

EL CENTRO DE TRANSBORDO MINISTRO CARRANZA

Ing. Juan Pablo Martínez

Introducción

Esta nota reseña la creación del centro de transbordo entre el ferrocarril Mitre y el Subte línea D, denominado Ministro Carranza, en la intersección de las avenidas Santa Fe-Cabildo y Dorrego, Ciudad de Buenos Aires. Habiendo sido testigo y actor secundario del proceso que llevó a su realización decidí relatar lo sucedido para sugerir conclusiones sobre los procesos de planificación de las inversiones públicas en nuestro país, y también para dejar constancia de quiénes contribuyeron positivamente a la realización del proyecto.

Antecedentes

A principios de la década de 1960 allí donde el Mitre cruzaba a nivel el último tramo de la av. Santa Fe no había estación ferroviaria; la más próxima era Tres de Febrero, cerca de la avenida del Libertador, a unos mil metros de Santa Fe. El Subte línea D terminaba entonces en la estación Palermo, que permitía el transbordo con el ferrocarril San Martín en su estación homónima; el túnel llegaba hasta la calle Humboldt y existía desde 1930 el proyecto de extender la D hacia Belgrano, pero nada se había hecho.

Curiosamente había existido, mucho antes, una parada en el cruce del Mitre con la av. Santa Fe, ya que en 1877 el FC de Buenos Aires a Campana implantó la estación denominada Calle Santa Fe. Según el horario vigente el 15 de mayo de ese año tres trenes diarios por sentido paraban allí, con un tiempo de viaje de 19 minutos a Retiro y de 27 minutos a la estación Central, próxima a la Casa Rosada¹. Pero en 1879 el FC de Buenos Aires y Rosario, que había comprado la línea a Campana, suprimió la estación Calle Santa Fe. Según Sergio Ruiz Díaz, conocedor de la historia tranviaria local, el motivo habría sido la presencia a lo largo de Santa Fe de la línea de la Compañía del Tranvía de Buenos Aires y Belgrano; éste daba con tracción a sangre un servicio más lento que el ferrocarril pero con varias frecuencias por hora, y más conveniente para llegar a muchos destinos en la ciudad que desde Retiro, o desde la Central. En su historia de los tranvías de Buenos Aires Cristián Werckenthien² menciona una relación financiera de la empresa del tranvía de Belgrano con el FC de Buenos Aires y Rosario, y éste posiblemente haya resuelto suprimir la parada ferroviaria evitando una competencia innecesaria y gravosa para el ferrocarril.

Los diarios La Nación y La Prensa registran³ que en 1943 y en 1957 la Asociación Vecinal Villa Devoto Norte solicitó a las autoridades la creación de una parada ferroviaria en el cruce del Mitre con la avenida Santa Fe, obviamente sin éxito. Villa Devoto Norte es la barriada cerca de la av. General Paz entre las líneas Urquiza y Mitre, y quienes pedían crear una parada en la avenida Santa Fe eran seguramente usuarios del Mitre en la estación Pueyrredón.

En cuanto al Subte la empresa española CHADOPYF había conseguido en 1934 incorporar a su concesión una línea entre Plaza de Mayo y Belgrano, que construyó

¹ Información del Dr. Jorge Waddell.

² Werckenthien, Cristian G. – El tranvía de Buenos Aires – Ediciones Turísticas – Buenos Aires – 2007.

³ Información de la Fundación Museo Ferroviario.

parcialmente entre Florida (hoy Catedral) y Palermo, inaugurada en 1940. Esa línea debía llegar hasta la plaza Balcarce, en el cruce de la av. Cabildo con la calle Manzanares, en el barrio de Núñez.

Mi aproximación al proyecto

Esta crónica arranca en 1966 cuando fui becado para el posgrado en Ingeniería Ferroviaria, comenzando mi relación con el ferrocarril. En 1967 encaramos con el colega Silvio Carbone el trabajo final cuya aprobación era condición para obtener el posgrado y consiguiente ingreso al ferrocarril; el tema que elegimos fue el tráfico suburbano en el FC Sarmiento, y nos propusimos analizar la conveniencia de suprimir algunas estaciones de menor utilización dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Enfrentamos el problema de la información para poder analizar el asunto. Cada estación vendía boletos de cartón, de ida, ida y vuelta y un abono mensual. Estos *títulos de transporte* eran emitidos por cada estación a varios destinos agrupados en secciones: la primera sección reunía las estaciones dentro de los primeros 12 km, y las siguientes las agrupaban en sectores de 4 km. La oficina comercial conocía cuántos boletos había vendido cada estación hacia cada sección, pero no el destino real del pasajero. La forma de resolver esta falta de información habría sido una encuesta a los pasajeros, pero eso excedía nuestras posibilidades. Encaramos entonces un análisis de relaciones matemáticas entre la venta de boletos de cada estación para inferir la posible importancia de cada una como punto de destino de viajes; no debimos hacerlo tan mal pues nos aprobaron el trabajo e ingresamos al ferrocarril.

En esos años la conducción de la empresa Ferrocarriles Argentinos (FA) estaba a cargo del Ejército, representado por el General Juan Carlos De Marchi como presidente y un coronel a cargo de cada gerencia de línea, todos militares en actividad que concurrían a sus despachos vistiendo el uniforme.

Mi primer destino ferroviario fue en 1967 la Superintendencia de Tráfico Zona Cuyo del FC San Martín y en 1969 volví a Buenos Aires para trabajar en el Departamento Tráfico, en la División Técnica que comandaba José Calviño, funcionario experimentado y competente que había sido jefe de la Sección Horarios. Un día hablamos del Plan Larkin y Calviño me sorprendió diciendo más o menos: "Fue una pena que no se pudiera llevar a cabo lo que recomendaban, perdimos la oportunidad, estaba escrito todo lo que había que hacer".

Otra vez conversamos sobre las dificultades para programar el servicio suburbano, con la limitada información de la estadística de boletos. Calviño me explicó cómo lo habían resuelto en el San Martín: habían formado una comisión con un funcionario de la División Comercial, uno de la Contaduría y el tercero el propio Calviño, por la División Explotación. Cada uno, a su criterio basado en la experiencia personal y en el conocimiento de la línea, propuso los porcentajes en que la venta de boletos de cada estación se repartía entre las estaciones destino dentro de una misma sección; por ej. uno de ellos pudo decir que en la venta de Palermo hacia la primera sección, que llegaba hasta Santos Lugares, los porcentajes eran: Chacarita 1%, La Paternal 4%, Villa del Parque 20%, Villa Devoto 40%, Sáenz Peña 15% y Santos Lugares 20% (números que inventé para esta explicación); el segundo pudo decir que a Sáenz Peña le correspondía el 20% de la venta, y el tercero pudo optar por el 18%. Se promediaban los tres valores y se concluía que a Sáenz Peña le correspondía el 17,7% de los boletos

que vendía Palermo hacia la primera sección; y así en los demás casos. La metodología era razonable, a condición de que los opinantes conocieran bien la línea y el territorio.

Calviño me mostró la matriz de viajes resultante, y me sorprendí al ver que Palermo y Chacarita juntas vendían hacia las estaciones “de afuera” más boletos que Retiro. La explicación era obvia: las avenidas Corrientes y Santa Fe en el cruce de las cuales estaban aquellas estaciones eran recorridas por líneas de colectivos que distribuían los viajes llegados por ferrocarril en una zona amplia de la ciudad; pero sobre todo, al lado de las estaciones Palermo y Chacarita estaban las estaciones de las líneas D y B del Subte (Palermo y Dorrego, respectivamente). A quien viniera de San Miguel con destino al Hospital de Clínicas le convenía omitir Retiro y bajar en Palermo para completar el viaje por la D hasta Facultad de Medicina; y si el destino era cercano al Congreso era mejor bajar en Chacarita, abordar la B en la estación Dorrego y descender en Callao y Corrientes.

Aquí es oportuno recordar que cuando en 1930 se inauguró el subte línea B, con su estación en el cruce de las avenidas Triunvirato (hoy Corrientes) y Dorrego, a 100 m del cruce con el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, éste no tenía estación allí. El ferrocarril comprendió la importancia de la posible combinación entre ambos modos, pidió autorización para crear una parada y la inauguró en 1936 (parada Triunvirato, luego Chacarita, hoy Villa Crespo). A su vez la concesionaria CHADOPYF del Subte no dudó en situar la estación Palermo de la línea D (en 1940) al pie de la estación homónima del mismo ferrocarril, y ello pese a que la contigüidad con el arroyo Maldonado sugería que no era ese el mejor lugar desde el punto de vista del subsuelo (el Subte se inundó allí varias veces).

Creo que fue el conocimiento de los datos de Calviño lo que me sugirió que algo como Palermo y Chacarita se podría replicar en el cruce del Mitre con la av. Santa Fe, cuando la línea D se alargara hasta Belgrano. Pero tal cosa no se vislumbraba por ese entonces y yo no estaba en posición de impulsar la idea, porque no trabajaba en el Mitre; además en 1970 cambié de puesto y no pude dedicar la menor atención a este tipo de cosas.

Fue mucho más tarde que supe que en los años '30 la CHADOPYF, en los folletos de promoción de sus proyectos, mostraba esquemáticamente cómo sería su línea a Belgrano incluyendo una estación denominada Arévalo en la av. Santa Fe entre las calles Arguibel (hoy Ravignani) y Arévalo, muy cerca del cruce de dicha avenida con el ferrocarril. Aunque no existiera allí una parada ferroviaria la CHADOPYF seguramente la preveía en su planificación.

La Figura 1 esquematiza las líneas ferroviarias y del subterráneo (Subte) en la Ciudad de Buenos Aires en 1940, año en que la CHADOPYF terminó la obra de la estación Palermo de la Línea D del Subte.

