

## Capítulo 5

### La Línea A del Subterráneo de Buenos Aires

He considerado los elementos socio-culturales de Buenos Aires en vísperas de la construcción del primer subterráneo, y en su cultura urbana contemporánea. Las percepciones que relacionan la compleja construcción de la identidad cultural argentina con el estudio histórico y la preservación de los espacios públicos de la ciudad, hacen de la Línea A del subterráneo un conjunto arquitectónico y tecnológico que constituye un elemento de la memoria urbana que puede afianzar dicha identidad.

En el presente capítulo presento una reseña histórica de la línea desde los primeros proyectos, hasta las principales modificaciones que ha sufrido después de 92 años de existencia. Continúo con algunos enfoques sobre la presencia de este primer subterráneo en la actualidad porteña, como transporte público, dispositivo de consumo y espacio de difusión cultural. Concluyo con las posturas enfrentadas sobre el futuro de la Línea A, consistentes en su renovación y su ampliación por parte de disposiciones gubernamentales, contra las de preservación provenientes de ONG's.

#### 5.1 Reseña histórica

Entre 1903 y 1913 las estadísticas indicaron que en la ciudad de Buenos Aires el número de habitantes creció de 895 mil a casi millón y medio, los automóviles de 60 a más de 7 mil, el número total de coches a caballo y automóviles de 4 mil a 13 mil aproximadamente, y el número de pasajeros que viajaban en tranvía se incrementó en más del triple. (“Metrovías”, 2005).

### 5.1.1 Primeros proyectos

Como menciona Franklin Romero (2001), desde 1863 los tranvías a caballo habían estructurado una red que “asombraba a los forasteros” (p. 4) y aunque todavía satisfacía las necesidades del transporte urbano, no pasó mucho tiempo para que surgieran demandas por mejores soluciones, que eliminaran la congestión de la zona céntrica y previeran los problemas que seguramente se presentarían en el futuro.

Aunque a fines del siglo pasado la ciudad de Buenos Aires no podía compararse en magnitud con las grandes urbes europeas, la vieja estructura edilicia, con calles estrechas y mal pavimentadas, comenzaba a crear problemas de circulación a una población que se incrementaba rápidamente por el creciente flujo inmigratorio y participaba de una actividad que no habían soñado los habitantes de la gran aldea. (*ibid.*)

Los proyectos para la instalación de transporte subterráneo en la ciudad se presentaron desde la década de 1880, siendo tal vez el primero en agosto de 1886, cuando se publicó en el diario *La Nación* la propuesta de una ‘respetable casa de comercio’ de Buenos Aires al Congreso Nacional, para la construcción de un ferrocarril subterráneo desde la Estación Central hasta la estación Once de Septiembre del Ferrocarril del Oeste (F.C.O.), como menciona Romero. Se tiene conocimiento de otras propuestas en 1889, 1890 y 1898.

Siguiendo al autor, en 1897 el empresario inglés Charles Bright inauguró la prueba piloto del primer tranvía eléctrico de Buenos Aires, cuya concesión se traspasó a la empresa *Tramway Metropolitano*, la que después de algunas obras iniciales abandonó el proyecto. Hasta 1894 el F.C.O. llegaba hasta la Estación Central y a las distintas instalaciones portuarias. El crecimiento de la ciudad al inicio del nuevo siglo obligó a una drástica reestructuración de las vías ferroviarias para eliminar los cruces en las zonas más

transitadas. La densidad de los barrios atravesados por el F.C.O. llevó a la decisión de reubicar las vías del tramo Plaza Once-Caballito bajo nivel, aunque a cielo abierto.

La empresa propuso al gobierno extender las vías más allá del Once, hasta la Plaza de Mayo. Romero señala que el 29 de septiembre de 1909 el Congreso Nacional autorizó al F.C.O. su propuesta, para instalarse al tercer nivel de profundidad. Tres meses más tarde, el 21 de diciembre, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires le dio la concesión a la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina (C.T.A.A.) para construir una red de tranvías subterráneos con cuatro líneas, de las cuales sólo construyó la primera, la del tramo Caballito-Plaza de Mayo, superpuesta a la prolongación del Ferrocarril, en el primer nivel de profundidad.

### *5.1.2 Construcción e inauguración*

Como describe el primer Informe de la C.T.A.A. (1913) respecto a las obras, los trabajos preliminares a la construcción de la Línea 1 –posteriormente Línea A-, consistieron en la preparación del subsuelo para la ubicación del túnel, desviando las calles por las que se trazaría, y los distintos conductos que obstaculizaban su paso. Cloacas, cañerías, cables telefónicos, instalaciones de luz y conductos de gas, fueron desviados y en algunos casos retirados por completo. Se cambiaron de lugar jardines públicos, árboles, instalaciones de ornato, de alumbrado público y kioscos de ventas. Aquilino González Podestá (2003) destaca el hecho de la reposición de árboles y ornamentos en las plazas de Mayo, del Congreso y del Once, “sobre todo teniendo en cuenta la falta de respeto hacia estas cosas imperante hoy en día, donde no se habría tenido empacho en talar y demoler cuanto obstáculo se encontrara en el camino” (p. 7).

