



www.tranvia.org.ar

La historia del subte "A" II
Los trolés de Mendoza II

¡CUMPLIMOS 30 AÑOS!

9 Puntos

Otoño 2006
Año 29 No. 148

Publicación Oficial de la
**Asociación Amigos del
Tranvía**

E-Mail: info@tranvia.org.ar
<http://www.tranvia.org.ar>

Dirección
Franklin H. Romero

Colaboran en este número
Aquilino González Podestá
Ernesto Falzone
Fernando Vallina Padró
Marcelo Cáceres Miranda
Pablo Pascuzzi
Sebastián Romero Martín

Corresponsalías:
Estados Unidos: Allen Morrison
Alfredo Spinelli
Panamá: Luciana Esteve

Sede Social de la AAT
Thompson 502 (esq. Valle)
(C1424ALD) -Caballito
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
ARGENTINA
T.E. 4431-1073

Impresión
Imaginación Positiva
T.E. 4504-1386

Nuestra Portada
¡Qué mejor cumpleaños número 30 que
junto a nuestro primer coche, el 258!

Un Error: Solucionamos en esta revista la
repetición del número 147 que ostentó la
anterior, en la tapa.



*Indiscutiblemente el tranvía retornó a las calles de Buenos Aires.
Ahora restaría prolongar a la línea E2 y agregar nuevos recorridos
dentro de la ciudad (FHR).*

¡¡¡¡30 Años!!!! Y todos los objetivos cumplidos.

Quién imaginaría esa fría noche del 16 de julio de 1976 que no sólo regresaría el tranvía como museo viviente a través de nuestro Tramway Histórico, sino también como medio de transporte remozado encarnado en el (mal bautizado) premetro, y en el "Tren de la Costa", al cual le sentaría mejor el apelativo de Tranvía de la Costa.

Tampoco imaginábamos que tan pronto contaríamos con nuestra biblioteca y sede -única en su género-, las actividades permanentes, los audiovisuales mensuales, esta revista a todo color, y tantos avances más...

¡cuántas cosas han pasado en estas tres décadas!

Y eso no es todo, vamos siempre a por más, ya estamos inaugurando a nuestra nueva incorporación: El Lagarto, un ejemplar de los primeros coches de "Premetro" que circularon por nuestra ciudad.

¿Quién sabe entonces dónde estaremos en 10, 20 ó 30 años más...?

Después de todo... ¡si apenas estamos comenzando!

Desde "Tramway"

Venía a gozar de tus viajes, de lejana geografía
Entonces no imaginaba que el pasaje cambiaría,
Mudé campo por ciudad para acercarme a tus giras.
Hoy vivo con otra verdad que nació tras de tu ida.

Desde este escenario querido observo las
viejas vías
Que nunca se han rendido y me acercan a tu vida.
El traquetear de tus ruedas me regala alegrías,
La corneta del mayoral ya no sabe a melodía
Pero hoy, desde esta imagen, vuelvo a vivirte tranvía.

Irma Krieszl



Viaje gratis en Tranvía
Horario de Marzo a Noviembre
Sábados y Feriados
16 a 19:30 hs.

Domingos
10 a 13 y 16 a 19:30 hs.
Horario de Diciembre a Febrero
Sábados y Feriados
17 a 20:30 hs.
Domingos
10 a 13 y 17 a 20:30 hs.

Visite el Tramway Histórico

Cómo llegar :

SUBTES: Línea «A» (Est. Primera Junta) y Línea «E» (Est. Emilio Mitre).

FERROCARRIL: Est. Caballito (Ex F.C.Sarmiento).

COLECTIVOS: 1 - 2 - 5 - 7 - 25 - 26 - 36 - 49 - 52 - 53 - 55 - 56 - 84 - 85 - 86 - 88 - 96 - 97 - 103 - 104 - 126 - 132 - 134 - 135 - 136 - 141 - 153 - 155 - 163 - 180

Los viajes son
GRATUITOS

Partimos desde Emilio Mitre y José Bonifacio, Caballito.