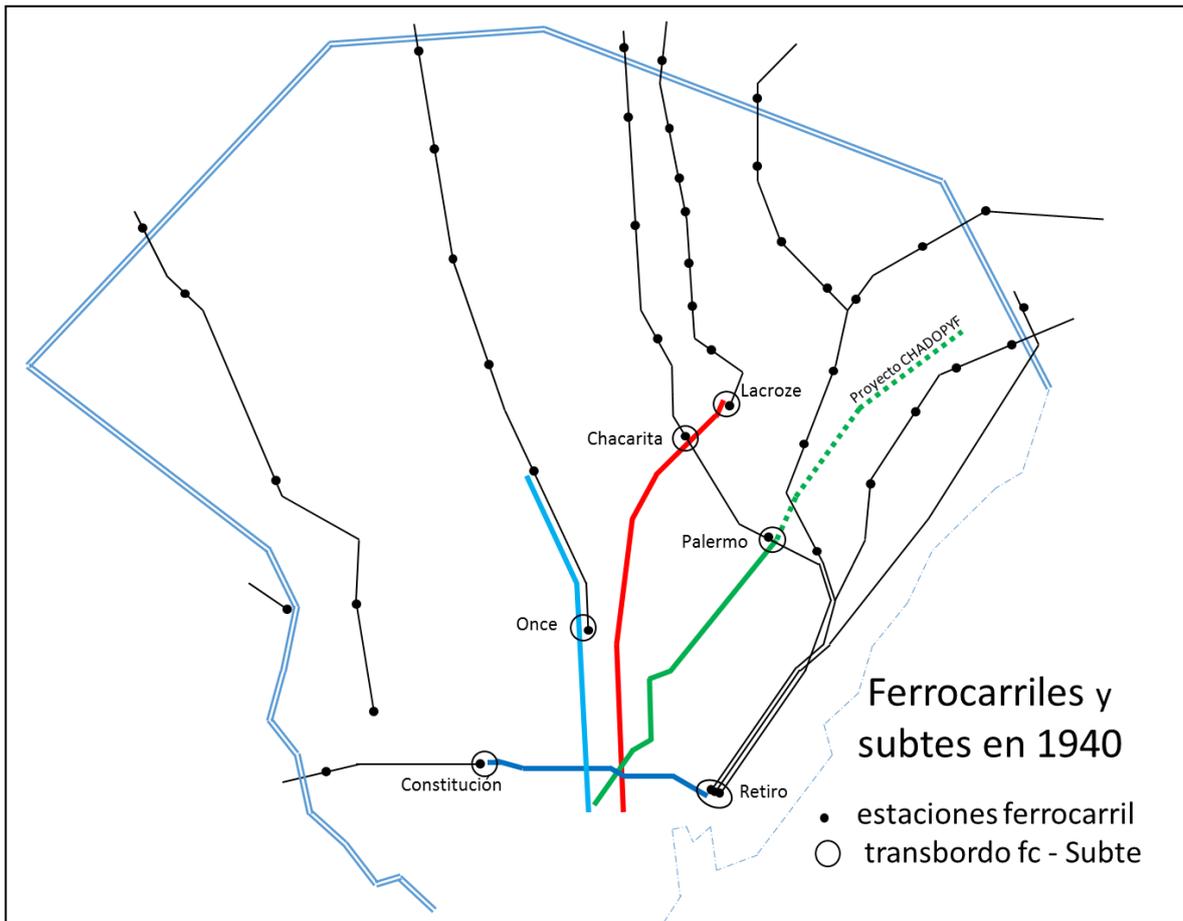


Figura 1 – líneas férreas y del Subte de Buenos Aires en 1940

La Figura 2, facilitada por Sergio Ruiz Díaz, muestra la ubicación tentativa de la estación Arévalo y de la siguiente, Leones, según el nombre que hasta 1935 tuvo la calle Santos Dumont.

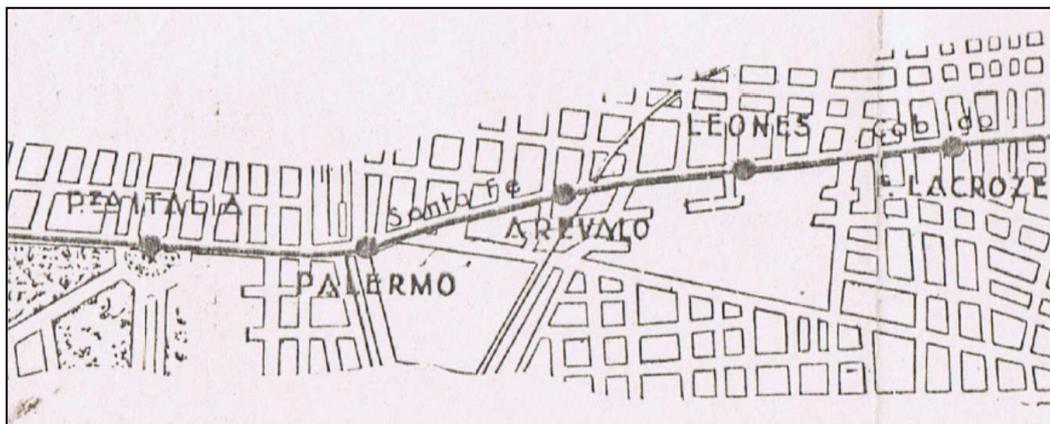


Figura 2 - . Esquema de estaciones de la línea de la CHADOPYF a Belgrano

El Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana

En 1971 dejé el ferrocarril y pasé a la Dirección Nacional de Vialidad, División Estudios Económicos, con el ing. Alberto Galmarini. Me sumé al equipo que supervisaba los estudios de factibilidad de nuevas carreteras, que la DNV había contratado con consultoras del ramo vial. Los estudios aplicaban la metodología que para Vialidad había redactado el ingeniero Manuel Solanet.

A mediados de 1971 Galmarini me propuso ir como oyente a las clases de Economía del Transporte de Solanet en la carrera de Ingeniería Vial de la Facultad de Ingeniería, que la DNV promovía. En una de sus clases me reencontré con su ayudante, el ing. Ezequiel Ogueta con quien habíamos sido condiscípulos en 1958 y 1959 en algunas materias de Ingeniería. Ezequiel me contó que era Director del Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM) que el Ministerio de Obras y Servicios Públicos desarrollaba esos años, con la participación activa de Vialidad Nacional, Ferrocarriles Argentinos, Subterráneos de Buenos Aires y la Municipalidad de Buenos Aires.

Se me ocurrió llevarle a Ezequiel la idea del centro transbordo Mitre-línea D; me escuchó y me convocó a una reunión con su equipo técnico. En su despacho en el piso 22 del edificio de Obras Públicas, en la av. 9 de Julio, Ezequiel me atendió acompañado por un asesor, coordinador del equipo técnico del EPTRM, y me pidió que explicara el proyecto. Mi explicación fue breve ya que sólo incluía conceptos generales de transporte: si se iban a cruzar una línea férrea suburbana con una del subterráneo era lógico crear allí una estación de cada una y permitir viajes con transbordo tales como los que la línea San Martín hacía posibles con la línea D en Palermo y con la B en Paradero Chacarita (hoy Villa Crespo). Enfatiqué que el San Martín embarcaba entre Palermo y Paradero Chacarita más pasajeros que Retiro y que eso era por las combinaciones con el Subte. Yo presumía que el nuevo centro de transbordo podría llegar a ser tan importante como aquéllos.

Ezequiel le pidió una opinión a su colaborador cuya respuesta, sin entusiasmo, fue más o menos: “está bien, pero los planos ya están dibujados, y habría que cambiarlos”. Ezequiel dijo que lo analizaría para ver qué se podía hacer. Esto ocurrió a fines de 1971 cuando el EPTRM estaba por entrar en su año final, 1972. ¿A qué planos se refería el coordinador? A los planos en planta y corte, nivel anteproyecto preliminar, de la línea D extendida entre Palermo y Puente Saavedra, que fueron incluidos en el tomo de planos anexo al informe final del EPTRM. Cuando más tarde pude verlos comprobé que en el EPTRM la línea D pasaba de largo el cruce ferroviario y tenía su primera estación después de Palermo en la calle Concepción Arenal, a 260 m del cruce entonces a nivel del Mitre con la av. Cabildo, donde tampoco se había previsto una parada ferroviaria (Figura 3).

O sea, el EPTRM situaba una única estación entre Palermo y la av. Federico Lacroze, a unos 1.200 m de Palermo y 800 m de Federico Lacroze. En cambio el esquema inicial de la CHADOPYF incluía dos estaciones intermedias (Arévalo y Leones) entre las cuales la separación era la menor, apenas 500 m.

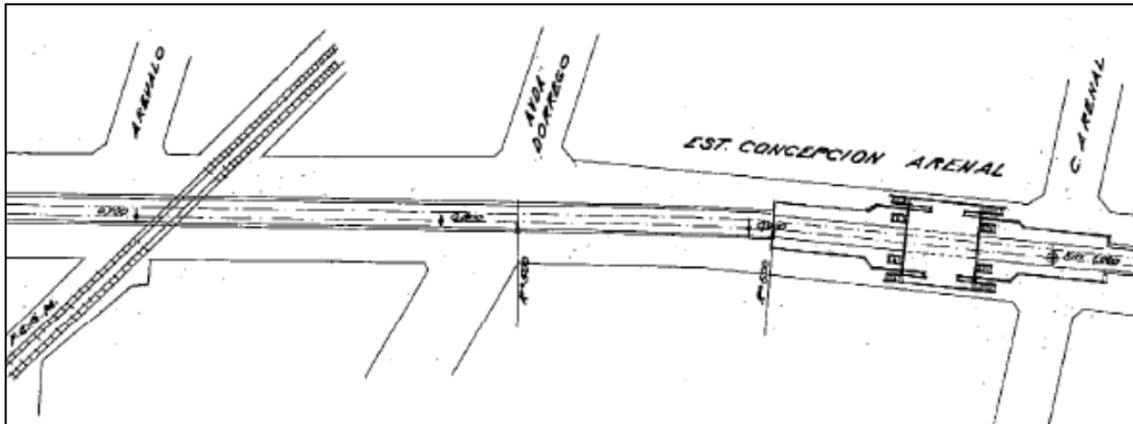


Figura 3 – estación Concepción Arenal, anteproyecto del EPTRM

Creo posible que Ezequiel haya planteado la propuesta a los técnicos responsables de los diseños y que éstos la hayan desestimado. Debo reconocer que en 1970 los planos se dibujaban con tinta china sobre papel transparente y que, si todo estaba ya hecho para ir a la imprenta, la modificación habría sido un problema, un factor de retraso. Si el grupo del EPTRM hubiera seguido trabajando sin duda se habría podido insistir con la idea, ya que el EPTRM era un estudio preliminar, lo decía su nombre, y debía continuarse con estudios de mayor detalle; pero en 1973 el nuevo gobierno del Dr. Cámpora se desinteresó del tema y el equipo del EPTRM se disgregó quedando solamente los informes y los planos a los que me referí.