Siguiendo a Romero, la dualidad de las concesiones, la ferroviaria de jurisdicción nacional y la tranviaria de ámbito municipal, admitía la superposición de recorridos, siendo el primer tramo de la C.T.A.A., -Plaza Mayo a Once- similar al del F.C.O. Ambas empresas de capitales británicos, negociaron acuerdos para evitar perjuicios y obtuvieron el consentimiento de la construcción de un túnel compartido. Sin embargo, en el avance de los estudios de planeación, se decidió mantener intacto el proyecto inicial de la C.T.A.A, y se instaló un túnel ferroviario hasta el subsuelo de la Plaza Once (actual Plaza Miserere), donde se construyó una estación de intercambio de pasajeros, y al tercer nivel de profundidad un túnel más para el servicio de cargas del Ferrocarril hasta la zona portuaria. El autor describe el inicio de las obras del subterráneo.

La construcción de la Línea 1 de la C.T.A.A. comenzó el 15 de septiembre de 1911, y la realizó a cielo abierto la empresa Philip Holzmann & Cía., cavando la trinchera, levantando los muros laterales de mampostería y techando luego el pasadizo con tirantes de acero y bóveda de ladrillos, todo convenientemente impermeabilizado. (p. 7)

Como indica el Informe de la C.T.A.A., la inauguración de las obras fue celebrada en la Plaza del Congreso, en presencia del Poder Ejecutivo Nacional, el Intendente Municipal, representantes de las otras autoridades del país y numerosos invitados. “Contrariamente a lo que se dice, el gran ausente fue el Presidente de la República, Don Roque Sáenz Peña, quien por cuestiones de salud fue representado por el Ministro de Interior D. Indalecio Gómez” (González Podestá, p. 8).

Romero explica que la excavación se realizó con cuatro excavadoras eléctricas que hacían paladas de 2 m<sup>3</sup> de tierra. Para el transporte de materiales y el traslado de la tierra extraída, la C.T.A.A. utilizó una flota de 108 zorras volcadoras, por lo que se dice que la línea se construyó ‘a tranvía’. El F.C.O. comenzó a excavar su túnel hasta junio de 1912,

con las precauciones necesarias para evitar daños en el túnel del subterráneo, que ya estaba adelantado y corría por encima. Las favorables características del subsuelo, permitieron avanzar ambas obras sin problemas, mientras la distancia entre los túneles fuera mayor a metro y medio, como continúa este autor.

Algunos trabajos complementarios de la construcción de la línea fueron el revestimiento y equipo de las estaciones, colocación de vías, líneas aéreas, cables de alimentación, instalaciones de alumbrado, señales, teléfonos, relojes eléctricos, desagües e instalaciones sanitarias, como describe el Informe de la C.T.A.A.

Al terminar el primer tramo –Plaza de Mayo-Once-, la Línea 1 fue inaugurada oficialmente el 1 de diciembre de 1913. Al acto oficial asistieron “el Príncipe de Gales y destacadas autoridades nacionales y del quehacer patrio” (Romero, p. 10), entre ellos el vicepresidente de la República, Victorino de la Plaza, en representación del Presidente Roque Sáenz Peña. “Un tren engalanado esperó a los invitados en la estación Plaza de Mayo” (González Podestá, p. 8) y recorrió la línea haciendo una escala en la estación Congreso para un brindis. Al día siguiente se abrió el servicio al público y “según chismean los relatos de la época, viajaron 170 mil personas, que son el 20% de la población capitalina” (Romero, p. 10). El diario *La Nación*, en la reseña del 90° aniversario de la línea, afirma que “tanta convocatoria instaló una incipiente publicidad en los vagones” (“Subterráneos de Bs. As.”, 2003). Más adelante veremos que la publicidad, que forma parte del paisaje discursivo de la Línea A, provoca en la actualidad una concepción de ésta como dispositivo de consumo.

Las obras continuaron sin interrupción, pero el sistema fue distinto a partir de la décima estación, Loria. Como menciona González Podestá, la edificación de ladrillos se cambió por hormigón armado y se modificó la estructura de las estaciones, de dos hileras

de columnas que bordeaban los andenes, a una única hilera central. Las fosas se cavaron con una máquina diseñada para esta segunda etapa de construcción, un gran caballete que ocupaba todo el ancho del túnel, acelerando la obra. En abril de 1914 se inauguró la prolongación hasta Río de Janeiro, y en julio inició el servicio hasta la estación Caballito (ahora Primera Junta), quedando concluida la obra, con los 7 km. de longitud proyectada.

Quedaba así terminado el primer tranvía subterráneo de América del Sur, que además lo fue de toda Ibero América así como del Hemisferio Sur y si queremos seguir nominando primacías, el de todo el mundo de habla española, pues Madrid habría de esperar seis años para tener el suyo y Barcelona, once. (p. 8)

La introducción del sistema subterráneo en Buenos Aires promovió en sus habitantes un fuerte sentimiento de orgullo -que muy probablemente fue más localista que nacionalista-, el que para algunos autores como veremos más adelante, fue el efecto de un discurso progresista y legitimador de control y orden social, que las autoridades y las elites dominantes difundieron en la sociedad.

