecho no es casual si se tiene en cuenta que en la “construcción de la Nación” (como tradicionalmente ha categorizado este proceso la historiografía argentina) la resignificación de acontecimientos relevantes del pasado ha sido una herramienta permanente en la construcción y fijación de la identidad nacional. Algunos de esos murales hacen además referencia a los nombres de las estaciones que decoran.



LA CUESTA DE CHACABUCO | PEDRO SUBERCASEAUX (ORIGINAL DE 1908) |
ESTACIÓN CONGRESO DE TUCUMÁN | LÍNEA D



LA RECONQUISTA DE BUENOS AIRES |
CHARLES FOUQUERAY (ORIGINAL DE 1909) |
ESTACIÓN CONGRESO DE TUCUMÁN | LÍNEA D

LA BATALLA DE CASEROS (DETALLE)



LA BATALLA DE CASEROS | LÉONIE MATTHYS DE VILLAR (1938) | ESTACIÓN URQUIZA | LÍNEA E



TRABAJO EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES |
BENITO QUINQUELA MARTÍN (1939) |
ESTACIÓN PLAZA ITALIA | LÍNEA D

POSTALES DE BUENOS AIRES

Ciclo iconográfico “Motivos ciudadanos”

Las imágenes plasmadas en murales de las Líneas B, D y E retratan escenas típicas de la vida de la Ciudad de Buenos Aires y sus suburbios. Algunos representan escenas del siglo XIX, retratando una Buenos Aires agreste y de serenas costumbres. Otros, en cambio, incorporan la agitada actividad comercial e industrial de los años '30: el proceso de construcción del Subte, por ejemplo, ha quedado retratado en el cemento policromado *La descarga de los convoyes* de Benito Quinquela Martín (Estación Plaza Italia).



ETERNO EN EL
ALMA Y EN EL
TIEMPO | “LEÓN”
UNTROIB (1985)
| ESTACIÓN
CARLOS GARDEL
| LÍNEA B

La restauración de los murales

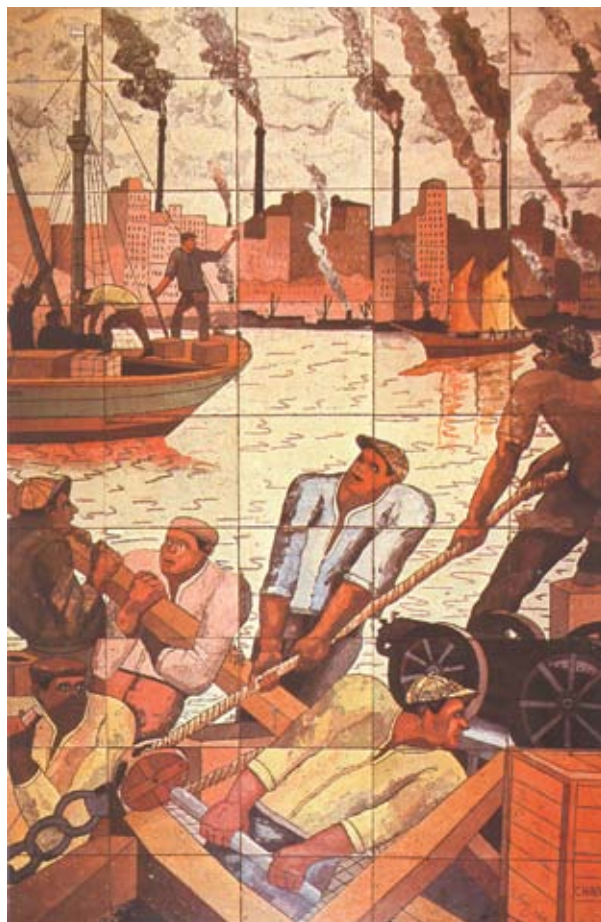
En 1997, se decretó que numerosas estaciones del subterráneo porteño constituían “verdaderos testimonios del espíritu cosmopolita y abierto de nuestra nacionalidad, homenaje artístico a las distintas regiones del país y de nuestra madre patria, a través de sus murales y mayólicas”. Para honrar y poner en valor ese acervo histórico, la gestión de Metrovías propició la difícil tarea de recuperación de los murales y las mayólicas que componen el patrimonio iconográfico subterráneo de la ciudad, mediante un programa de realización conjunta con la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos y la Secretaría de Cultura

del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Luego del relevamiento fotográfico y análisis de las piezas a ser restauradas, se procedió a la limpieza de las superficies que contenían residuos orgánicos y sales calcáreas. Se elaboraron y reemplazaron las piezas faltantes, y se procedió, cuando resultó necesario, al reintegro de las capas pictóricas perdidas con pinturas epóxicas y poliuretánicas. Finalmente, una capa de barniz dio a las piezas tratadas una protección resistente y perdurable.