Estamos a 2 cuadras del Parque Chacabuco y de la estación Emilio Mitre del subte «E».

Los Esperamos





Segunda Parte: Las obras del tranvía subterráneo

Ya vimos en el número anterior de 9 Puntos, cómo se fue gestando la obra que coronaría a la ciudad de Buenos Aires como una de las metrópolis más modernas y progresistas del mundo de principios del siglo XX. La construcción del primer subterráneo del mundo hispanoparlante y de América Latina, marcaría para siempre a esta gran urbe del cono sud.

Sigamos recorriendo de la mano del Arquitecto Aquilino González Podestá, presidente de nuestra Asociación, la historia de este moderno medio de transporte

El 15 de septiembre de 1911 la Plaza del Congreso, en el sector comprendido por las calles Virrey Cevallos y Solís, estaba de fiesta. Un enorme palco cubierto albergaba a los invitados especiales, entre los que se destacaban: el entonces Ministro del Interior, Sr. Indalecio Gómez quien concurreó en representación del Presidente de la República; el Intendente Municipal Dr. Joaquín de Anchorena, el Presidente del Anglo Argentino: Mr. Samuel Hale Pearson y el Administrador General de la Compañía: Ingeniero José Pedrialli, los Ministros de la Guerra y Marina, el Internuncio Apostólico como decano con el Cuerpo Diplomático en pleno, miembros del Consejo Deliberante... en fin, *la crema directiva* del país.

Monseñor Espinosa, arzobispo de Buenos Aires bendijo la piedra fundamental, a lo que siguieron elocuentes y promisorios discursos en los que se auguraban grandes progresos a la ciudad que ..., *"con la obra iniciada, contará con un servicio del que muy pocas podían vanagloriarse de tener..."* (en esa época).

1ª SECCIÓN: PLAZA DE MAYO - ONCE

Previo al comienzo de la construcción de la obra en sí, se debieron realizar trabajos de desvío y reacondicionamiento de instalaciones que obstruían el paso del túnel. Eran éstas: cañerías de aguas corrientes, cloacas y desagües pluviales existentes, todo lo cual requirió tareas adicionales al igual que

cables de provisión de luz, gas y teléfonos, las que debieron ser ejecutadas en buena parte por las distintas compañías afectadas, así como por la empresa tranviaria.

El Túnel:

Con el terreno despejado, se comenzó la construcción del túnel. Para ello se tomaron tres puntos de ataque en este primer tramo a construir que fueron:

- 1) Plaza de Mayo
- 2) Plaza del Congreso, donde a su vez se establecieron los obradores.
- 3) Plaza Once

Philipp Holzmann fue la empresa adjudicataria, reconocida firma

especializada en trabajos de este tipo, que se puso bajo la dirección del Departamento de Obras que, como dijimos, fue creado al efecto por la misma Anglo Argentina.

El sistema de ejecución fue el de *cielo abierto*, consistente en cavar una zanja y cubrirla después.

Se lo eligió teniendo en cuenta varios factores: mayor seguridad en los trabajos, rapidez de ejecución y aprovechamiento de las excelentes condiciones del terreno porteño (*loes pampeano*) que permite hacer cortes prácticamente verticales con muy pocas posibilidades de derrumbes.

Para la excavación se utilizaron cuatro máquinas eléctricas cuyas cucharas cargaban 2 metros cúbicos por vez; una avanzando desde Plaza de Mayo al oeste, dos desde el Congreso, una al este y otra al oeste y la cuarta en la plaza del Once hacia el este y fundamentalmente, en este último caso, dentro de la plaza misma.

Para el traslado de la tierra remanente y la provisión de los materiales necesarios para la obra gruesa, el Anglo se munió de una flota de 108 zorras volcadoras, vale decir que, como correspondía, la construyó "a *travía*" ...³⁶ eran eléctricas y las restantes remolques, de modo de formar entre ellas tres docenas de trenes compuestos por una unidad motora y dos acopladas.