Alberto López Abuín

El año siguiente 1972 me anoté en un curso que dictaba el doctor Alberto López Abuín, profesor de Economía del Transporte en la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA, y también en La Plata. Mi cuñado Carlos Musso había sido su alumno en Económicas y me había comentado muy favorablemente ese curso, legándome sus apuntes mimeografiados. López Abuín era hijo de un trabajador tranviario; se había recibido de abogado y ocupado cargos públicos hasta ser designado Secretario de Transporte en el comienzo del gobierno del presidente Frondizi. Tenía una postura muy pro-ferroviaria que lo malquistó con el círculo del poder que rodeaba al presidente, donde se volvió indeseable. Estaba en Mendoza en mayo de 1959, más precisamente visitando el ferrocarril en Malargüe, cuando le llegó la noticia inesperada de que su renuncia, escrita antes de asumir, le había sido aceptada. Yo había sabido de tal suceso cuando trabajé en Mendoza, de boca del Inspector de Tráfico Pedro Salazar, quien años antes lo había acompañado en ese viaje a Malargüe.

El curso de López Abuín se dictaba en la Escuela Superior Técnica del Ejército, sita en Cabildo 15. En una clase López Abuín trató el tema de los viajes combinados multimodales, y para el caso del transporte urbano puso como ejemplo la posibilidad de un centro de transbordo Subte-ferrocarril en el cruce de la av. Santa Fe con el Mitre, a 100 metros del lugar donde lo estábamos escuchando. Eso me confirmó que la idea no era alocada; sin duda López Abuín la tenía desde mucho antes, o quizás había conocido las viejas propuestas vecinales, y es seguro que de haber continuado como Subsecretario, doce años antes, la habría impulsado.

Gestión de la Dirección Nacional de Planeamiento Sectorial Transporte

A fines de 1973 pasé a trabajar en la Subsecretaría de Transporte de la Nación, Dirección Nacional de Planeamiento Sectorial (DNPS) a cargo del ingeniero Andrés Mogni. Hablamos muchas veces con Mogni de lo que se podría o convendría hacer con el Subte, y él decidió preparar un documento sobre ese tema. El documento que elaboramos, en 1974, era solamente conceptual pues no incluía costos de las obras ni análisis de rentabilidad. Al tratar de la extensión de D propusimos una estación de transferencia en su cruce con el Mitre. Ignoro si Mogni elevó el informe a sus superiores, los Subsecretarios de Transporte que iban cambiando durante el tormentoso período en que pasaron por la Presidencia de la Nación Héctor Cámpora, Raúl Lastiri, Juan D. Perón e Isabel Martínez de Perón.

Mogni decidió promover activamente el nuevo centro de transbordo y sumó al equipo del proyecto a José Luis Salmerón, contador y funcionario del ámbito del Ministerio de Obras Públicas, quien venía de ocupar un cargo en el área económico-financiera del Ministerio. Quince años antes Salmerón había sido *jefe de gabinete* del Secretario de Transporte durante el primer año de Arturo Frondizi, Alberto López Abuín, a quien ya mencionamos. Sobre López Abuín Salmerón me confirmó la historia de cómo lo habían desplazado del cargo de Secretario de Transporte. La posición muy pro ferrocarril de López Abuín era también la suya y de ahí que Mogni viera positivo sumarlo a las gestiones que la Dirección encaró con SBA, FA y la Municipalidad de Buenos Aires.

El paso vial a distinto nivel y la Municipalidad

Uno de los temas que encaramos con Salmerón fue el cruce de la av. Santa Fe con el Mitre; pensábamos que además del transbordo ferrocarril- Subte había que eliminar el paso a nivel de la av. Santa Fe-Cabildo. Estuvimos de acuerdo en que desde el punto de vista urbanístico el elevado no era lo mejor en ese lugar. Era un tema para tratar con la Municipalidad de Buenos Aires para saber si ellos tenían un proyecto *en carpeta* para ese cruce, porque si habían proyectado un paso vial bajo nivel la propuesta para el Subte debía tenerlo en cuenta ubicando sus vías unos 6 metros más abajo; pero si hubieran proyectado un alto nivel debíamos tener en cuenta la interferencia que podrían generar los pilotes de fundación. Nos parecía claro que lo que se hiciera debía responder a un proyecto del conjunto, y Salmerón gestionó una entrevista con el Director de Tránsito de la Municipalidad, ingeniero Arturo Raúl Abriani, a quien le explicamos la propuesta. No recuerdo detalles de lo hablado, pero la conclusión fue que la MCBA no tenía entonces un proyecto para ese cruce ferro-vial; sí recuerdo que en una pared de la antesala del Director de Tránsito había una figura que ilustraba el paso elevado proyectado de la calle Jorge Newbery sobre la misma línea del ferrocarril Mitre, que más tarde se construyó.

La entrevista con el Ing. A. R. Abriani tuvo lugar antes de junio de 1975, fecha en la que dejó el cargo según me informó su hijo el Ing. Arturo Abriani.

La posición de Subterráneos de Buenos Aires

Comenzamos simultáneamente gestiones con las dos empresas de transporte que debían intervenir en el proyecto, FA y SBA, esta última en esa época todavía dependiente del gobierno nacional, a través de la Subsecretaría de Transporte. Mogni firmó sendas notas explicando el fundamento del proyecto y pidiendo opinión a ambos

entes sobre su factibilidad. Seguramente en las notas también se hablaba de la realización simultánea del cruce vial de Santa Fe debajo del ferrocarril, lo cual determinaba la profundidad de la obra del subterráneo.

No recuerdo si SBA contestó formalmente fijando su posición, pero al tiempo Moggi me indicó ir a su sede donde me recibiría un gerente o jefe de departamento para discutir la cosa; creo que antes de emitir una opinión SBA quería explicarnos su posición. Concurrí a sus oficinas de la calle Bartolomé Mitre donde me recibieron dos ingenieros con quienes intercambiamos opiniones. La actitud era opuesta, y aludieron a que la obra no sería posible o que sería muy difícil por el agua del subsuelo y la cercanía del arroyo Maldonado. Pero el arroyo dista unos 700 m del cruce de la línea Mitre; creo que el gran problema que veían con la profundidad era el cruce vial bajo nivel, ya que en los planos del EPTRM en los que técnicos de SBA habían trabajado pocos años antes las estaciones del subte hasta Belgrano estaban pensadas con un vestíbulo intermedio entre los niveles de la calle y los andenes, tal como en las estaciones Palermo, Plaza Italia, Agüero y varias otras. En la estación Concepción Arenal que habían proyectado la cota de la vía férrea estaba 11 m por debajo de superficie; la presencia del bajo nivel vial aumentaría unos 5 / 6 m la profundidad de una estación del Subte allí.

Tras esta gestión negativa analizamos el problema con Moggi y para evitar una profundidad excesiva, que sin duda podría tener aquel inconveniente, pensamos que el túnel de la D podría estar inmediatamente debajo del túnel vial, sin vestíbulo intermedio, y que el acceso de los pasajeros a la nueva estación se podría resolver al estilo de las estaciones de la línea A, y de algunas de la B y de la D (por ejemplo Medrano o Bulnes): dos vestíbulos a nivel de los andenes, uno para cada andén. Claro que aquí los pasajeros tendrían que bajar o subir muchos más escalones, por la profundidad impuesta por el túnel vial, pero eso se podría resolver con escaleras mecánicas. Hicimos un croquis con esta idea y se lo envié a SBA con una explicación. Al cabo de un tiempo llegó, ahora sí, la respuesta escrita de SBA diciendo escuetamente que, analizado nuestro esquema, lo veían viable. Pero no manifestaban intención alguna de profundizar la idea. Lo más probable es que no les interesara y supusieran que “con esto no va a pasar nada”.

Esta era la situación a principios o mediados de 1975, pero como se verá SBA pronto pasó a una posición favorable al proyecto.

La posición de Ferrocarriles Argentinos

La sorpresa llegó con la contestación de FA que dijo estar de acuerdo con el proyecto e incluso tener avances desde hacía algunos años. No recuerdo los detalles pero sí que tomé contacto con algunos funcionarios ferroviarios y supe que el coronel Antonio Rossi, Gerente del Mitre entre 1967 y 1969, había impulsado el proyecto de un apeadero en ese lugar, del estilo del que tenía la línea San Martín en Chacarita (hoy Villa Crespo). Aunque no parecía muy lógico, parece que Rossi había hecho construir un pequeño andén corto al lado del *cabín* de señales contiguo a la vía ascendente en el costado norte del cruce de la av. Santa Fe y que había hecho un viaje de prueba desde Retiro. También supe que se le había encargado a un ingeniero del Departamento Eléctrico confirmar que los trenes que se detuvieran en la estación pudieran arrancar sin problemas en un servicio normal, ya que vía férrea tiene allí una pendiente de

alguna importancia; se dudaba de que los trenes Metropolitan-Vickers en servicio desde 1930 pudieran hacerlo, pero se demostró que no habría problemas.

Una versión que recogí entre los ferroviarios era que Rossi había promovido esa estación porque beneficiaría a los residentes de la gran torre de 30 pisos que en esos años se había construido en la av. Dorrego al 2700, “a la vuelta” de la futura estación, porque era un edificio cuyos residentes eran militares⁴. Además en la zona había varias importantes dependencias militares: la Escuela Superior Técnica del Ejército, el Instituto Geográfico Militar, el Hospital Militar y algo más lejos el cuartel del Regimiento Patricios.

Pero lo importante era que el tema estaba instalado en el ferrocarril desde hacía al menos 6 años. Sin embargo esta posición favorable no se había reflejado en el informe del EPTRM en cuya elaboración habían trabajado varios profesionales de FA; la razón probable es que el proyecto no había trascendido de la Gerencia Mitre, donde se había gestado, porque cuando se decidió la fusión de la misma con la Gerencia San Martín el proceso administrativo absorbió toda la atención de los directivos. A principios de 1970 el Cnel. Rossi dejó la Gerencia Mitre y a fines de ese año asumió la gerencia fusionada de la Región Central el Coronel Jorge Carlucci. En los años que siguieron, políticamente tormentosos, la idea de la estación en la avenida Santa Fe perdió prioridad frente a las urgencias del nivel gerencial, en 1970 para organizar la fusión Mitre-San Martín y en 1973 para desarmarla. Pero en 1975, cuando se hizo la consulta desde la DNPS, la idea había sido adoptada a nivel del Organismo Central de FA, posiblemente por las gerencias Comercial y de Planeamiento.

En algún momento en la DNPS comenzamos a conocer el proyecto con el nombre “estación Tres Avenidas”, alusivo a las avenidas Santa Fe, Cabildo y Dorrego. Es posible que ese primer nombre haya surgido en el ferrocarril cuando comenzaron a trabajar en la iniciativa de Rossi.