LA DESCARGA DE LOS CONVOYES | BENITO QUINQUELA
MARTÍN (1939) | ESTACIÓN PLAZA ITALIA | LÍNEA D



TRABAJO EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES | BENITO QUINQUELA
MARTÍN (1939) | ESTACIÓN PLAZA ITALIA | LÍNEA D

La técnica de los murales cerámicos

La realización de un mural cerámico de grandes dimensiones exige una serie de pasos que permiten la ampliación de los originales del artista. El procedimiento comienza cuando se fracciona el diseño original del autor (sobre una superficie transparente) en tantas cuadrículas como baldosas tendrá el mural terminado. El dibujo contenido en el cuadrado pequeño se copia ampliado en la baldosa que le corresponde. Luego se arma totalmente el mural sobre tablas angostas separables para permitir el desplazamiento de los artesanos hacia zonas alejadas de los bordes y la unión de las partes que impliquen continuidad en el trazo o en el color.

Las obras que decoran la Línea B, creadas en el verano de 1991 en el Centro Cultural Recoleta, fueron realizadas mediante una técnica diferente a la usada en la década del '30 para los murales de las Líneas construidas por la



CHADOPyF, especialmente las C y D. En este caso no se amplió un boceto de reducidas dimensiones en los cerámicos, sino que los artistas trabajaron directamente sobre los mismos, bocetando sus dibujos a pincel o lápiz y luego completándolos con esmaltes y otros materiales. Finalmente, los mosaicos fueron horneados a la temperatura correspondiente según el material utilizado (entre 700 y 1.000 grados centígrados), quedando así listos para su colocación en los muros de la red.



AMÉRICA Y ESPAÑA | RODOLFO FRANCO (1937) |
ESTACIÓN TRIBUNALES | LÍNEA D



GARAY Y MENDOZA | RODOLFO FRANCO (1937) |
ESTACIÓN TRIBUNALES | LÍNEA D



CAPILLA EN LA SIERRA | GUILLERMO BUTLER (1938) |
ESTACIÓN PLAZA ITALIA | LÍNEA D



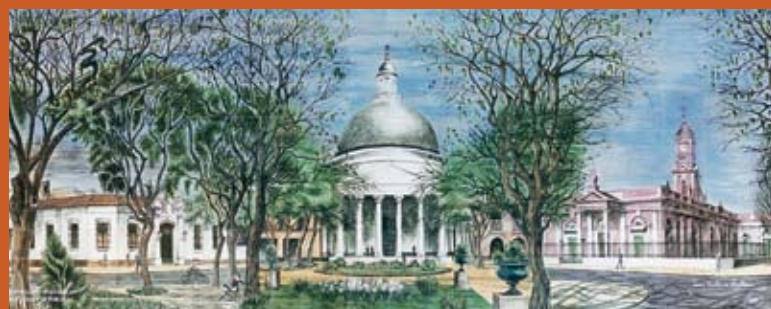
NIÑOS JUGANDO | PRIMALDO MÓNACO (1959) |
ESTACIÓN BOEDO | LÍNEA E



JUJUY Y LOS GAUCHOS NORTEOS | ALEJANDRO SIRIO (1939) | ESTACIÓN JUJUY | LÍNEA E



ENTRADA TRIUNFAL DEL GENERAL URQUIZA EN BUENOS AIRES | LÉONIE MATTHIS DE VILLAR (1938) | ESTACIÓN URQUIZA | LÍNEA E



LITOGRAFÍAS DE BELGRANO | JUAN A. SPERTORNO (ORIGINALES DE 1949) |
ESTACIÓN JURAMENTO | LÍNEA D



LAVANDERAS EN EL BAJO BELGRANO | PRILIDIANO PUEYRREDÓN
(ORIGINAL DE 1865) | ESTACIÓN JURAMENTO | LÍNEA D



LA GESTA SANMARTINIANA | RODOLFO MEDINA (1969) | ESTACIÓN GENERAL SAN MARTÍN | LÍNEA C



ILUSIÓN 35 | PERDOMO (1985) | ESTACIÓN PUEYRREDÓN | LÍNEA B



PATORUZÚ Y PATORUZITO | DANTE QUINTERNO
(ORIGINAL DE 1973) | ESTACIÓN FLORIDA |
LÍNEA B (DETALLES)



UN ALTO EN EL CAMPO | PRILIDIANO PUEYRREDÓN (ORIGINAL DE 1861) | ESTACIÓN JURAMENTO | LÍNEA D



ESCUELA N° 22, CONOCIDA TAMBIÉN COMO “AGRONOMÍA”, EN EL BARRIO DE VILLA ORTÚZAR



A LA CREACIÓN DE EMILIO BREDÁ | REALIZADO POR LOS ALUMNOS DE LA ESCUELA N° 22 | ESTACIÓN URUGUAY | LÍNEA B

ESCUELA DE ARTE

Ciclo iconográfico “Murales escolares”

En el año 1983 alumnos de la Escuela N° 22 –conocida también como “Agronomía”, perteneciente al Distrito Escolar N° 14 y ubicada en la Avda. de los Constituyentes al 3100 en el barrio porteño de Villa Ortúzar– fueron invitados a realizar una serie de murales cerámicos para decorar los andenes de la Línea B. La invitación puso en movimiento a la comunidad escolar toda, ya que gracias a la iniciativa de las autoridades de la Escuela y a la orientación de la profesora de plástica, los niños pudieron realizar sus dibujos y colorear los cerámicos (los cuales fueron luego horneados por la portera del establecimiento). Los propios padres fueron los responsables de la instalación de los murales en las estaciones del Subte. Como resultado de aquel proceso, entre 1983 y 1986 fueron colocados cinco murales que hoy dan color a diversas estaciones de la Línea B.