### *5.1.3 Descripción y funcionamiento*

El túnel de la Línea A tiene una longitud de 7 kilómetros y está situado cerca de la superficie, entre 4.8 y 7.9 metros de ésta. La máxima pendiente es de un 5% y el radio mínimo de las curvas es de 85 metros, ya que el trazado sigue una línea recta en casi toda su extensión. Los carriles de las vías es de 1.4 m. de ancho, el mismo que se usaba para los tranvías a nivel, según el Informe de la C.T.A.A.

Las catorce estaciones, con cien metros de longitud, permiten la formación de hasta 6 coches, con una capacidad de 800 pasajeros, de los cuales 250 pueden ir sentados. Cada

estación fue decorada con franjas de azulejos de distintos colores para su reconocimiento por los analfabetos –el 35% de la población- y para su identificación desde cualquier punto de la estación, como menciona Romero.

El personal de la línea era reconocido por sus uniformes. Los boleteros vendían los pasajes, impresos en el momento, con fecha y nombre de la estación. Los revisores los perforaban al ingreso a los andenes y los retiraban a la salida. Además impedían la entrada a mendigos, vendedores ambulantes y a “personas que llevasen un gran número de globos inflados con gas” (Romero, 2001, p. 11). Otro miembro del personal era el *señalero*, quien accionaba desde una cabina las señales luminosas de entrada y salida.

Las puertas de los coches funcionaban manualmente, y el cierre estaba a cargo de los *guardas*. Cuando un tren estaba listo para arrancar, el *guarda de cola* tocaba un silbato para que los revisores cerraran las rejas de acceso a los andenes y el *guardatren*, en el primer coche, tocaba una corneta de bronce como señal de partida. Los *guardas* anunciaban en voz alta el nombre de cada estación, los puntos donde combinaban las líneas de tranvías en el exterior, indicaban los coches que venían menos llenos, ayudaban a personas con dificultades y vigilaban el comportamiento de los pasajeros, evitando el ingreso de “borrachos, perversos y colados” (*ibid.*).

Siguiendo el Informe de la C.T.A.A., el material rodante inicial constaba de 50 coches eléctricos de 16 m. de largo, con carrocería de madera, pintados en su exterior de azul cielo y de 30 toneladas de peso. Como menciona Romero, eran los primeros trenes eléctricos de unidades múltiples que circulaban en Argentina, alimentados por línea aérea con una corriente continua de 1100 voltios. Cada coche tenía dos motores de 115 HP y un sistema de freno neumático continuo que permitía una considerable capacidad de

aceleración y frenado. La velocidad máxima era de 50 km./hr., pero la velocidad comercial apenas pasaba los 20.

Romero describe que los coches tenían de cada lado dos puertas corredizas al nivel de los andenes. En los extremos, contaban con plataformas tranviarias con estribos para el ascenso y descenso al nivel de la calle, pues se proyectaba un servicio mixto en túnel y a nivel. Como los coches no poseían baterías, llevaban lámparas de kerosén con vidrios rojos y lámparas auxiliares en el interior, con velas.

Los primeros coches se fabricaron en Gran Bretaña y Bélgica. Los belgas llegaron en dos series, en 1913 y 1919, contruidos en la fábrica *La Brugeoise*. “Cuando estaban en el puerto fueron vistos en casitas de maderas que los protegían” (p. 13), y a este grupo pertenecen los coches que hoy se encuentran en circulación. Además hubo algunos fabricados en Argentina, en el Taller Polvorín y a cargo de la C.T.A.A.

#### 5.1.4 *Modificaciones*

Romero hace una reseña de los cambios en la Línea A desde su inauguración. El sistema de señalización fue suplantado en los años posteriores a la inauguración, en el que los *señaleros* no fueron ya requeridos. Se instaló el sistema automático mediante el cual los propios trenes accionaban las señales que iban quedando atrás. Se instalaron también sistemas ‘para-trenes’, que accionaban los frenos de los trenes que sobrepasaban las señales de detención.

En 1918 se implantó el servicio expreso en las horas pico, de 7 a 10 hrs. algunos trenes paraban solamente en Plaza Once, Congreso y Perú, utilizando la segunda vía de la estación Once para adelantarse al tren que le antecedía. De 17 a 20 hrs. los expresos corrían



en sentido inverso, con el mismo sistema. En ese mismo año se reforzaron las carrocerías de los coches belgas, dividiendo las ventanillas laterales en dos partes para lograr una mayor solidez en los vehículos, como señala Romero.

En 1923 se inauguró la estación subterránea de intercambio entre el F.C.O. y el subterráneo. “La comodidad del trasbordo era puesta en relieve por el *slogan* ‘Del subte al tren sin cambiar de andén’” (p. 15). Sin embargo, este sistema de intercambio de pasajeros se suspendió tres años más tarde, por la dificultad de coordinar el tráfico a nivel con el del subsuelo.