Cada una tenía 10 m3. de capacidad, siendo construidas en Alemania por la conocida firma Orenstein & Koppel.

Para su acceso al túnel se crearon sendas rampas en los lugares de ataque en las que se instalaron las vías y línea aérea correspondiente, empalmadas a las de la red a nivel de la compañía.

El punto de mayor movimiento era el del Congreso donde el acceso se bifurcaba con un ramal hacia el centro y otro hacia afuera haciendo de la calle Virrey Cevallos un estacionamiento



Un error en la historia...

Cabe aquí hacer una aclaración:

Es muy común que se afirme que el acto de inauguración de las obras estuvo encabezado por el Sr. Presidente de la República Dr. Luis Sáenz Peña.

Pero no fue así.

Las crónicas de ese día no lo nombran. Ya la salud del presidente estaba flaqueando, y tanto, que no pudo asistir al acto de comienzo de los trabajos como a los de su inauguración, donde lo reemplazó D. Victorino de la Plaza, vicepresidente en ejercicio de la presidencia.

La confusión viene del hecho que en el pergamino que se hiciera con motivo del acontecimiento y que se encuentra en la administración de Subterráneos de Buenos Aires, figura su firma, pero en realidad le llevaron el diploma para que lo firmara.

El no estuvo allí.

Progresistas, pero ecológicos

Otra de las cosas que debieron hacerse en virtud de que el recorrido afectaba tres plazas, la de Mayo, la del Congreso y la del Once, fue el traslado de árboles y ornamentos para su posterior reposición, hecho este que debe destacarse sobre todo teniendo en cuenta la falta de respeto hacia estas cosas imperante hoy día, donde no se habría tenido empacho en talar y demoler cuanto obstáculo se encontrase en el camino. Para tener una idea de lo que fueron estas tareas en conjunto digamos que en su totalidad requirieron una inversión de aproximadamente 3.000.000 de pesos.

Izquierda arriba: 15 de septiembre de 1911: día de la inauguración de las obras del subterráneo Anglo Argentino en la Plaza del Congreso. Allí se expusieron las zorras tranviarias alemanas que fueron compradas especialmente para su construcción.

Izquierda abajo: 11 de enero de 1912: Incipientes obras en la Plaza de Mayo, véanse las zorras tranviarias en pleno trabajo - Ambas fotos CTAA-Col. AGP-

permanente de composiciones a la espera de entrar a cargar o aprovisionar materiales.

Siguiendo con el túnel...

El sistema constructivo de la obra gruesa fue por demás sencillo: un muro de mampostería de ladrillos de 0,90 m. de espesor que se ensancha a 1,25 m a 1,20 m. por encima de la vía, para terminar en una zapata de 1,70 de ancho medio metro más abajo .

Por encima lo cubren tirantes doblété a 0,80 m. uno de otro entre los cuales se vuelcan bovedillas de ladrillo, en suma, el mismo sistema utilizado en la construcción de las casas de entonces.

La aislación se hizo del mismo modo que aún se continúa haciendo con los sótanos: un tabique de panderete (ladrillo de canto) contra la tierra sobre el que se aplicaron dos gruesas capas de asfalto, el hidrófugo de entonces,

Rellenando los bajos de la ciudad

Ahora bien: ¿dónde iba a parar semejante cubaje de tierra removida? pues la respuesta es: buena parte se llevó por la Av. Vélez Sarsfield hasta la zona por entonces conocida como "los Bajos de Pereira" en los que se hicieron rellenos, y otra muy importante (sobre todo en la segunda etapa) al cementerio de Flores con la que se hizo todo un relleno a su alrededor para su ampliación, lo que es dable ver hoy día contra las Av Castañares y Perito Moreno.