Niños jugando en una plaza | Realizado por los alumnos de la Escuela N° 22 | Estación Federico Lacroze | Línea B

MURÁLICA 91

Ciclo iconográfico “Centro Cultural Recoleta, verano de 1991”

Buena parte de los murales que hoy embellecen las estaciones de la Línea B fueron creados en el verano de 1991 a lo largo de una inédita experiencia que, a iniciativa del escultor Omar Estela, congregó a unos 30 artistas plásticos en el Centro Cultural Recoleta. A la vista del público, que muchas veces intervenía activamente en la realización de las obras, los artistas aplicaron una técnica muralística novedosa, ya que dibujaron sus bocetos a pincel o a lápiz directamente sobre los cerámicos. Luego aplicaron los esmaltes y finalmente hornearon los mosaicos. El artista Roberto Pancetti, buen conocedor de la técnica, supervisó a sus colegas menos familiarizados con la pintura cerámica.



LOS ARTISTAS DURANTE LA INAUGURACIÓN DEL MURAL DE CRIST EN LA ESTACIÓN URUGUAY (LÍNEA B)



TANGUEROS Y MILONGUEROS | CRIST (1991) | ESTACIÓN URUGUAY | LÍNEA B
SU AUTOR ES EL HUMORISTA Y DIBUJANTE CORDOBÉS CRIST (CRISTÓBAL REINOSO) QUIEN, DURANTE AQUELLOS DÍAS EN QUE SE DESARROLLÓ LA EXPERIENCIA ARTÍSTICA COLECTIVA, ANIMÓ CON SUS CHISTES Y REPRESENTACIONES DE SÓCRATES Y PLATÓN A LOS PARTICIPANTES.