El servicio mixto túnel-superficie representaba una comodidad para los pasajeros, pero un engorro para la empresa, ya que la irregularidad de la circulación en la calle, sujeta a las vicisitudes del tránsito de tranvías, automotores y vehículos de tracción a sangre, creaba dificultades de coordinación con el tráfico en el túnel, de gran frecuencia y regularidad. Por ese motivo, la C.T.A.A. solicitó y obtuvo la supresión de los servicios mixtos, los que circularon por última vez el 31 de diciembre de 1926. (*ibid.*)

El autor explica que al suprimirse el servicio de combinación, la empresa reformó gradualmente los coches belgas. Se les quitó el par de plataformas tranviarias, se cortó la carrocería por el centro, desplazando las mitades hacia los extremos y se construyó una nueva sección central, con otro par de puertas laterales. Los coches ingleses no fueron renovados, posteriormente se metalizaron y finalmente se retiraron de circulación, conservándose como piezas de colección.

Las pruebas de las primeras máquinas inglesas expendedoras de boletos se hizo en 1926, y los servicios expresos se suplieron por semi-rápidos que no se detenían en las estaciones Loria, Pasco y Lima. En 1927 se dispuso reservar el último coche de cada tren para señoras y niños en las horas pico.

Pasaron 17 años desde la inauguración para la apertura de la segunda línea -la B-, en 1930. En 1939 la C.T.A.A. fue traspasada a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (C.T.C.B.A.), y las líneas de subterráneos fueron designadas por letras, en orden de antigüedad, por lo que a la línea de la C.T.A.A. le correspondió la letra A. Los coches se fueron pintando en color crema con una franja café, pero luego se decidió igualar todos con los colores de la antigua compañía C.H.A.D.O.P.Y.F. (constructora de la línea C en 1934), azul oscuro y franjas color crema alrededor de las ventanillas, como se encuentran actualmente.

Como afirma Romero, la C.T.C.B.A. autorizó en 1944 la supresión de 6 asientos en 15 coches de la Línea A para aumentar la capacidad de los trenes. En el año 46 se modificó el sistema de cierre de puertas, quedando estas cerradas hasta que el guarda las liberaba, para luego poder abrirse manualmente, sistema que se utiliza actualmente. Además se introdujeron los molinetes, desechando el viejo sistema de boletos.

En 1956 se construyó el pasaje peatonal subterráneo que conecta la estación Lima con la estación Avenida de Mayo de la Línea C. Diez años más tarde se habilita el pasaje entre las estaciones Perú de la A, Catedral de la D y Simón Bolívar de la E, inaugurada recientemente. Como continúa Romero, en 1968 se instaló una escalera mecánica rodante en la estación Perú, proveniente de Alemania y siendo el primer equipo de este tipo en Argentina. En 1987 se instaló una serie de coches con un sistema que permitía la apertura y el cierre de las puertas desde el puesto del guarda, de los cuales sólo circulan al momento dos trenes.

En la actualidad, la propietaria del sistema subterráneo es la estatal Subterráneos de Buenos Aires, pero el servicio lo opera la empresa privada Metrovías S.A., incluyendo las 5 líneas de subterráneo, el pre-metro y el ferrocarril suburbano. Se trata de una concesión

otorgada por el Estado Nacional Argentino con el objetivo de recuperar y reestructurar el servicio público ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires, a partir de la crisis de este sistema que en 1990 se encontraba cerca del colapso. El contrato compromete a la empresa a “la explotación operativa y comercial de los trenes e instalaciones y la realización de obras de inversión” (“Metrovías”, 2005) en los sistemas de transporte que controla desde el 1 de enero de 1994. La empresa cuenta con la asistencia de *Transurb Consult S.C.*, compañía belga que opera en más de 50 países en proyectos de construcción, reestructuración y privatización de sistemas ferroviarios.

Como afirman los informes oficiales de Metrovías S.A, desde la obtención de la concesión hasta el año 2000, las redes de transporte que opera la empresa incrementaron su uso en un 75%. En 2001 se obtuvo la cifra de 241.67 millones de pasajeros anuales en los servicios de subterráneo y pre-metro. En 2003 la empresa obtuvo la certificación ISO 9001.2000, para las 5 líneas de subterráneo y las otras redes. Metrovías construyó seis bocas adicionales a las entradas a la estación Plaza Miserere -conservando el estilo arquitectónico original-, implementó un nuevo sistema de señalización, restauró artesanalmente el vestíbulo y el andén hacia Plaza de Mayo, instaló un nuevo sistema de iluminación, pintó toda la estructura de la estación en los colores originales e instaló escaleras mecánicas reversibles.

La Línea A es recorrida de cabecera a cabecera en 19 minutos en los coches belgas originales, que han sido mantenidos con la colaboración del Taller Polvorín. La frecuencia de los trenes es de un promedio de 4 minutos de lunes a viernes, y de 7.5 en fines de semana. Subterráneos de Buenos Aires y Metrovías tienen acceso a la modificación o restauración de la infraestructura de la Línea A, bajo la aprobación de la Comisión

Nacional de Monumentos y Lugares Históricos y la Secretaría de Cultura del Gobierno de la Ciudad, pues la Línea A fue nombrada Monumento Histórico en 1997.