Oficialización del proyecto

En abril de 1976 fue nombrado Subsecretario de Transporte Ezequiel Ogueta, el ex Director del EPTRM, y la alta dirección de FA fue confiada a un grupo de jefes militares retirados que habían actuado en la etapa militar previa en el ferrocarril. Ogueta dependía de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SETOP) y ésta del Ministro de Economía José Alfredo Martínez de Hoz. Desde Economía se impulsó una fuerte racionalización ferroviaria, con supresión de trenes de pasajeros de baja utilización, cierre de estaciones innecesarias y clausura definitiva de ramales y talleres, comenzando entonces una relación muy tirante entre la Subsecretaría de Transporte y Ferrocarriles Argentinos. Andrés Mogni dejó la Dirección de Planeamiento y pasó a ocupar un cargo directivo en CONARSUD, entidad de la que más adelante nos ocuparemos. El contexto no era favorable para encarar activamente los estudios de la estación Tres Avenidas, y dejé de ocuparme del tema.

Durante su gestión Ezequiel dispuso la publicación de la revista Temas de Transporte, de la que aparecieron solamente ocho números; en uno de ellos se incluyó el informe sobre la red del Subte que habíamos preparado con Mogni dos años antes, con lo cual

⁴ Esto último me lo confirmó el colega ingeniero Horacio Pesce quien en 1964 había hecho el servicio militar en el Centro de Instrucción de Artillería Electrónica emplazado en el terreno donde pocos años después se alzaría la torre.

la idea del centro de transbordo Mitre-línea D además de ganar alguna difusión tuvo un modesto aval oficial.

SBA relanza la extensión de la D a Belgrano

Durante la fase inicial del gobierno militar de 1976 presidió SBA, cuando aún dependía de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Nación, el Teniente Coronel e ingeniero Oscar Fernando Córdova, quien había ocupado el mismo cargo en el anterior gobierno militar de 1966. Córdova era un entusiasta del Subte y era ejecutivo; en su primera gestión había comenzado la extensión de la línea E desde Av. La Plata licitando un túnel que se anunció solamente como una cochera; pero ya con esa obra en marcha encaró una nueva estación inmediatamente a continuación, que sería José María Moreno, inaugurada en 1973.

De regreso en SBA Córdova parece haber adoptado la misma estrategia para la línea D: extenderla comenzando con un simple túnel a continuación de Palermo, para la muy necesaria función de cochera, sin incluir la siguiente estación, pero dejándola prevista para más adelante. La obra del túnel-cochera se licitó en 1976, entre las calles Humboldt y Arévalo, o sea hasta el cruce ferroviario, y se completó en 1979. Pero ese año Córdova dejó SBA cuando el Subte pasó de ser una dependencia de la SETOP para serlo de la MCBA, lo que ocurrió en septiembre de 1979.

¿Cómo era la planialtimetría del túnel que licitó SBA? ¿Era como mostraban los planos del EPTRM, o había sido modificada? En el EPTRM además de situarse la estación Concepción Arenal a 250 m del cruce ferroviario la pendiente del túnel del Subte en el cruce del Mitre entre las calles Arévalo y Dorrego era del 22%, subiendo en dirección hacia Belgrano, y era incompatible con una estación en ese lugar. Pero esa planialtimetría fue modificada en algún momento, puesto que el túnel inaugurado en 1979 resultó compatible con la estación que años después sería construida en ese lugar. ¿Cuándo tuvo lugar el cambio?

El proyecto de CONARSUD

Entra en escena un nuevo actor que parece haber tenido un papel decisivo en la realización del centro de transbordo: CONARSUD, Asesoramiento y Consultoría S.A.

CONARSUD fue una empresa consultora de ingeniería de capital mayoritario estatal con algunos socios privados, creada en 1972 para desarrollar proyectos ferroviarios y de transporte; era subsidiaria de FA y replicaba en nuestro país la experiencia francesa del ferrocarril estatal SNCF, que había creado la consultora SOFRERAIL que ofrecía servicios de consultoría ferroviaria en todo el mundo y que había asesorado a FA entre 1970 y 1972. Siguiendo el modelo francés CONARSUD actuaba como una empresa privada, si bien era de capital estatal mayoritario. Por eso FA podía contratar a CONARSUD eludiendo el proceso de licitación y CONARSUD tenía amplia libertad para reclutar en el mercado local profesionales competentes, que podían ser técnicos ferroviarios en actividad con goce de licencia, u otros jubilados o retirados del ferrocarril. En 1973 CONARSUD había participado en el proyecto de electrificación de la línea suburbana Roca, asociada con la consultora del ferrocarril japonés JARTS, y en los años siguientes participó en algunos estudios o proyectos relativos al Subte.

CONARSUD fue liquidada en 1995 y documentación que se conserva de la empresa pasó al archivo de la biblioteca del Ministerio de Economía⁵, donde se la pudo consultar.

- a) Se conserva documentación del proyecto titulado *Actualización Presupuestaria de la Extensión de la línea D Palermo-Av. General Paz*, de donde surge que entre 1974 y 1975 CONARSUD trabajó en la actualización del presupuesto de la extensión de la línea D hasta la avenida General Paz. El presupuesto a ser actualizado era parte del proyecto que en 1970 había contratado la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte con el consorcio consultor formado por las firmas Frederic R. Harris Eng. Corp., Traction et Electricité-Electobel, estudio Amaya, Devoto, Lanusse, Martín y Pieres arquitectos, e INCONAS, Ingenieros Consultores Asociados. Ese consorcio había calculado los costos a precios de febrero de 1970, y el trabajo encomendado a CONARSUD los actualizó a diciembre de 1974. Por lo tanto el contrato de CONARSUD comenzó a fines de 1974 y su informe debe haber sido entregado en los primeros meses de 1975.

Dicho informe de CONARSUD no contiene planos, pues se basa en el proyecto de ingeniería de 1970 sin modificaciones, cuyos costos actualiza e informa lo siguiente: a) la extensión a Belgrano incluye las estaciones Concepción Arenal, Colegiales, Virrey Arredondo, Juramento, Monroe, Manuela Pedraza, Ruiz Huidobro y av. General Paz, coincidiendo con lo que muestran los planos del EPTRM; y b) el proyecto de la estación Concepción Arenal incluye dos escaleras mecánicas *aptas intemperie*, altura 5,78 m, y cuatro escaleras mecánicas interiores altura 3,98 m. De modo que los andenes estarían a - 9,76 m de la superficie y el nivel del riel aproximadamente a - 10,76 m. La conclusión es que el proyecto que se consideraba para la extensión a Belgrano a principios de 1975 era el mismo, o muy similar, al que había sido incluido en los planos del EPTRM.

- b) Una carpeta promocional que enumera y sintetiza los trabajos realizados por CONARSUD presenta una síntesis del proyecto de ingeniería del complejo Ferro-Subte-Vial "General Savio", para cuya elaboración CONARSUD fue contratada por un acuerdo entre FA, SBA y la Municipalidad de Buenos Aires en marzo de 1977 (es la fecha a la cual corresponde el precio del contrato de consultoría). Dice CONARSUD que el proyecto consistió en el diseño del "complejo formado por una estación del Ferrocarril Mitre, a nivel, un túnel carretero bajo ésta, avenida Santa Fe, y una estación subterránea a un tercer nivel inferior, en correspondencia con la prolongación de la línea D"; y agrega que el objetivo primordial del proyecto es "adecuadas facilidades de combinación entre la línea D y el ferrocarril Mitre en la intersección de la av. Santa Fe con dicho ferrocarril, y un cruce vial bajo nivel que enlaza las avenidas Santa Fe y Cabildo". La nueva estación ferroviaria en el proyecto CONARSUD fue nombrada General Savio, dada su proximidad con la Escuela Superior Técnica del Ejército que tenía el nombre del militar que había impulsado la siderurgia nacional en los años '30 y '40.

Entre las pautas de diseño se menciona que la estación del Subte estaría *en correspondencia con la estación ferroviaria, en reemplazo de la estación*

⁵ En la biblioteca del Ministerio de Economía se archiva documentación de CONARSUD que fue consultada para este trabajo.

Concepción Arenal prevista en el proyecto de prolongación de la línea D fechado 3/8/1970, o sea el proyecto incluido en la propuesta del EPTRM. El documento consultado de CONARSUD, cuya fecha no consta, dice también que la obra del complejo Gral. Savio había sido licitada y estaba en proceso de adjudicación, cosa que finalmente no ocurrió.

Según una ilustración incluida en el mismo documento de CONARSUD el proyecto ubicaba en el primer nivel del subsuelo de la av. Santa Fe el vestíbulo de acceso a la estación del subte al que se accedería desde la calle y desde los andenes del ferrocarril en superficie; el segundo nivel lo ocupaba el túnel vial de cuatro carriles; y el tercer nivel las vías y andenes de la futura estación del subte. Las cotas relativas a la calzada de la avenida Santa Fe serían aproximadamente: vestíbulo - 4 m, calzada del túnel vial - 9,5 m y los andenes y vías férreas del Subte a -14 y - 15 m respectivamente.

La solución con el túnel vial en el segundo nivel no era la mejor ya que obligaba a que la calzada estuviera unos 4 m más profunda y esto implicaba alargar las rampas de acceso en el orden de 100 m a ambos lados. Lo cual tenía dos efectos negativos: aumentaba el impacto urbano de la obra y la población de vecinos frentistas entre los cuales algunos, con o sin razón, se consideraban perjudicados por el proyecto, y entre los cuales podía bien haber alguno con influencia política para paralizarlo; y perjudicaba al futuro transbordo entre el ferrocarril y los colectivos cuyas paradas deberían alejarse en igual medida y terminarían estando a no menos de unos 300 m a cada lado. La Figura 4 esquematiza, fuera de escala, ambas soluciones.

El segundo estudio de CONARSUD fue contratado en marzo de 1977 y las definiciones básicas sobre la altimetría de la estación y del túnel deben haber sido inmediatas, ya que en esa fecha estaba avanzando el túnel de la extensión desde Palermo, iniciada en 1976; obra ésta cuya altimetría debía ser compatible con el proyecto del centro de transbordo. Seguramente SBA, al acordar la contratación con CONARSUD del Complejo Savio, había realizado estudios previos que verificaban que el proyecto era viable.

Interrogantes

Al comenzar en 1977 el estudio de CONARSUD estaba iniciada la obra del túnel desde Palermo. ¿Fue modificada la altimetría de ese túnel para adaptarla a la ubicación de la estación Savio? ¿O la cuestión ya había sido definida cuando SBA licitó la obra en 1976, ya que el año anterior SBA había informado a la Subsecretaría de Transporte que se podía modificar el proyecto de 1970?

Las secciones que preceden se basan en registros de mi memoria personal, en testimonios de funcionarios y en documentación consultada. Pero los datos recogidos no son abundantes ni tienen precisión temporal. Por eso me permito aquí hacer algunas suposiciones sobre cual pudo haber sido el encadenamiento de los hechos.