EL SEÑOR DE LAS MOSCAS | EMMA GARGIULO (1991) | ESTACIÓN FEDERICO LACROZE | LÍNEA B



ESCENA DE CAMPO | REALIZADO POR LOS ALUMNOS DE LA ESCUELA N° 22 | ESTACIÓN DORREGO | LÍNEA B



ORQUESTA TÍPICA | REALIZADO POR LOS ALUMNOS DE LA ESCUELA N° 22 | ESTACIÓN CARLOS GARDEL | LÍNEA B



INODORO PEREYRA Y MENDIETA (DETALLE) | ROBERTO FONTANARROSA (1991) | ESTACIÓN URUGUAY | LÍNEA B



LOS ELEMENTOS | JUAN DOFFO (1991) | ESTACIÓN PUEYRREDÓN | LÍNEA B



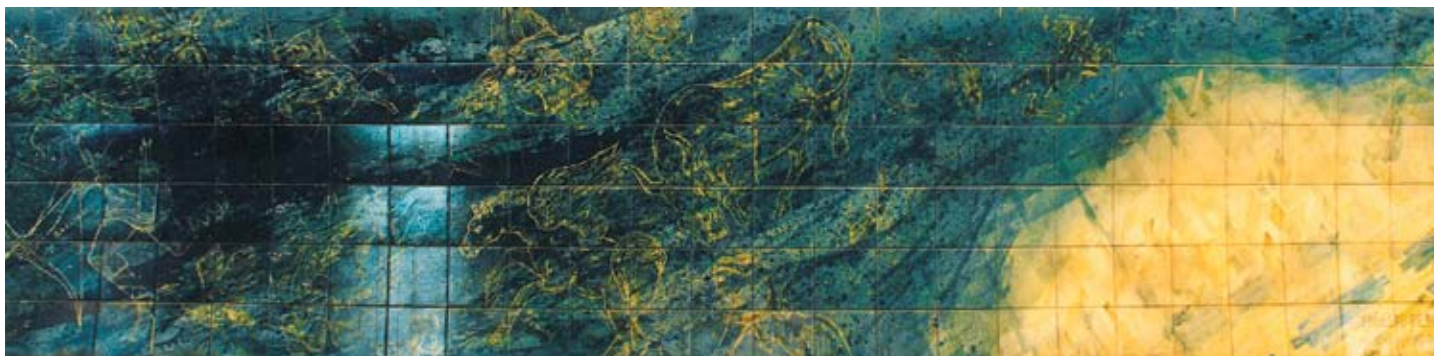
SANTUARIO | GERMÁN GARGANO (1991) | ESTACIÓN PUEYRREDÓN | LÍNEA B



CANTO DE AMOR PARA AMÉRICA LATINA | JOSÉ MARÍA CÁCERES (1991) | ESTACIÓN DORREGO | LÍNEA B



EL ENIGMA DEL ESPACIO Y DEL TIEMPO | TOMÁS FRACCHIA (1991) | ESTACIÓN CALLAO | LÍNEA B



SUBCIELO DE BUENOS AIRES | ERNESTO PESCE (1991) | ESTACIÓN PUEYRRREDÓN | LÍNEA B



ALTAR PORTEÑO | HÉCTOR MEANA (1991) | ESTACIÓN CALLAO | LÍNEA B



DESOLACIÓN Y AMOR | DANIEL KAPLAN (1991) |
ESTACIÓN CALLAO | LÍNEA B



FLORES DE MI PAÍS | MARGARITA PAKSA (1991) |
ESTACIÓN ÁNGEL GALLARDO | LÍNEA B



HOMENAJE A HÉCTOR G. OESTERHELD | TOMÁS FRACCHIA Y HÉCTOR MEANA (1991) | ESTACIÓN URUGUAY | LÍNEA B



BEYAQUIANDO JUERTE | FLORENCIO MOLINA CAMPOS (1998) | ESTACIÓN CONSTITUCIÓN | LÍNEA C

ARTISTAS CLÁSICOS RIOPLATENSES

Ciclo iconográfico “Murales de artistas consagrados”

Desde el año 1998, se inaugura una nueva época en la tradición muralística del Subte de Buenos Aires. En andenes, pasajes y vestíbulos se instalan murales cerámicos pintados a partir de obras originales de Florencio Molina Campos, Fernando Allievi, Carlos Páez Vilaró, Andrés Compagnucci, Hermenegildo Sábat, Luis Fernando Benedit, Santiago García Sáenz, Horacio Altuna, Luis Felipe Noé, Rogelio Polesello, Josefina Robirosa, Carlos Nine, Pablo Siquier, Antonio Seguí y Quino. Los murales fueron realizados por un equipo de ceramistas encabezado por Teodolina García Cabo del Instituto Nacional Superior de Cerámica.



PA' NUEVOS HORIZONTES | FLORENCIO MOLINA CAMPOS (1998) | ESTACIÓN CONSTITUCIÓN | LÍNEA C



EL DE LAJ ONCE Y SAIS | FLORENCIO MOLINA CAMPOS (1998) | ESTACIÓN CONSTITUCIÓN | LÍNEA C



HOMENAJE A BUENOS AIRES | CARLOS PÁEZ VILARÓ (1999) | ESTACIÓN CARLOS GARDEL | LÍNEA B



MI BUENOS AIRES QUERIDO | CARLOS PÁEZ VILARÓ (1999) | ESTACIÓN CARLOS GARDEL | LÍNEA B



GARDEL POR TRES | ANDRÉS COMPAGNUCCI (1999) | ESTACIÓN CARLOS GARDEL | LÍNEA B



ABASTO |
ANDRÉS COMPAGNUCCI (1999) |
ESTACIÓN CARLOS GARDEL | LÍNEA B



LAS PRIMERAS LUCES | FERNANDO ALLIEVI (1998) |
ESTACIÓN RETIRO | LÍNEA C



LAS MÁSCARAS | FERNANDO ALLIEVI (1998) |
ESTACIÓN RETIRO | LÍNEA C



HISTORIA DEL SÁBADO | FERNANDO ALLIEVI (1998) | ESTACIÓN RETIRO | LÍNEA C



HERMENEGILDO SÁBAT EN EL TALLER, DURANTE LA REALIZACIÓN
DE UNO DE SUS MURALES



MÚSICOS DE BUENOS AIRES - ASTOR PIAZZOLLA | HERMENEGILDO SÁBAT (2000) | PASAJE LIMA SUR | LÍNEAS A Y C



MÚSICOS DE BUENOS AIRES - ANÍBAL TROILO, HOMERO MANZI, ENRIQUE SANTOS DISCÉPOLO Y CARLOS GARDEL | HERMENEGILDO SÁBAT (2000) | PASAJE LIMA SUR | LÍNEAS A Y C