## **5.2 La Línea A en la cultura urbana**

La Línea A transporta un promedio de 190,000 pasajeros por día hábil, como afirma el informe oficial de Subterráneos de Buenos Aires de 2005. El eje principal de su recorrido, la Avenida Rivadavia, atraviesa el *macro* y *microcentro* de la Ciudad de Buenos Aires, los barrios de Montserrat, Balvanera, Almagro y Caballito, áreas con alta densidad de población e importantes zonas comerciales.

### *5.2.1 Transporte masivo*

Aquilino González Podestá señala que la llegada del primer subterráneo capitalino benefició a los barrios de Almagro y Caballito. Describe la obra como un alarde de ingeniería que puso a la ciudad a la altura de las grandes metrópolis mundiales, “y si vamos al caso, por encima de muchísimas que habrían de esperar años, cuando no décadas, para poder gozar de los beneficios de sus servicios” (p.7). Se favorecieron zonas que en ese tiempo, como menciona el autor, eran “sencillos arrabales, poco más que villas rurales rodeadas de quintas y granjitas” (*ibid.*).

El sociólogo e investigador de la Universidad de Buenos Aires, Dhan Zunino (2005), hace un estudio de representaciones en los textos de Julio Cortázar para analizar la relación sujeto – objeto urbanos, entre los habitantes de Buenos Aires y el subterráneo. Su

objetivo central lo describe a continuación, en el análisis de los textos que para él, reflejan el discurso de las autoridades con el que se introduce el subterráneo en la cultura urbana.

Esclarecer esa relación entre representaciones y objeto urbano a principios del s. XX, en tanto estrategia discursiva de una elite que utiliza al *subte* como fundamento del progreso, la civilización y la modernización de la metrópolis. La idea-imagen del progreso se ve consolidada con la construcción de las obras del subterráneo y su puesta en marcha, la modernización técnica avanza no sólo como ventaja práctica que soluciona problemas urbanos como el tráfico, sino como legitimadora del aquel discurso y consolidación de un orden social. (“Bifurcaciones”, 2005)

Zunino elige a Cortázar (textos de las décadas 1930 y 1940) porque es uno de los pocos autores que incluye al subterráneo en distintas obras, cuando sobre ferrocarriles y tranvías las referencias en el material literario es abundante. El autor afirma que las elites transformadoras del paisaje urbano, introduciendo artefactos en la ciudad, tenían como principal objetivo el control de la multitud.

La ciudad que analizamos es la gran urbe masificada, de constantes oleadas migratorias y en proceso de industrialización, cuyo orden se basa en la circulación de flujos, bienes y cuerpos. Al momento de la inauguración del *subte* de Buenos Aires, el Intendente (Anchorena) señala que la comunicación subterránea “suprimiendo distancias y empelando velocidades desconocidas, nos permitirá, no sólo economizar tiempo, sino ofrecer comodidades inapreciables a las *multitudes que se agitan nerviosas* y activas en el campo de los negocios”. (*ibid.*)

El autor hace referencia a los relatos de Cortázar en los que encuentra connotaciones respecto a este medio de transporte. Los textos muestran asociaciones emocionales con las condiciones oscuras y frías en los viajes por el subterráneo. Además, como señala Zunino, el transporte de masas originó en la sociedad un cambio respecto al anonimato y la

acentuación del individualismo, “el cuerpo viaja mudo, ajeno, y la distancia con el otro se hace constitutiva de la sociedad urbana” (*ibid.*).

De esta forma, la introducción del subterráneo modificó la cultura urbana en la acentuación de las ya existentes actitudes individualistas y de desinterés en el ámbito público. El *subte* como muestra de la modernización incrementó el orgullo nacional, pero también formó parte de la devaluación social de los espacios públicos, pues ya no se concebían como sitios de convivencia –como los paseos por las calles hasta finales del s. XIX-, sino como dispositivos de orden y circulación de tráficos.

### 5.2.2 *Dispositivo de consumo*

Como vimos en la reseña histórica de la Línea A, desde el momento de su inauguración la publicidad ha sido un elemento componente de su paisaje. Zunino afirma que el *subte* se ha convertido en un dispositivo de consumo en los últimos años. Citando a Cortázar, hace alusión a la fuerza que tiene el artefacto –subterráneo- sobre el sujeto –pasajero-, que se manifiesta en la restricción de su comportamiento.

Los carteles de publicidad duran interminablemente, y acaso nadie se da demasiado cuenta de su renovación periódica. La luz y el aire tienen siempre la misma consistencia, todos hemos leído cientos de veces las mismas leyendas, advertencias, prohibiciones y consejos municipales, y las seguiremos leyendo porque los ojos se mueren de hambre en el metro. (“Bifurcaciones”, 2005).

Cortázar compara el subterráneo con el teatro y el cine, en cuanto a que en estos lugares ‘es de noche’, lo que restringe la dirección de la mirada a lo que está iluminado, condición que Zunino describe como la fuerza de este espacio público sobre el usuario. Agrega que el

entorno del espacio subterráneo se ha convertido en una totalidad discursiva, la cual tiene un efecto envolvente que obliga a mirar ciertos puntos, los iluminados.