Personalmente nada supe del proyecto de CONARSUD; después de 1975 no intervine en tratativas con SBA hasta que finalmente dejé el cargo en Transporte para trabajar en una consultoría en Paraguay. Pero creo ahora que el rol de CONARSUD pudo ser decisivo para que SBA modificara su proyecto de 1970. CONARSUD había trabajado para SBA ya en 1974/75 y establecido un vínculo con los cuadros técnicos de SBA que en ese período aún sostenían el proyecto de 1970. Cuando la DNPS obtuvo en 1975 la

conformidad de SBA sobre la viabilidad de una estación en el cruce con el ferrocarril es posible que Andrés Moggi, quien había participado en la creación de CONARSUD, donde también ocupó cargos directivos, haya impulsado la intervención de CONARSUD en el diseño de la nueva solución. Es posible que Moggi lo haya hecho después de marzo de 1976, cuando dejó el cargo de Director Nacional de Planeamiento Sectorial; pero también pudo hacerlo antes.

No he podido aclarar si la decisión de modificar la altimetría de la línea D en el cruce con el FC Mitre para allí ubicar la estación del Subte y el túnel vial había sido ya tomada cuando SBA licitó en 1976 el túnel de extensión desde la calle Humboldt hasta el cruce ferroviario; o si esa decisión se tomó con la obra ya contratada y progresando lentamente desde Palermo. Lo cierto es que el túnel finalizado en 1979 respetó en la zona del cruce con el ferrocarril una altimetría que más tarde se integró sin problemas a la obra de la estación Savio (luego Ministro Carranza).

Inminente puesta en marcha y abandono del proyecto

El 2 de abril de 1976 había asumido la intendencia municipal de Buenos Aires el Brigadier Osvaldo Cacciatore. Era un militar de carrera, muy enérgico, que incorporó a su gabinete al Dr. Guillermo Domingo Laura como Secretario de Obras Públicas. Laura era un activo promotor de las autopistas urbanas y lanzó un ambicioso plan del que pudo realizar las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno e iniciar otras que hoy funcionan con los nombres de los presidentes Cámpora, Illia y Frondizi. En 1970 había publicado el libro *La Ciudad Arterial* donde además del plan de autopistas para la ciudad de Buenos Aires proponía la supresión de las líneas férreas en el territorio de la Capital Federal.

Durante la primera parte de la gestión de Cacciatore, o quizás antes, FA y SBA, ambos todavía en la jurisdicción de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Nación, habían impulsado un convenio con la Municipalidad en función del cual se contrataría con CONARSUD el proyecto del centro de transbordo que se ha descrito más arriba. Ahora bien, los diarios *La Nación* y *La Prensa*⁶ de los días 6 y 8 de agosto de 1977 informan de la firma un convenio entre FA, SBASE y la Municipalidad para *“unir el Subte D con el ferrocarril en el complejo Savio”*; y *La Nación* del 9 de agosto dice *“convínose la construcción del Complejo General Savio.”* Se trataría entonces de la puesta en marcha de la obra propiamente dicha, que según el antes citado documento de CONARSUD estaba en proceso de adjudicación.

Pero nada ocurrió. Porque habían aparecido discrepancias entre la Subsecretaría de Transporte de la que aún dependía SBA y la Municipalidad, donde Laura proponía una red de autopistas de un plan que difería en algunos trazados de la propuesta de autopistas del EPTRM que Ezequiel Ogueta había dirigido; por ejemplo, la penetración céntrica de la Autopista a Ezeiza en el EPTRM se hacía siguiendo el trazado completo de la avenida Perito Moreno hasta Barracas mientras que el plan de Laura la colocaba paralela y a menos de 200 m de la avenida San Juan, obligando a demoler muchas viviendas, lo que se concretó para construir la Autopista 25 de Mayo.

⁶ Información dada por Jorge Waddell.

Otro punto de conflicto fue el Subte, ya que Cacciatore pidió, y finalmente obtuvo, que la autoridad sobre SBA pasara de la Subsecretaría de Transporte de la Nación a la MCBA, lo que se concretó en septiembre de 1979.

Ya con plena autoridad sobre el Subte Cacciatore desestimó el proyecto de CONARSUD y los convenios para el Complejo General Savio. A partir de entonces Cacciatore asumió con firmeza la posición de Laura sobre el ferrocarril y concluyó que no tenía sentido hacer un paso vial bajo nivel en la av. Santa Fe cuando el futuro sería levantar las líneas ferroviarias en la Capital Federal. Durante el resto de su mandato Cacciatore no cambió de idea, y no hubo clima favorable para que FA le planteara la estación de transbordo Mitre-línea D, de modo que el tema quedó en suspenso.

Pero el proyecto subsiste en el plan del Subte...

En el mismo período la MCBA lanzó la propuesta de ampliar la red del Subte y privatizarlo mediante una concesión, figura ya usada con éxito para la autopista 25 de Mayo. Y decidió también elaborar un nuevo plan de la red, ya que al plan del EPTRM lo consideraba anticuado; de hecho lo era ya que era una suerte de primera etapa del Plan Cóndor que se había preparado en los años '50. El estudio se adjudicó a la Dirección General de Investigación y Desarrollo del Ejército Argentino (DIGID), organismo técnico de las Fuerzas Armadas. DIGID subcontrató para ese estudio a las consultoras ATEC S.A. (local) y Barton Aschman (de Estados Unidos).

Yo había trabajado en Paraguay entre 1978 y 1980 y cuando regresé me incorporé a ATEC para ese estudio. El coordinador del mismo, ingeniero Mario Guaragna me comentó del proyecto de CONARSUD del Complejo General Savio y me dijo que el Intendente lo había dado de baja, en razón de su política respecto del ferrocarril en la ciudad; más tarde pude confirmarlo, en una reunión sobre los planes del Subte a la que asistí, en 1980 o 1981, donde escuché al Intendente decir lo siguiente: “no vamos a convalidar con ninguna obra la permanencia del ferrocarril en la ciudad”.

Los consultores norteamericanos aportaron en los aspectos tecnológicos y en la planificación mediante un modelo de distribución y asignación de viajes que, en 1980, se procesaba en un computador “main frame” en los Estados Unidos. Los resultados nos llegaban en forma de grandes hojas impresas con las tablas que nos permitían predecir la utilización de cada línea, la carga de viajes a lo largo de ellas, etc. El modelo de demanda consideraba la intermodalidad, o sea el uso por los usuarios de distintos modos transbordo, y en el caso del Subte eran importantes los transbordos entre el Subte y el ferrocarril. El contacto de los consultores con la MCBA se hacía a través del directorio de SBA que para ese momento, además de haberse municipalizado en 1979, se había convertido en Sociedad del Estado (SBASE).

Respecto del ferrocarril los consultores en todo momento supusieron que el ferrocarril permanecería en la Capital Federal. Retiro, Once, Constitución, Palermo, Chacarita y Federico Lacroze eran puntos donde se confirmaba la importancia de los transbordos Subte-ferrocarril. Cuando se trató de la línea D reapareció naturalmente el centro de transbordo con el Mitre, que en momento alguno estuvo en duda y fue introducido en la modelización de la demanda.

En los anteproyectos de líneas y estaciones del estudio ATEC-Barton Aschman la línea a Belgrano no era la D (que finalizaba en Palermo) sino la línea G que recorría la avenida

Cabildo y desde Plaza Italia la av. Las Heras, cruzaba el Macro y Microcentro y llegaba hasta Avellaneda. El anteproyecto que los consultores desarrollaron para su estudio reutilizaba un sector del túnel recientemente construido desde Palermo y colocaba la estación, denominada Savio, centrada en el cruce con la av. Dorrego. La cota de rieles estaba aproximadamente en 9 m, o sea unos 15/16 m debajo del nivel de la calzada de la av. Santa Fe. El anteproyecto respetaba en este punto las dimensiones del proyecto de CONARSUD.

No hubo presentaciones ante el intendente donde el tema apareciera, era un detalle que se perdía en la complejidad del estudio. El estudio ATEC-Barton Aschman se terminó a fines de 1981 y en abril de 1982 hubo un cambio político vinculado con la guerra de las Malvinas. Cacciatore dejó el cargo y asumió la intendencia municipal un civil, Guillermo del Cioppo, hasta el retorno de la democracia el 10 de diciembre de 1983. El nuevo intendente tenía como asesor al ingeniero Cayetano Marletta, quien había hecho carrera en el Subte y luego en Ferrocarriles Argentinos donde había sido Gerente de la línea Mitre.

El proyecto, siempre vigente en Ferrocarriles Argentinos

Mientras tanto hacia 1980 se había creado en FA la Gerencia de Línea Metropolitana (GLM), para la gestión de las redes suburbanas dejando a las gerencias tradicionales (Mitre, Roca, etc.) las líneas y servicios de transporte de cargas y de pasajeros de larga distancia. Esta reforma iba en el buen sentido y replicaba lo hecho en Brasil. Se concibió un proceso de estructuración gradual de la GLM que incorporó sucesivamente las líneas suburbanas Belgrano Sur, Urquiza, Sarmiento y Belgrano Norte logrando buenos resultados en cuanto al servicio suburbano, ya que la GLM tenía una visión orientada a ese mercado. El grupo de funcionarios a cargo de la GLM tuvo en esos años mucho poder, al igual que la creada Gerencia de Electrificación que se proponía electrificar las líneas suburbanas que no lo estaban y también las líneas troncales al interior (Mendoza, Córdoba, Tucumán, etc.).

La GLM hizo propio el proyecto del centro de transbordo Ferrocarril-Subte-paso vial bajo nivel. Con el alejamiento de Cacciatore se retomaron las tratativas entre Ferrocarriles Argentinos, SBASE y la Municipalidad y en diciembre de 1982 las partes acordaron revisar el proyecto existente⁷, que era el de CONARSUD. SBASE abordó la preparación de la licitación de la nueva estación del Subte que estaría inmediatamente a continuación del túnel ya construido desde Palermo que llegaba hasta la calle Arévalo. Sin duda el ingeniero Marletta, asesor del intendente del Cioppo, tuvo un rol importante en restablecer la colaboración entre el ferrocarril y la Municipalidad

La revisión del proyecto dio lugar a un cambio positivo para su inserción urbana: se pasó la calzada vial al primer nivel subterráneo y el vestíbulo para pasajeros del Subte al segundo nivel, sin mayor modificación de los andenes y vías del Subte en el tercer nivel, como se muestra esquematizado en la Figura 4.