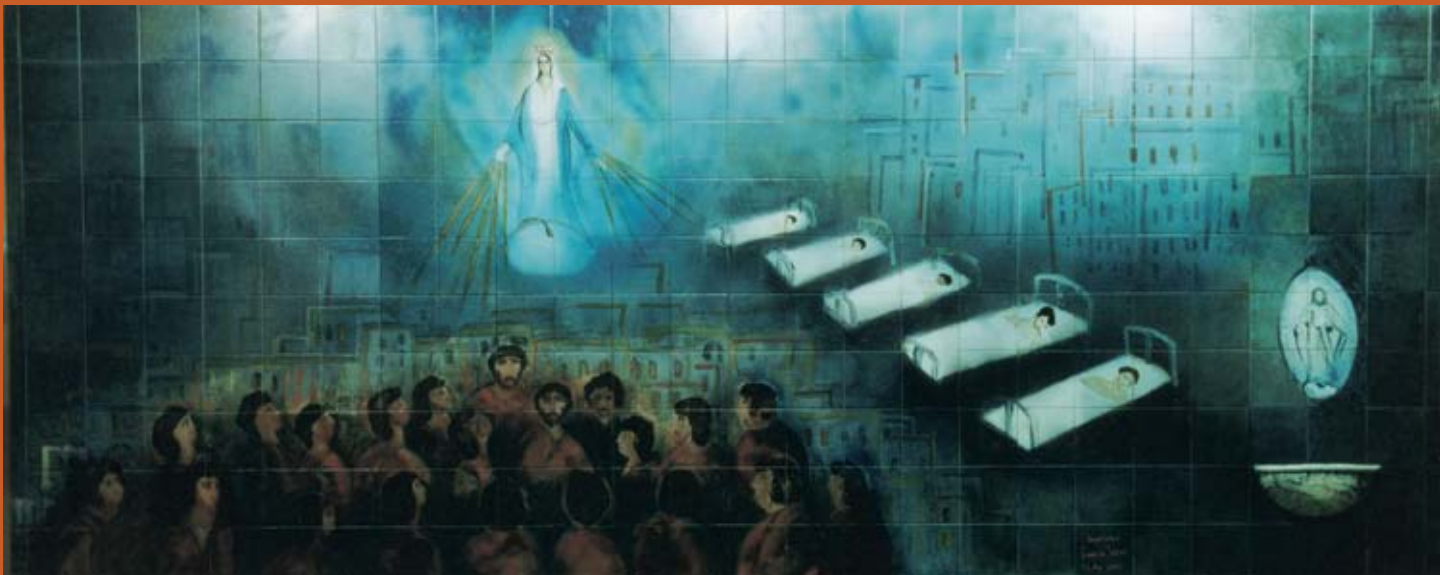
MÚSICOS DE BUENOS AIRES - JULIO DE CARO | HERMENEGILDO SÁBAT (2000) | PASAJE LIMA SUR | LÍNEAS A Y C



EL SUR | LUIS FERNANDO BENEDIT (2000) | ESTACIÓN GENERAL SAN MARTÍN | LÍNEA C



ESTACIÓN MEDALLA MILAGROSA | SANTIAGO GARCÍA SÁENZ (2001) | ESTACIÓN MEDALLA MILAGROSA | LÍNEA E



ROGAD POR NOSOTROS | SANTIAGO GARCÍA SÁENZ (2001) | ESTACIÓN MEDALLA MILAGROSA | LÍNEA E



GENTE DE BUENOS AIRES | HORACIO ALTUNA (2002) | PASAJE LIMA NORTE | LÍNEAS A Y C



LA MÚSICA | RAÚL SOLDI (ORIGINAL DE 1959) |
ESTACIÓN JOSÉ HERNÁNDEZ | LÍNEA D



LOS AMANTES | RAÚL SOLDI (ORIGINAL DE 1954) |
ESTACIÓN JOSÉ HERNÁNDEZ | LÍNEA D



EL ENSAYO | RAÚL SOLDI (ORIGINAL DE 1966) |
ESTACIÓN JOSÉ HERNÁNDEZ | LÍNEA D



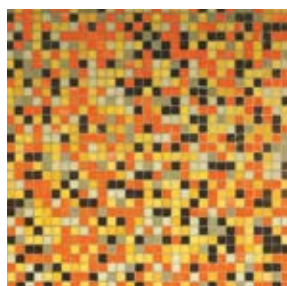
EN EL JARDÍN | RAÚL SOLDI (ORIGINAL DE 1959) |
ESTACIÓN JOSÉ HERNÁNDEZ | LÍNEA D



SALIENDO | ANTONIO SEGÚI (2011) |
ESTACIÓN INDEPENDENCIA | LÍNEA E



0908 | PABLO SIQUIER (2009) |
ESTACIÓN CARLOS PELLEGRINI | LÍNEA B



TRÁNSITOS SIGLO XXI

Ciclo iconográfico “Postales del presente”

Este conjunto de murales incorpora la mirada de artistas contemporáneos que, sin dejar de dialogar con la tradición decorativa del Subte, introducen nuevas técnicas, materiales y formas de expresión. Sus obras invitan a detenerse en ciertos rasgos de nuestra cultura urbana actual, mediante escenas tomadas del imaginario del tango, del movimiento cotidiano en las estaciones y de evocaciones poéticas que interpelan al espectador desde la emoción o la sorpresa. Lejos de limitarse a ilustrar, estos murales propician una experiencia visual que interpela al pasajero en medio de su recorrido, renovando además, desde el arte, nuestra relación con el espacio público.