En la actualidad se han dispuesto varios dispositivos que envuelven al sujeto de publicidades y mensajes, desde televisores, afiches, parlantes, hasta las paredes y techos de las escaleras eléctricas, las puertas y las ventanas de los vagones son cubiertas de afiches pegados a los vidrios con alguna nueva película de *Disney* o una marca de teléfono celular.

*(ibid.)*

El autor critica la estrategia de Metrovías con el Programa de Acción Cultural “El Subte Vive 2005”, el cual tiene como objetivo “humanizar a la red y generar para los pasajeros un entorno que trascienda el sólo concepto de transporte público y tocar el espíritu y corazón de quienes utilizan el sistema” (“Metrovías”, 2005). Para Zunino, este intento por hacer del subterráneo un espacio de difusión cultural, no aminora el hecho de que el medio de transporte se ha convertido en un dispositivo de consumo, cuyas estaciones parecen “verdaderos *shoppings*” y con las tarjetas de viaje “también pueden realizarse compras en diferentes comercios, recibir descuentos en los cines, restaurantes y teatros, y hasta funcionan como tarjetas de crédito” (“Bifurcaciones”, 2005).

### 5.2.3 *Espacio de difusión cultural*

Entre las actividades de “Subte Vive 2005” se encuentran exposiciones de escultura, muestras de fragmentos de cine, concursos de fotografía, cuento y canto, y festivales de música. La periodista María Luján (2005) reporta la videoinstalación con *performance* y música en vivo que tuvo lugar en la estación Perú de la Línea A, en julio de 2005. La compañía de teatro-danza del Centro Cultural Borges estrenaba su obra y buscaba

experimentar con el público instalando su arte *en* la ciudad, utilizando “un escenario público que no puede ser igualado por ninguna sala de teatro” (“Clarín”, 2005a). En su objetivo de sorprender al pasajero y convertirlo en espectador participante, los artistas buscaban “producir un acontecimiento diferente, poético, que deje una huella en este lugar recorrido habitualmente sin demasiada sorpresa” (*ibid.*), como cita la autora a uno de ellos. La crónica de Luján se resume como sigue.

Una pareja desencontrada en la gran ciudad arrastra su pena en grandes valijas por el andén de la estación Perú. Al otro lado de las vías un público atento sigue sus pasos y se incomoda cuando pasa el *subte* y le impide seguir cada movimiento. Entre los silbatos que anuncian la partida y las puertas que se cierran, permanecen los pasajeros que han dejado de serlo y se han convertido en espectadores. El tren se va pero allí se quedan los señores de trajes y maletines, atentos a la tristeza de los dos personajes (...) Vacilan algunos, otros casi en contra de su voluntad suben a los vagones diciendo "ahora estoy apurada pero mañana vuelvo". (“Clarín”, 2005b)

El reportero Diego Vázquez (2003) describe su encuentro con el folclore en el *subte*. “Son días hábiles y arduos. Esos donde viajar sobre rieles y bajo tierra en Buenos Aires no es lo más placentero que nos puede ocurrir. Vagones llenos, o semi-llenos, que no dejan estar cómodos a los apurados viajeros” (“Folklore Club”, 2003). De pronto, se escucha una guitarra, un charango, una quena; música folclórica argentina y de los países vecinos. Vázquez baja en la siguiente parada siguiendo a los músicos, habla con ellos sobre las ciudades de la provincia que han recorrido y su actual estancia en Buenos Aires.

Tenemos muy buena aceptación dentro del *subte*, donde nosotros tratamos en lo posible de entretenerlos, de alguna manera, llevar un poco de alegría por como estamos viviendo en el país, creo que en general, es una forma de hacer cultura dentro del *subte*. (*ibid.*)



M. García y S. Trabucco (2005), estudiantes chilenos de periodismo interpretativo, colaboran en la revista digital *Con Tinta Negra* y reportan desde Buenos Aires sus impresiones al viajar en la Línea A. Identifican la música en los túneles, proveniente de un violín, un acordeón y “una voz semi gastada que gime con fuerzas un tango” (“Periodismo Universidad de Chile”, 2005) y continúan describiendo como sigue.

Con suerte te encuentras con carros de madera que te hacen sentir andando sobre la historia del país y con suerte menos suerte pero con la misma intensidad está también la serie de los carros un poco más nuevos, pero que no son una intervención para la historia de la ciudad, apelan a la consecuencia de una metrópolis en la que no hay edificios vanguardistas porque serían mal vistos en medio de una urbe que no destruye, sino que construye sobre la base de su historia. (*ibid.*)

Al ser un espacio público que da constancia de la historia de la ciudad y permite en su infraestructura poco convencional la difusión de manifestaciones artísticas, la Línea A constituye, además de un artefacto de transporte masivo y un dispositivo de consumo – como la mayor parte de los espacios públicos no solamente en Buenos Aires sino en tal vez todas las capitales occidentales–, también un monumento histórico de valor simbólico en el texto del paisaje urbano.