⁷ Expediente en archivo Museo Ferroviario.

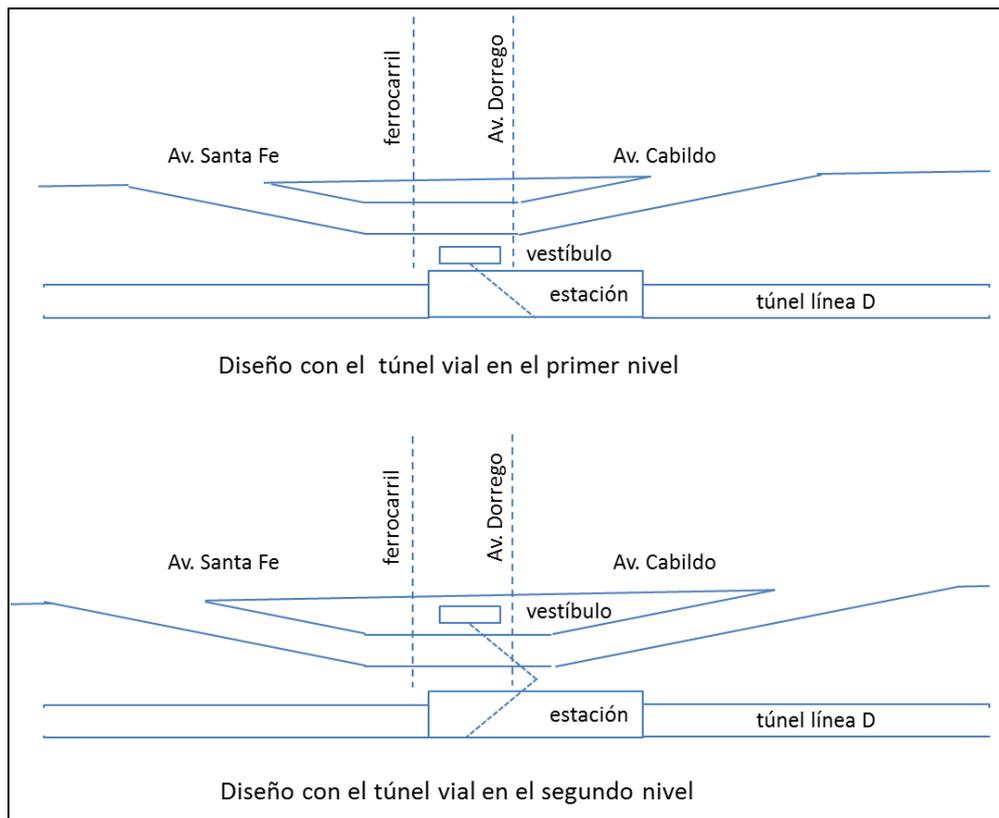


Figura 4 – esquemas con el túnel vial en el primer y segundo nivel

A mediados de 1984 la GLM había planteado el desarrollo del proyecto en etapas. La primera sería una estación provisoria, compatible con la permanencia del paso a nivel de la avenida Santa Fe; el andén ascendente se ubicaba al sur del paso a nivel y el andén descendente al norte, para que los trenes detenidos para subir y bajar pasajeros no obligaran a mantener las barreras bajas. Era una obra sencilla, que el ferrocarril podría desarrollar sin necesidad de contar con aprobación municipal, tal como se había hecho en la estación Paradero Chacarita del San Martín 45 años antes.

La segunda etapa era la estación definitiva compatible con el paso vial bajo nivel. Se proyectaban dos andenes enfrentados al sur del túnel vial y los pasillos de comunicación con la estación del Subte. Estaba implícito que el paso vial bajo nivel y la obra del Subte serían simultáneos.

Se hubiera podido avanzar entonces con la estación provisoria, pero sucedió que a mediados de 1984 o principios de 1985 obedeciendo a presiones sindicales el directorio de Ferrocarriles Argentinos suprimió la GLM; el proyecto que ésta había impulsado quedó radicado en la Gerencia de línea Mitre y volvió a postergarse.

Desde Planeamiento de Ferrocarriles Argentinos

En mi caso a finales de 1982 recibí una oferta del ingeniero Gastón Cossetini, nuevo presidente de FA, y me reincorporé al ferrocarril como Gerente de Planeamiento, cargo que ocupé hasta mediados de 1984. Durante mi año y medio de gestión en Planeamiento no recuerdo haberme ocupado de la estación Tres Avenidas / Savio.

Las nuevas autoridades de FA que asumieron en diciembre de 1983 reestructuraron el área de Planeamiento y a mediados de 1984 quedé a cargo del Grupo de Trabajo

Ferrouurbanística, una suerte de subgerencia dentro de Planeamiento que se ocupaba de las gestiones con autoridades provinciales y municipales para la reestructuración de accesos ferroviarios en distintas ciudades del interior, aunque no en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Cuando fue suprimida la GLM quedó sin funciones el grupo de estudios técnicos que había venido trabajando en el proyecto que nos ocupa, y algunos de sus integrantes pasaron a trabajar conmigo en Ferrouurbanística (recuerdo al Ing. Vaccaro y al Arq. Muslera). Por ellos me enteré de que la GLM había actualizado el proyecto de la estación Tres Avenidas/General Savio y de que la gerencia de la línea Mitre tenía toda la documentación técnica básica que permitía lanzar la obra no bien alguien tomara la decisión. Pero la Gerencia Mitre en ese momento no le dio prioridad al proyecto.

Finalmente, la estación ferroviaria

Pronto las autoridades de FA designadas en diciembre de 1983 entraron en desacuerdos con la Secretaría de Transporte, a cargo del Ing. Daniel Batalla, quien finalmente resolvió la intervención de FA y designó interventor al contador José Salmerón, el mismo con quien habíamos realizado las gestiones por la estación Tres Avenidas diez años antes. Salmerón asumió como interventor de FA el 6 de mayo de 1985 y el 6 de noviembre sería confirmado como presidente de la empresa. Una media docena de gerentes que en los últimos años habían tenido mucho poder fueron desvinculados por Salmerón y yo conservé mi puesto en Ferrouurbanística. En ese período inicial mi contacto con Salmerón se limitó a la gestión en Ferrouurbanística cuando era necesaria su firma para alguna nota dirigida a un intendente municipal o gobernador de provincia.

Uno de los temas que yo había heredado al hacerme cargo de Ferrouurbanística era el convenio con la provincia de Neuquén por el cual FA cedía en la estación Neuquén todo el espacio no ocupado por las vías principales y el edificio de la estación; a cambio la provincia debía construir a su cargo un nuevo galpón para locomotoras diesel y un pequeño barrio ferroviario para relocalizar 17 viviendas que estaban asentadas en el cuadro de la estación. La provincia había cumplido sus compromisos y había que entregarle el espacio ferroviario ubicado en pleno centro de la ciudad. Salmerón decidió ir a Neuquén con ese fin y me pidió que lo acompañara. Ese viaje fue muy al comienzo de su gestión, estimo que en junio o julio de 1985.

Fuimos a recibir oficialmente el nuevo depósito de locomotoras unos pocos kilómetros al oeste de la estación Neuquén y más tarde al barrio ferroviario. Estaba el gobernador Felipe Sapag con varios ministros y funcionarios, el intendente de la ciudad lo mismo y una cantidad de gente convocada políticamente. Supongo que hubo algún discurso y después tuvo lugar una recorrida por la calle del nuevo barrio. Y llegó el momento decisivo: mientras caminábamos con Salmerón en medio del gentío detrás del gobernador, hablando de cosas varias, de pronto él me dijo: “¿Y la estación Tres Avenidas?”

Le contesté enseguida: “Tenés razón, ahora se puede hacer”. Me preguntó: “¿Qué tengo que hacer?” Le dije lo que yo creía saber, que estaba el proyecto listo para lanzar la obra pero que había que tomar la decisión; y terminé así: “hablá con el gerente del Mitre y decíle que la haga”. Recomendación basada en lo que me había

dicho el ing. Vaccaro sobre un proyecto de mínima, que era la primera etapa compatible con la permanencia del paso a nivel.

A su regreso a Buenos Aires Salmerón llamó al gerente del Mitre, ingeniero Eugenio Giles. Según me contaron le dijo más o menos “sé que ustedes tienen listo el proyecto de la estación en el cruce de la avenida Santa Fe” y continuó ordenando que comenzaran la obra de inmediato, y que la terminaran en 30 días, ya que era una obra sencillísima, dos andenes y una casilla para la boletería. El gerente replicó que 30 días era el tiempo que necesitarían para preparar la licitación; a lo que Salmerón dijo que no hacía falta licitación, que la obra se podía hacer por administración. Salmerón sin duda sabía que había en la planta ferroviaria buena cantidad de mano de obra poco utilizada y que se la podía afectar a este trabajo inesperado.

El resultado fue que la gerencia Mitre organizó una “fuerza de tareas” con obreros y capataces traídos del interior, donde era posible reasignar temporariamente ese personal sin mayores problemas. Parte de ese personal se desplazó a Buenos Aires y cobró el correspondiente viático, de modo que visto así la obra debe haber sido cara, ya que en general siempre se recurre para una obra a mano de obra local; pero en realidad el único costo adicional de mano de obra incurrido fue el viático, ya que los sueldos de todos modos se habrían pagado.

Al cabo de uno o dos meses más o menos los trabajos comenzaron. Según Pablo Martorelli, en ese momento funcionario técnico de Vías y Obras, asumió la dirección del proyecto el ing. Jorge Elías Mardardjián, segundo jefe de Vía y Obras del Mitre, quien conocía sin duda todos los antecedentes antes mencionados. Si bien hubo que plantear una topografía ejecutiva se partió como base de uno de los anteproyectos existentes, el de andenes corridos compatibles con el paso a nivel (la primera etapa del proyecto de la GLM ya mencionado). La estructura de los andenes se armó con rieles *scrap* que se cortaban y soldaban en el taller de Vía y Obras de Campana; en la cantera de VyO de Alta Gracia se fabricaron las losetas de hormigón; en Campana se fabricaron también los caños para desagüe debajo del andén, con *barrilones* (viejos durmientes de metal) aplanados y soldados. La obra se hizo con personal del Distrito VyO San Martín y del Taller de Artesanos Retiro.

La obra avanzó pero se extendió varios meses; el andén para la vía descendente estuvo listo a fines de octubre de 1985 y el de vía ascendente en enero de 1986. Pero el objetivo de Salmerón estaba cumplido, pronto se inauguraría la nueva estación.