TRASLACIÓN-DONDE HABITA EL FRAGMENTO |
MARINO SANTA MARIA |
ESTACIÓN LAS HERAS | LÍNEA H



TRASLACIÓN-DONDE HABITA EL FRAGMENTO | MARINO SANTA MARIA | ESTACIÓN LAS HERAS | LÍNEA H





GARDEL DE BUENOS AIRES | MARINO SANTA MARÍA | ESTACIÓN CARLOS GARDEL | LÍNEA B



DOS POR CUATRO BANDONEÓN (DETALLE) | MARINO SANTA MARÍA | ESTACIÓN CARLOS GARDEL | LÍNEA B



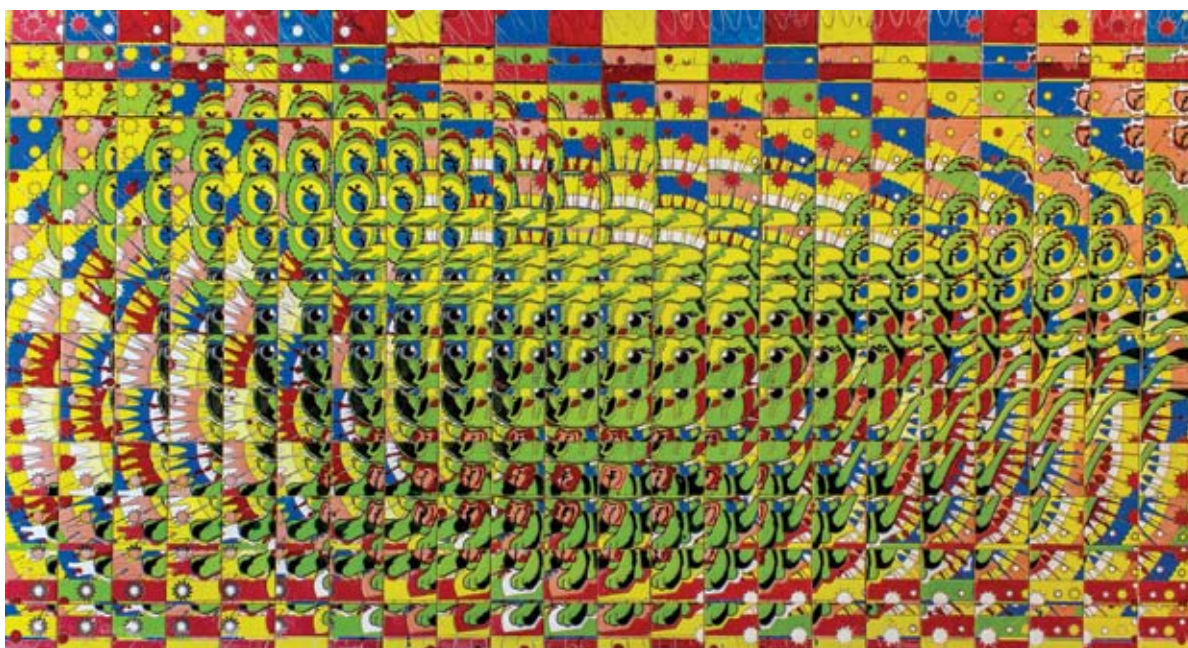
GARDEL HAY UNO SOLO |
MARINO SANTA MARÍA |
ESTACIÓN CARLOS GARDEL | LÍNEA B



PAMPA, SOJA, CEIBO, QUINOTO, SAUCE LLORÓN | MARCELA MOUJÁN (2015) | ESTACIÓN SAN MARTÍN | LÍNEA C

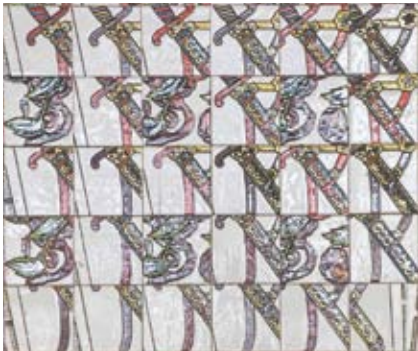


PAMPA, PASTIZALES, JACARANDÁ, PALO BORRACHO | MARCELA MOUJÁN (2015) | ESTACIÓN SAN MARTÍN | LÍNEA C

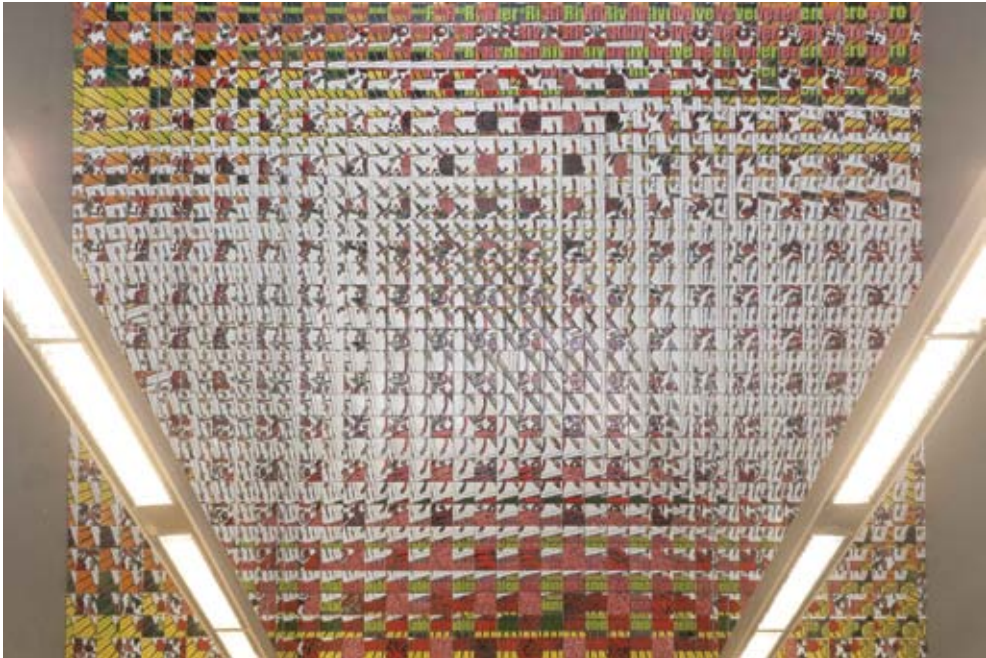


SPLASHING NEWTON | MANUEL AMEZTOY Y ERNESTO ARELLANO (2015) | GALERÍA DE LA ESTACIÓN CARLOS PELLEGRINI | LÍNEA B

AMABLEMENTE | MANUEL AMEZTOY
Y ERNESTO ARELLANO (2015) |
ESTACIÓN CÓRDOBA | LÍNEA H



AMABLEMENTE (DETALLE) | MANUEL AMEZTOY
Y ERNESTO ARELLANO (2015) |
ESTACIÓN CÓRDOBA | LÍNEA H



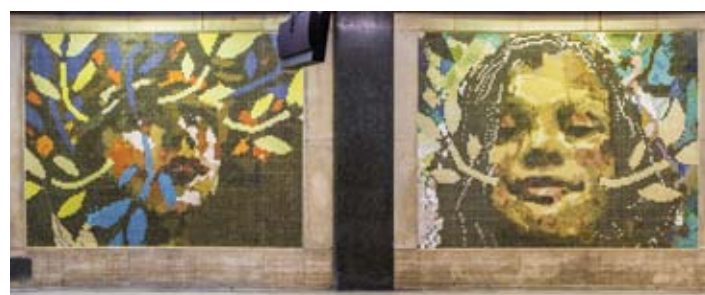
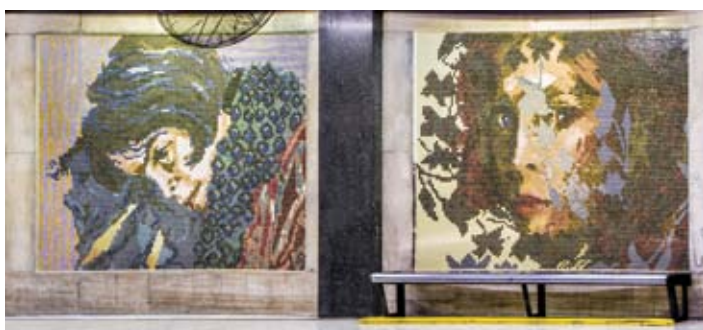
EL DÍA QUE ME QUIERAS (DETALLES) |
MANUEL AMEZTOY