### **5.3 El futuro de la Línea A**

En el 90° aniversario de la Línea A en 2003, se celebró un encuentro en la Plaza de Mayo organizado por la Asociación Amigos del Tranvía y Metrovías, donde al mismo tiempo se anunció el inicio de las obras de extensión de la línea para el año siguiente. El diario *La Nación* publicó el 1 de diciembre la nota sobre los festejos, afirmando que “la

Línea A ha sido la menos favorecida en cuanto a trabajos para mejorar el estado de sus coches y de sus estaciones” (“Subterráneos de Bs. As.”, 2003). La última tarea de recuperación había sido en 1984, por parte del Museo de la Ciudad que “restituyó el carácter de época” (*ibid.*) de la estación Perú.

### 5.3.1 Renovación y ampliación

En este momento están en curso las obras de renovación y ampliación de la Línea A, a cargo de distintas instituciones. De la entrevista con Edgardo Kutner, presidente de la empresa estatal Subterráneos de Buenos Aires, el periodista J. Eliashev (2003) transcribe las palabras del funcionario.

Por un lado está el Gobierno Nacional encarando la modernización de la línea a través de un crédito con el Banco Mundial. Y por otro lado, la Ciudad de Buenos Aires, a través de Subterráneos de Buenos Aires, que es la propietaria de toda la red, se va a ocupar de prolongar la Línea A. (“Subterráneos de Bs. As.”, 2003)

La modernización de la línea consiste en la renovación de vías, la restauración de las estaciones, colocación de nuevas escaleras mecánicas, ascensores para discapacitados, instalación de un sistema de ventilación forzada, un nuevo sistema de señalamiento y la parte eléctrica, que “es viejísima y tiene un riesgo alto de colapso, por eso fue el tema fundamental de encarar remodelación” (*ibid.*), como menciona Kutner.

La ampliación de la línea consiste en la construcción de cuatro nuevas estaciones y al momento se tiene el 20% de la obra terminada, con lo cual, en palabras del Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Aníbal Ibarra, “estamos al día con los grados de avance previsto” (“Barrio de Flores, Notas”, 2005). Se tiene contemplado inaugurar las dos

primeras estaciones a finales de 2007. La prolongación –siguiendo el trazado de la Av. Rivadavia- incrementará la longitud actual de la línea en casi 2.9 km., alcanzando un total de aproximadamente 10 km. y 18 estaciones. Con el proyecto se pretende llegar al barrio de Flores, una zona altamente poblada. El beneficio que se espera a partir de esta ampliación, es el acceso al transporte subterráneo a más de 87 mil vecinos, más de 18 mil empleados y aproximadamente 24 mil estudiantes (“Subterráneos de Bs. As.”, 2005b).

El secretario de Infraestructura y Planeamiento de la Ciudad, Roberto Feletti, afirma que la obra de ampliación es parte del Plan de Inversiones 2004-2007, cuyo objetivo es la recuperación de la tasa de inversión pública, deteriorada por la crisis de 2001 y que afecta la vida de los porteños. Feletti señala que la prolongación de la Línea A es uno de los proyectos para el desarrollo urbano y cultural, pues se pretende aminorar el tránsito vehicular y “mejorar así, la integración de la ciudad” (“Barrio de Flores, Notas”, 2005).

El objetivo de esta gestión es transformar definitivamente el perfil urbano de la Ciudad de Buenos Aires, poniendo en valor áreas estratégicas tanto para la preservación de la identidad urbana y la calidad ambiental como para el desarrollo del turismo. (*ibid.*)

La ampliación de la línea, a cargo del gobierno de la ciudad, produce cuestionamientos relacionados con la forma del paisaje y la infraestructura de las nuevas estaciones, y cómo se modificará el funcionamiento en éstas, lo cual puede afectar en menor o mayor medida el estado de las estaciones y de los coches existentes. El periodista que entrevista a Feletti hace hincapié en la falta de respuestas concretas hacia estas preguntas, y en las complicaciones que se derivan de que cada obra sea efectuada por distintas dependencias, la ampliación por el gobierno de la ciudad, y la renovación por el gobierno nacional.

Como veremos a continuación, la renovación de la Línea A probablemente constituye un grave atentado a su estructura original, pues los preservadores de la herencia

cultural afirman que las autoridades nacionales y las autónomas de Buenos Aires no han apegado sus acciones a las leyes de conservación.

### 5.3.2 *Posturas sobre su preservación*

Uno de los entrevistados por *La Nación* en la ceremonia del 90° aniversario de la línea, Carlos Ramodechi, opinó que “en nuestro país, a diferencia de Europa, no existe una cultura de la conservación y por eso me parece muy importante que haya gente dedicada a preservar nuestra identidad” (“Subterráneos de Bs. As.”, 2003), refiriéndose a las acciones de la Asociación Amigos del Tranvía.

El arquitecto Fabio Grementieri, creador del programa *Patrimonio en Peligro*, realizó en 2001 un informe dirigido al Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, organismo afiliado a la UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura). En dicho informe redacta una petición de asistencia internacional para la preservación y conservación del patrimonio cultural argentino.