La estación del Subte

Pero el objetivo de fondo era que allí también estuviera la estación del Subte. No había duda de que era factible pues existía el proyecto de CONARSUD de 1975/76, que en 1982 SBASE había actualizado. Pero la obra de una estación subterránea allí era mucho más complicada y costosa que los dos modestos andenes ferroviarios que se comenzaban a construir.

Cuando la gerencia Mitre puso manos a la obra Salmerón visitó al presidente de SBASE ingeniero Nicolás Gallo y le explicó su idea para la inauguración rápida de una estación transitoria que habilitaría con costos menores el transbordo con el ferrocarril, además de servir al área urbana circundante.

La propuesta de Salmerón fue que SBASE replicara allí lo que había hecho la Comisión de Control del Ministerio del Interior en 1944, cuando el 20 de junio inauguró el tramo de la E Constitución-Urquiza y 6 meses más tarde la extensión hasta Boedo. El túnel con vía doble de la línea E llegaba hasta la calle Boedo, pero no hasta la estación actual que no existía entonces; para extender el servicio hasta allí se construyó un sencillo y corto andén de madera que ocupaba en el túnel el lugar de la vía norte y se habilitó la estación provisoria el 16 de diciembre de 1944. Entre Urquiza y la estación provisoria los trenes iban y venían por la vía sur, pasando por un enlace a la salida de Urquiza. El apeadero Boedo funcionó quince años de ese modo hasta que el 9 de julio de 1960 se inauguró la estación definitiva Boedo. Yo supongo que a Salmerón la idea de replicar la solución Boedo se la dio Lopez Abuín, con quien él mantuvo siempre contacto durante su gestión en FA.

Por su parte el ingeniero Gallo debe haber consultado a los funcionarios de SBASE y confirmado lo que se había hecho en la línea E; se convenció y se embarcó en la obra. La gente a sus órdenes elaboró un proyecto estilo Boedo pero con el andén de construcción sólida convencional en vez de madera; pero una diferencia importante fue que los trenes desde Catedral no llegarían hasta el nuevo apeadero, seguían terminando en Palermo, desde donde una formación corta iría y volvería desde Palermo donde los pasajeros que viniendo del centro quisieran llegar a la nueva estación deberían transbordar. Los trenes hacia/desde Catedral operarían en Palermo en la vía norte y el servicio de lanzadera se haría yendo y viniendo por la vía sur.

La principal dificultad de la obra provisoria del subte era el acceso de los pasajeros. El andén único estaría a unos 15 m de la superficie y era conveniente realizar escaleras mecánicas, pero esto era difícil con los accesos desde las veredas, que es la solución tradicional en Buenos Aires, con pocas excepciones (estación Lavalle de línea C, Medrano andén sur de línea B y últimamente Córdoba y Santa Fe en la línea H). SBASE comprobó que había en la vereda norte de Santa Fe un terreno en venta y Gallo decidió comprarlo. Según me contó Emilio Arias, funcionario de carrera del Subte desde los tiempos de la Corporación de Transportes, la propiedad sería rematada y Gallo le encargó a él concurrir a la subasta y hacer una oferta ganadora. Arias fue al remate sin decir que venía en nombre de SBASE y consiguió la adjudicación. Se compró el predio y allí se realizó el primer acceso, muy parecido al que todavía existe en el mismo lugar. La construcción del andén provisorio, el vestíbulo de acceso en superficie y las escaleras demandaron casi un año. La estación provisoria del Subte con el servicio de lanzadera se inauguró el 29 de diciembre de 1987. La obra la dirigió el Gerente Técnico de SBASE ingeniero Alejandro Nazar Anchorena.

El hecho de que en Neuquén Salmerón haya recordado súbitamente la estación Tres Avenidas, con ese nombre de diez años antes, indica que él nada sabía de las peripecias del proyecto de CONARSUD ni del nuevo nombre General Savio; y tampoco sabía si la “solución Boedo” sería factible en el lugar donde se la concretó; porque si SBASE hubiera mantenido el proyecto de 1970 en el cruce a la av. Dorrego habría existido una pendiente del 22%. Cuando Gallo recibió la sugerencia se informó internamente, supo que la propuesta de Salmerón era viable y dio la orden de avanzar.

Inauguración de la estación ferroviaria

La gerencia Mitre había entretanto progresado con el apeadero ferroviario que posiblemente en abril o mayo de 1986 estaba en condiciones de inaugurarse. Los letreros colocados identificaban la estación como General Savio, nombre que venía del proyecto de CONARSUD.

Y sucedió algo extraño para el público en general. La estación parecía estar lista, pero no se anunciaba su inauguración, y así pasaron dos o tres meses. En algún momento la cosa me llamó la atención e hice alguna averiguación para saber qué pasaba, si es que había algún problema técnico descubierto a último momento. Pero el problema era político, había oposición a que la nueva estación tuviera el nombre de un militar; para algunos sectores estaba demasiado vivo el recuerdo de la represión de la última dictadura, el Proceso; decían que además ya había una estación General Savio en la provincia de Jujuy. Podíamos suponer que la cuestión se habría podido resolver en pocos días, pero fueron varias semanas, según recuerdo; por otra parte el desacuerdo no era conocido por nadie, no tenía estado público.

La solución vino de un hecho inesperado. El 8 de febrero de 1986 había fallecido el ingeniero Roque Carranza, quien desde diciembre de 1983 hasta mayo de 1985 había sido Ministro de Obras y Servicios Públicos y desde entonces hasta su muerte Ministro de Defensa. Carranza había sido Secretario Técnico del CONADE durante la presidencia de Arturo Illia y allí había tenido a sus órdenes a varios técnicos que ocuparían posiciones en el gobierno de Raúl Alfonsín; uno de ellos era el Secretario de Transporte ingeniero Daniel Batalla. Cuando la estación no se inauguraba, presuntamente por el asunto del nombre, surgió la idea de darle el nombre de Carranza como homenaje al ex ministro. Los letreros fueron modificados y finalmente el 22 de septiembre de 1986 la parada entró en servicio con el nombre que aún conserva, "Ministro Carranza". Habían pasado no menos de 17 o 18 años desde que el Coronel Rossi hiciera aquel supuesto viaje inaugural.

Pero ocurrió algo inesperado. A eso de las diez de la mañana los trenes dejaron de parar en Ministro Carranza. ¿Qué había pasado? Los dirigentes sindicales de la seccional San Martín del Mitre resolvieron que no se detendrían los trenes en una estación designada con el nombre del autor de un atentado criminal. Parece que Roque Carranza treinta años antes había estado en el grupo de estudiantes antiperonistas que había colocado una bomba, que estalló y mató a varias personas, en la Plaza de Mayo cuando hablaba Perón. He leído artículos que afirman lo dicho y me limito a exponer lo que pasó. Las autoridades de FA entablaron una negociación con las cúpulas gremiales y en la tarde los trenes volvieron a parar. ¿Qué concedió FA a los gremialistas para que estos decidieran olvidar el supuesto antecedente terrorista de Carranza?

Yo en ese tiempo tenía mi oficina en Maipú 4 (hoy av. Inmigrantes 1950, sede de tribunales) y para volver a mi domicilio solía viajar en la línea San Martín hasta Paradero Chacarita. Pero hice algunos viajes de curioso por el Mitre, bajando en Ministro Carranza para ver el movimiento de pasajeros. En uno de esos viajes lo ví impecablemente vestido al estilo antiguo, con traje y sombrero, al doctor López Abuín, quien igual que yo bajó en el nuevo apeadero y se quedó observando el movimiento

de gente que en esos viajes iniciales era modesto, ya que el Subte sólo llegaría un año más tarde.

La estación del Subte y el túnel vial

Visité la parada provisoria del Subte y según recuerdo se accedía desde la vereda norte de Santa Fe pasando por un entrepiso (que aún existe) donde estaban la boletería y la línea de molinetes, y desde allí por las escaleras mecánicas llegando hasta el nivel del vestíbulo definitivo actual; y había un segundo tramo de escaleras fijas hasta el único andén, construido en el espacio de la vía norte en la dirección hacia Palermo, a un nivel prácticamente igual a los andenes actuales. Cuando en diciembre de 1987 se inauguró el servicio lanzadera hacia Palermo quedó habilitado el transbordo subte-ferrocarril, pero no dispongo de datos de cantidad de pasajeros ya que esos años SBASE dejó de publicar las estadísticas respectivas.

SBASE anunció en 1988 la extensión a Belgrano de la línea D que incluía la construcción de la estación definitiva Ministro Carranza, inmediatamente a continuación del túnel y del andén provisoria. La obra del Subte no incluía el paso bajo nivel de la av. Santa Fe pero lo preveía; con la obra del subte en marcha se agregó el túnel vial, cuyo anuncio dio nuevamente lugar a oposición vecinal. El proyecto de la estación del Subte no era el de CONARSUD ya que ahora el vestíbulo del subte estaba debajo de la calzada del bajo nivel vial. La obra de la estación definitiva del Subte demoró algunos años y se inauguró el 1 de diciembre de 1993, coincidiendo con el aniversario 80 de la inauguración de la línea A en 1913. En esa fecha los trenes comenzaron a operar directos desde Ministro Carranza permitiendo a los usuarios un viaje sin transbordo hacia Catedral e intermedias, y finalmente el transbordo con el Mitre quedó realizado tal como lo conocemos hoy.

En cuanto al paso bajo nivel de la av. Santa Fe debió esperar algo más. Cuando SBASE proyectó la estación actual se acordó con la Municipalidad que el túnel vial ocuparía el primer nivel del subsuelo y en función de ello SBASE proyectó su estación definitiva. Finalmente la obra vial fue contratada por la Municipalidad con la misma empresa que había realizado la estación y que tenía a su cargo la extensión hasta Belgrano. La obra vial fue finalmente inaugurada a mediados de 1994 por el intendente municipal Jorge Domínguez quien lo recorrió caminando acompañado por el presidente Carlos Menem.

Durante los primeros años de operación de la estación definitiva, por el concesionario METROVÍAS que tomó la concesión del Subte el 1 de enero de 1994, la estación Ministro Carranza se ubicó entre las más importantes de la Línea D, en razón de haberse convertido en la terminal de la línea absorbiendo muchos pasajeros que antes llegaban hasta el Subte en Palermo. En los años que siguieron se fue alargando la Línea D y la mayoría de esos pasajeros se fue desplazando a las nuevas estaciones pasando Ministro Carranza a una posición de importancia intermedia.

Ministro Carranza del Subte retuvo la demanda del entorno vecinal de la estación y los pasajeros transferidos desde el ferrocarril, cuya estación homónima a los pocos años superó con cierta amplitud la captación de pasajeros de Colegiales, y con bastante amplitud la de Tres de Febrero. También Ministro Carranza anotó entre la tercera y la cuarta parte de los pasajeros de la terminal Retiro, en los viajes de los ramales José León Suárez y Bartolomé Mitre.