Y ERNESTO ARELLANO (2015) |
ESTACIÓN CÓRDOBA | LÍNEA H



SUR | MANUEL AMEZTOY Y ERNESTO ARELLANO (2015) | ESTACIÓN CÓRDOBA | LÍNEA H



Los murales del Subte rinden homenaje a las ciudades de la Madre Patria; recuerdan el entrelazamiento de la sangre indígena con la hispana; descubren a la Argentina en sus mitos, oficios, costumbres, progresos, herencias y gestas; y retratan los rincones, las estampas y los símbolos de la ciudad de Buenos Aires. Son, en suma, el espejo de su gente.



EL INCENDIO DEL CASTILLO DE IMMENDORF | REMO BIANCHEDI (2005) | ESTACIÓN CALLAO | LÍNEA D

Bibliografía

1

LA CONQUISTA DE LO PROFUNDO

- La Nación*, 21 de enero de 1997, 2 de abril y 20 de diciembre de 1998
- Hobsbawm, Eric, *La era del imperio*, Barcelona, Labor, 1989
- Historia Visual de la Argentina*, Buenos Aires, Clarín, 1999
- Pennick, Nigel, *El mundo subterráneo*, Buenos Aires, Lidiun, 1990
- Schávelzon, Daniel, “Los túneles de Buenos Aires, 140 años entre la memoria y el olvido”, en *Todo es Historia*, 251, 1988
- Werckenthien, Cristian, *Los subterráneos de Buenos Aires*, Buenos Aires, Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos – Escuela Nacional de Museología Histórica, 1998