La situación del patrimonio cultural inmueble de la Argentina, parte importante de los recursos culturales del país, puede ser considerada la peor en América Latina. (...)

Los edificios y sitios más valiosos del país, especialmente en Buenos Aires, se encuentran en grave riesgo de perder su integridad y autenticidad patrimonial debido a múltiples causas. (“SOS Monuments”, 2001)

Algunas de estas causas, siguiendo al autor, son la deficiente apreciación de los valores históricos y estéticos del patrimonio arquitectónico, el escaso desarrollo educativo e investigativo en historia del arte y de la arquitectura, la persistencia de prejuicios hacia el patrimonio arquitectónico de fines del s. XIX e inicios del XX –“considerado imitativo o

puro reflejo de imperialismo cultural”- (*ibid.*), las prácticas incorrectas de preservación como el reciclaje, el ineficiente y politizado manejo del patrimonio por parte de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos y la Secretaría de Planeamiento de la Ciudad de Buenos Aires, y la débil presencia de las pocas ONG’s dedicadas a la preservación del patrimonio arquitectónico.

Grementieri presenta una lista de monumentos y lugares históricos que se han perdido o que se encuentran en situación precaria. Critica las tareas de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos en sus dificultades por precisar el valor histórico, estético y cultural de estas piezas, pues “procede a declarar Monumento Histórico Nacional a edificios de alto valor, sólo después de que han sido seriamente alterados o parcialmente demolidos” (*ibid.*). Además, señala el incumplimiento de su intervención en el caso de construcciones públicas con más de 50 años, como lo indica la ley. La Presidencia de la Nación declaró monumento histórico nacional a las estaciones de la Línea A en 1997, a 84 años de su inauguración.

En el caso de la Ciudad de Buenos Aires, todas las políticas de preservación y la administración del patrimonio arquitectónico son exclusiva responsabilidad de la Secretaría de Planeamiento, donde una pequeña oficina se ocupa de la cuestión. Sólo tiene vigencia legal una sola Área de Protección Histórica (...) sin protección alguna para los edificios monumentales más valiosos. (*ibid.*)

Como consecuencia, el autor afirma que en el periodo 1997-2000 se produjeron varios casos graves de destrucción, mutilación y depredación, entre los cuales incluye las líneas del subterráneo, cuyas estaciones “están siendo renovadas de manera *depredatoria* sin considerar sus valores históricos o artísticos” (*ibid.*). Señala que la Comisión Nacional de Monumentos y Lugares Históricos concretó una declaratoria parcial de algunas estaciones

cuando las obras de renovación y reciclaje –sería alteración y/o demolición parcial- ya estaban adelantadas.

En la actualidad, dicho organismo y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires sólo ejercen laxos controles sobre los proyectos y las obras, en general sobre la línea más antigua y las estaciones más notables. Así se han perdido extensas áreas de revestimientos, se alteraron las configuraciones espaciales, colores, equipamiento, *señalética*, entre otros, con la completa desfiguración del carácter original de la arquitectura del sistema. (*ibid.*)

Las acciones de renovación de la Línea A desde 2003, representan una gran posibilidad del ejercicio de reciclaje al que el autor se refiere, debido a las causas que él lista, pero también a la compleja relación de las decisiones de las que depende el futuro de la Línea A. El hecho de que las acciones de renovación dependen conjuntamente de distintas entidades del gobierno nacional, del gobierno de la ciudad y en menor parte de la empresa privada Metrovías, enfrenta distintos intereses. Si consideramos las modificaciones que la infraestructura de la Línea A ya ha sufrido, podemos reconocer la perspectiva más alejada a la preservacionista, incluida por Beatriz Sarlo (2001) en la condición postmoderna de la sociedad argentina contemporánea. En esta condición, el poder y el discurso del desarrollo tecnológico y comercial, causa manifestaciones como el deseo permanente por la innovación y la crisis de los espacios públicos, los que no muestran rasgos históricos ni de la identidad cultural.

A través de este capítulo presenté una reseña histórica de la Línea A, la cual ha sido modificada en su paisaje e infraestructura en numerosas ocasiones. Algunas de las acepciones de la Línea A en la actualidad, se relacionan a su condición de transporte masivo, dispositivo de consumo y espacio de difusión cultural, las cuales presentan

manifestaciones diversas. Al estudiar el pasado, el presente y el planteamiento futuro de la Línea A, pueden identificarse acciones en contra y a favor de su preservación, de las cuales las primeras parecen ser las más habituales, o al menos las que han producido acciones más evidentes.

En el siguiente capítulo presento el proceso de producción del video “Bajo Buenos Aires”, documental testimonial histórico que narra la historia de la Línea A y presenta distintas posturas hacia su renovación. Este producto presenta un resumen del periodo histórico de la existencia de la línea, en el cual ha formado parte y ha modificado la cultura urbana de Buenos Aires. Se pretende que este video sea un instrumento de preservación audiovisual de la herencia tangible e intangible de esta cultura, al documentar el pasado y la actualidad de la Línea A, cuando todavía no se han modificado significativamente su paisaje e infraestructura, por la renovación que tendrá en los próximos años.