La demanda de la estación del Subte fue acompañando la evolución de la demanda de la estación ferroviaria, lo que particularmente se notó durante los años 2014 y 2015 cuando el servicio se vio muy alterado por el recambio de la flota de trenes, consecuencia política del grave accidente de la línea Sarmiento en la estación Once. En los años recientes la estación del Subte se ubican en la Línea D entre las de importancia intermedia, pero esa posición probablemente crecerá si en el futuro la Línea Mitre mejora la frecuencia hoy relativamente mediocre con que atiende la línea a Suárez y el ramal a Saavedra y Bartolomé Mitre.

Los actores decisivos

He mencionado a lo largo de esta crónica a las personas que intervinieron en el proceso de gestión y realización del proyecto; aquí identifico a quienes, a mi juicio, fueron los actores decisivos para su concreción.

El actor clave fue el contador José Salmerón, Subsecretario de Transporte en 1983 e interventor de FA a mediados de 1985. Habiendo conocido desde mucho antes el proyecto a nivel de idea no demoró, al tomar conocimiento de su estado, en dar la orden de su inmediata ejecución. Asimismo Salmerón encaró de inmediato el tema con las autoridades de SBASE involucrándolas en el proyecto y proponiéndoles una solución de corto plazo para ponerlo en funcionamiento en poco tiempo.

Un actor importante fue el ingeniero Nicolás Gallo, presidente de SBASE, quien recibió la propuesta de Salmerón para una solución de corto plazo según el modelo Boedo y, tras verificar internamente su viabilidad técnica, tomó las decisiones que culminaron en la inauguración de la estación provisoria del Subte poniendo en marcha efectiva el centro de transbordo ferrocarril-Subte.

Los dos nombrados son quienes pusieron en marcha el proyecto, desde sus posiciones ejecutivas, perfectamente documentadas. Los actores que siguen los he incluido basado en testimonios orales que recogí o en conjeturas con firme fundamento.

En primer lugar el coronel Antonio Rossi quien planteó la idea, posiblemente en 1968 o 1969, y ordenó los primeros estudios de la parada ferroviaria provisoria, abriendo el camino a su aceptación por FA.

Un actor, importante en la fase previa a las decisiones finales, fue el ingeniero Andrés Moggi quien como Director Nacional de Planeamiento de Transporte impulsó el proyecto en 1975, documentando que era aceptado por Ferrocarriles Argentinos y consiguiendo que SBA declinara su posición inicial desfavorable. Aunque no he podido establecer las fechas con precisión, en los años que siguieron Moggi fue directivo de CONARSUD, y luego presidente; mi conjetura es que desde allí impulsó la contratación por SBA de la consultoría que elaboró el primer diseño de ingeniería del centro de transbordo completo, que aunque sería modificado en cuanto a la cota del paso vial bajo nivel dejó resueltos favorablemente los aspectos básicos del diseño de las partes del Mitre y del Subte y permitió los ulteriores avances.

Finalmente, conjeturo que hubo un actor en la sombra, el doctor Alberto López Abuín, quien en su paso por la Secretaría de Transporte de la Nación había tenido a Salmerón como secretario técnico. Salmerón mantuvo siempre contacto con López Abuín, quien en 1972, y muy posiblemente mucho antes, había identificado la posibilidad del centro de transbordo Mitre-línea D. Seguramente Salmerón lo consultó cuando intervino en

las primeras gestiones de la DNPS en 1975 y nuevamente cuando avanzó con la decisión en 1985; es muy posible que haya sido Lopez Abuín quien le sugirió replicar allí la *solución Boedo* de la línea E, lo que permitió concretar el centro de transbordo en 1986.

En la fase ejecutiva, menciono a los ingenieros Jorge Mardardjián y Alejandro Nazar Anchorena, quienes condujeron a buen término las obras de la primera parada ferroviaria y de la estación provisoria del Subte, respectivamente.

Reflexiones finales

El apeadero ferroviario entró en servicio el 22 de septiembre de 1986, la estación provisoria del Subte el 29 de diciembre de 1987 y la estación definitiva del Subte el 1 de diciembre de 1993. Si aceptamos como fecha de referencia para el centro de transbordo la estación provisoria del Subte tenemos que el proyecto tardó no menos de 18 años en concretarse a partir de la iniciativa del coronel Rossi.

El centro de transbordo entre el ferrocarril Mitre y el corredor de transporte de las avenidas Santa Fe-Cabildo había sido pedido por algunos vecindarios del ferrocarril pero durante décadas no fue considerado por las autoridades del sector transporte, a pesar de que sus ventajas debían ser obvias.

Sin embargo, cuando a comienzos de 1940 se anunciaba la próxima inauguración de la estación Palermo del Subte, para la opinión pública general era inminente su prolongación a Belgrano y por lo tanto cabía suponer que en el Ferrocarril Central Argentino alguien había pensado en promover una parada en el cruce de la avenida Santa Fe, para cuando llegara el Subte. ¿Por qué nada ocurrió?

Para los círculos bien informados el panorama era muy diferente. A principios de 1940 la constructora de la línea D, la CHADOPYF, estaba por caer en cesación de pagos de los intereses comprometidos con sus inversores. Las investigaciones sobre este asunto dicen que la CHADOPYF había montado una *bicicleta financiera* que se derrumbó cuando el estado no le reconoció el valor “inflado” que pretendía de sus inversiones en las líneas C, D y E⁸. Ante la perspectiva de no poder cobrar las empresas constructoras de los túneles de la Línea E, que debía inaugurarse muy poco después, y las proveedoras de sus instalaciones fijas y trenes, no hicieron entrega de las obras y equipos. En tal contexto no había la menor posibilidad de un pronto lanzamiento de la extensión a Belgrano, y los directivos del Ferrocarril Central Argentino sin duda lo presumían.

Por otro lado las empresas ferroviarias privadas sabían que su ciclo había concluido y que la solución para ellas era acordar con el gobierno una salida del tipo de la que había conseguido el Ferrocarril Central Córdoba, cuando sus líneas se estatizaron en 1938: la compra de sus activos por el Estado Nacional. Ante una inminente salida del negocio no era el momento para que el Central Argentino pensara en nuevas inversiones, por muy socialmente justificadas que estuvieran.

⁸ Al entrar en crisis el sistema de transporte público de la ciudad de Buenos Aires por la aparición del colectivo no regulado, las concesionarias del Subte pasaron a ser accionistas de la Corporación de Transportes de Buenos Aires, de la que también era accionista la Municipalidad local. La Corporación era la prestadora de los servicios pero las obras en las líneas D y E del Subte seguían a cargo de la CHADOPYF que para reunir el capital necesario había emitido títulos que colocó el mercado local.

Además desde 1939 Inglaterra estaba en guerra con Alemania, y sucedía que los proyectistas, constructores y proveedores de la CHADOPYF eran empresas alemanas mientras que el Central Argentino era de capitales ingleses. Políticamente el ambiente no era favorable para encarar los necesarios contactos técnicos para el desarrollo de un proyecto en armonía de ambas partes.

En 1948 los ferrocarriles pasaron a la gestión del estado nacional, y lo mismo sucedió con el Subte al entrar en liquidación la Corporación de Transportes para ser sustituida por la Administración de Transportes de Buenos Aires, también estatal. Es llamativo que desde entonces, pese a las solicitudes de vecinos, nada se haya hecho en el ferrocarril para establecer una sencilla parada ferroviaria en el cruce con la avenida Santa Fe y que hayan debido pasar unos 20 años hasta la aparición de la primera iniciativa en la Gerencia Mitre. Una explicación es que hacia 1952, cuando las nuevas organizaciones estatales ferroviarias y del transporte urbano estaban constituidas y parecía llegado el momento oportuno para trabajar en proyectos conjuntos, el gobierno nacional debió encarar un fuerte ajuste de las cuentas públicas demorando nuevas inversiones. Los años que siguieron tampoco fueron favorables por la inestabilidad política con alternancia de gobiernos institucionales débiles e intervenciones militares que dio lugar a frecuentes relevos de autoridades en las empresas públicas con los consiguientes cambios de rumbo.

A partir de la primera iniciativa, que estimo en 1968, el proyecto aparece tímidamente en el ferrocarril y años después comienza a instalarse en ambas empresas, pero el avance es muy lento; y cuando finalmente comienza a bosquejarse un proyecto común viable, no se toma la decisión. La explicación está sin duda en la inestabilidad política que acarreó continuos cambios de autoridades en las empresas y en los ministerios de las que ellas dependían. Y esto ocurrió no solamente en el caso de las rupturas institucionales o por los desplazamientos de una fuerza política por otra en elecciones libres; abundan los casos de cambios del presidente dentro de un mismo régimen de facto y también de profundos cambios de rumbo dentro de un mismo gobierno institucional con abruptos desplazamientos de ministros y secretarios. El resultado frecuente fue la remoción de los funcionarios técnicos de mayor nivel, creando un clima de permanente inestabilidad, poco propicio para estudiar y llevar adelante proyectos relativamente modestos, aunque útiles. En el caso del centro de transbordo Mitre-línea D tampoco había consenso entre los funcionarios técnicos sobre su conveniencia; en realidad la mayoría de la *línea técnica* era indiferente e incluso había quienes esgrimían dificultades que, como hemos visto, no eran reales.

Los frondosos organigramas dedicados a la planificación se revelaron inefectivos en la generación de proyectos relativamente marginales, aunque no de planes y proyectos de altísima inversión que casi siempre a la postre se revelaban irrealizables. La concreción de la estación de transbordo Ministro Carranza fue el resultado de los azares de la política que pusieron en la máxima posición decisoria a una persona concedora del proyecto, convencida de su conveniencia y dotada del poder necesario para ponerlo en marcha.

Reconocimiento

Agradezco la colaboración prestada en la elaboración de esta reseña a Jorge Waddell, por el aporte de información periodística y su orientación para el acceso a

documentación del Museo Ferroviario; a Arturo Abriani que me permitió acotar las fechas en que la Dirección de Planeamiento del Transporte impulsó el proyecto; a Carmen Polo quien me indicó dónde consultar documentación de CONARSUD; a Horacio Pesce por su confirmación de los rumores sobre la torre de la av. Dorrego; a Pablo Martorelli por el aporte de sus recuerdos sobre la ejecución de la obra de la estación provisoria en 1985; y a Sergio Ruiz Díaz por su aporte de información sobre los proyectos de la CHADOPYF.

Buenos Aires, setiembre 2023