2

HISTORIA DEL SUBTE DE BUENOS AIRES

- Achaval, Carlos, “Mito y tradición del colectivo porteño”, en *Todo es Historia*, 375, 1998, pp. 73-79
- Aja, Manuel, “La primera concesión otorgada para la construcción y explotación de un servicio subterráneo de transporte público”, en *VII Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires*, II, pp. 888-897
- Caras y Caretas*, año XIV, N° 367, Buenos Aires, 23 de septiembre de 1911
- Cortés Conde, Roberto, *El progreso argentino, 1880-1914*, Buenos Aires, Sudamericana, 1979
- Costa, Antonio, “Buenos Aires y urbanismo”, en *VII Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1997, tomo II, pp. 877-878
- El Auto Colectivo*, año LXI, 507, 1994
- Ferrer, Aldo, *La economía argentina*, México, FCE, 1980
- García Costa, Víctor, *Los ferrocarriles*, Buenos Aires, CEAL, 1971
- García Heras, Raúl, “Los transportes porteños en vísperas de la revolución del '30. El radicalismo, el socialismo y la embajada británica”, en *Todo es Historia*, 184, 1982, pp. 48-50
- Hunt, Patricio, *Historia de los subtes de Buenos Aires*, Buenos Aires, Mompracem, 1998
- Iannuzzi, Norberto, “Ochenta y dos años bajo tierra, aniversario del primer subterráneo porteño”, en *Boletín de Historia Ferroviaria*, 2, 1995, p. 52
- Korn, Francis, *Buenos Aires, los huéspedes del '20*, Buenos Aires, Sudamericana, 1974
- La Nación*, 9 de junio de 1997 y 30 de julio de 2000
- Nuestro Siglo - Historia gráfica de la Argentina Contemporánea*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1984
- Ostuni, Ricardo, “Un deseo llamado tranvía”, en *Todo es Historia*, 394, 2000, p. 75
- Panettieri, José, “El crecimiento de Buenos Aires”, en *Todo es Historia*, 174, 1981, pp. 51-52
- Piccirilly, Ricardo (dir.), *Diccionario Histórico Argentino*, Buenos Aires, Ediciones Históricas Argentinas, 1954
- Rouquie, Alain, *Poder militar y sociedad política en la Argentina*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986
- San Román, María Cristina, “De la gran aldea a la metrópoli”, en *Historia Argentina*, Buenos Aires, Colegio Nacional Buenos Aires - *Página/12*, 1999, N° 30, pp. 474-475
- Sáenz, Jimena, “Miedos y festejos en el Centenario”, en *Todo es Historia*, 71, 1973, pp. 48-57

- Scenna, Miguel Angel, “El tranvía porteño”, en *Todo es Historia*, 18, 1968, pp. 66-79
- Scobie, James, *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1977
- Sohier, Bibiana, “Estrategias y conflictos por la transformación del centro de Buenos Aires”, en *VII Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires*, tomo II, pp. 806-807
- Tejera, Domingo, “Los transportes subterráneos de la ciudad de Buenos Aires”, en *VII Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires*, pp. 898-911
- Vittali, Olga, “Las exposiciones del Centenario”, en *Todo es Historia*, 376, 1998, pp. 76-93
- Zaccagnini, Roberto, *Secretos subterráneos: la historia del Metro de Buenos Aires*, Buenos Aires, Editorial Autores de Argentina, 2019

3 EL SUBTE LLEGA AL PRESENTE

- Barreiro, R., *100 años bajo Buenos Aires. Historia de la Línea A*, Buenos Aires, Dunken, 2015
- Clarín*, 25 de mayo, 17 de junio y 1 de julio de 2000
- Contreras, L. & Tkach, N., *Buenos Aires y el transporte*, Buenos Aires, Ministerio de Cultura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2007
- La Nación*, 20 de febrero, 14 de abril, 26 de mayo de 1997 y 1 de abril de 1998
- Müller, A., “The Buenos Aires’s Subte: Stagnation... and Revival?”, *Rail Mass Transit in Developing Countries - Proceedings of the conference organized by the Institution of Civil Engineers*, London, Thomas Telford, 1989
- Müller, A., “Desempeño de las extensiones en la red del Subte de Buenos Aires”, *Documento de trabajo CESPA*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 2021
- INDEC, *Anuario Estadístico de la República Argentina*, 1990-2023
- Página/12*, 25 de mayo y 5 de agosto de 2000

4 LA CULTURA DEL SUBTE

- Barreda, Fabiana, *La Ciudad Subterránea*, Buenos Aires, Metrovías, 1998
- Caras y Caretas*, XVI, 787, 791 y 792, noviembre y diciembre de 1913
- Jaromezuk, Florencia, “Más trabajo bajo tierra en la Capital”, en *La Nación*, 30 de marzo de 1997
- Schávelzon, Daniel, “Los túneles de Buenos Aires, 140 años entre la memoria y el olvido”, en *Todo es Historia*, N° 251, pp. 8-35
- Programa Cultural *El Subte Vive*, Buenos Aires, Metrovías, 2003

5 LOS MURALES DEL SUBTE

- Arte bajo la ciudad*, Buenos Aires, Manrique Zago, 1978
- Programa de Divulgación del Patrimonio Iconográfico del Subte* (infografías preparadas por Historia Urbana para Metrovías en 1999-2001)



Emova 