Ese alto acantilado por detrás del paredón del que sobresalen las cruces de las tumbas está pues conformado por la tierra remanente de la excavación del subterráneo. Y también es bueno decir que, para llevar la tierra hasta aquellos lugares, apartados por entonces, el Anglo construyó un ramal de doble vía que partiendo desde Caballito seguía por las siguientes calles:

Polvorín (actual Emilio Mitre)
Provincias Unidas (actual Juan Bautista Alberdi)
Carabobo
Camino de Campana (Av. Del Trabajo y hoy Eva Perón)
Varela
Balbastro hasta el Cementerio

Interesante es recordar que estas vías luego fueron aprovechadas para la creación de la línea N° 49 de tranvías.

que por lo visto y a pesar de los años, ha dado bastante buen resultado.

Por encima, las bovedillas se rellenaron de hormigón simple sobre el cual se aplicaron dos capas de *cartón bituminoso* saturadas previamente con asfalto y cubiertos con una capa de ladrillos a modo de protección antes de rellenar con tierra y reconstruir la calle.

A propósito de esto, destaquemos que el trabajo se organizó de tal manera que nunca hubo más de dos calles cortadas y cuando se interrumpía una tercera, ya se habilitaba la primera. Asimismo se instalaron en cada esquina puentes peatonales para facilitar los cruces que, como era de pensar se convertían en excelentes miradores de las obras.

La sección del túnel terminado es de 7,60 m. de ancho por 4,35 m. de alto permitiendo la instalación de dos vías de trocha normal tranviaria (1,435 m.) a 3,10 m. entre ejes lo que hace que los trenes se crucen a medio metro uno de otro dejando 0,80 m. de paso a cada lado contra los muros.

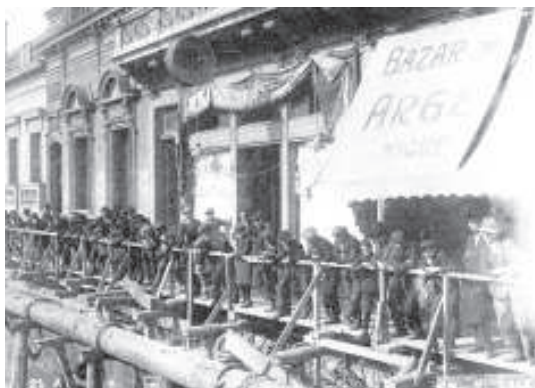
Va acompañando los desniveles de la calle o esquivando instalaciones que no pudieron cambiarse de lugar, siendo su punto más próximo a la calzada el que se encuentra a la altura de la calle Santiago del Estero con sólo 4,85 m (la altura de una habitación antigua) y el más profundo a la altura de la calle Gral. Urquiza con 7,92 m. Estas dimensiones se toman con referencia al filo de la vía.

No todo ha sido, ...soplar y hacer botellas...



Arriba: Tren de zorras subiendo por una de las dos rampas de la Plaza del Congreso.

Abajo: 3 de enero de 1914: Esta magnífica excavadora se empleó en el segundo tramo (Once-Caballito) lo que permitió cargar directamente las zorras a nivel de la calzada. Vista tomada frente al Parque Rivadavia -Fotos CTAA- Colecc- AGP-



Arriba: Vista de los trabajos de construcción de la estación Loria. Nótese el procedimiento de posicionado de las vigas que formarán el techo de la futura estación. A la derecha, y sobre la vereda de la avenida Rivadavia ub cartel en lo alto de un edificio reza "BIÓGRAFO", todas señales de una ciudad que progresaba de la mano de la última tecnología de entonces.

Centro: Otra vista de las obras en la Plaza de Mayo. Obsérvese por detrás el Palacio Municipal, y, un detalle interesante: en la excavación puede verse la construcción de un túnel que acomete hacia lo que hoy en día es la diagonal Norte, pues bien, esa "entrada" no era otra cosa que la proyectada línea del Anglo, nunca construida por ésta empresa, a Palermo.

Abajo: Los infaltables curiosos siguen atentamente el avance de las obras del tranvía subterráneo del Anglo. Fotos CTA-A-Colección AGP

Ya mencionamos al principio la serie de trabajos previos de adaptación del suelo y corrida de instalaciones.

Pero a eso, debemos agregar los inconvenientes imprevistos, que no fueron pocos, muy especialmente los pozos ciegos.

No olvidemos que la Av de Mayo se hizo a fines del siglo XIX partiendo en dos las manzanas comprendidas por las calles Rivadavia y Victoria (actual Hipólito Yrigoyen), vale decir que toda su extensión estuvo edificada con lo que aparecían pozos ciegos mal rellenos, en el mejor de los casos, pero en otros quedaban ocultos a un lado de los muros de la zanja cuando no debajo, produciéndose derrumbes, alguno de los cuales fueron de importancia.

También debieron hacerse resoluciones estructurales complejas que salían del común de la obra.

Tales los casos de la previsión del cruce de esta línea con la transversal proyectada por la misma empresa (Constitución – Retiro) que habrían de cruzarse a la altura de las calles Chacabuco y Piedras cuando se materializara.

Allí hubo que tener en cuenta que el túnel que construyó el F.C.O. para su salida al puerto, corre todo por debajo del que nos ocupa, por lo que los de la futura línea 2 deberían pasar entre los dos en ángulo recto. Para ello se construyeron a priori estas intersecciones (que allí quedaron enterradas) notándose las mismas en la bóveda del túnel ferroviario.

Otra construcción especial fue la que se hizo por casi dos cuadras largas entre Santiago del Estero y Cevallos, donde el túnel del Anglo tiene la solera (piso) de Hormigón apoyándose prácticamente sobre el del ferrocarril, al que le hace de techo.

Las Primeras Estaciones:

Las estaciones, de esta primera sección se hallan a unas tres cuadras una de otra, y excepto Plaza Mayo y Plaza Once, son de dos andenes laterales, uno ascendente y otro descendente, accesibles desde la vereda por amplias escalinatas de 2.50 m. de ancho. Su longitud alcanza los 100 metros, permitiendo el estacionamiento de trenes de hasta 6 coches y sus andenes fueron los más amplios de toda la red, hasta la construcción de las nuevas de la línea "D". Se las revistió de azulejos blancos rectangulares distribuidos en recuadros enmarcados con guardacantos de colores diferentes en cada estación.

Se dice que esto se hizo para que los que no sabían leer las identificaran, pero la idea de la empresa fue que sirvan para que se ubiquen aquellos que no alcanzan a tiempo a ver los carteles indicadores.

Hoy siguen allí cumpliendo su misión.

Otro detalle interesante era el solado utilizado.

Era de baldosas acanaladas de gres cerámico blanco-tiza con guarda gris-perla lo que contribuía a dar claridad al ambiente. Pasco, Sáenz Peña, Lima y Piedras aún lo conservan.

Cada estación poseía un coqueto kiosco para la boletería, de los que quedan dos en la estación Perú, rescatados de Pasco y Alberti cuando se la restauró para las bodas de diamante de la línea en 1988.

Continúa en el próximo número...

El Tranvía en los Tiempos que Corren

Si continuásemos con la mentalidad cerrada y obtusa de los que dijeron hace más de 40 años que el tranvía estaba obsoleto y perimido, podríamos asegurar que este título no tiene sentido.

Sin embargo aquellos que han tenido la oportunidad de viajar, buena sorpresa se deben haber dado al verlos "vivitos y coleando" en ciudades europeas.

Modernos, silenciosos, rapidísimos, cómodos y hasta hermosos, lo primero que viene a la boca es decir: -Pero ¿estos son tranvías? Pues sí que lo son.

Es que han evolucionado tanto que la duda apuntada tiene su justificativo. Entonces lo que sí da para pensar es: - ¡qué insensatos que fuimos! .

Pero no es para desesperar, no hemos sido los únicos.

Es más, los actuales abanderados de la vuelta del tranvía, lo fueron en su tiempo.

Por empezar, muchos de los países que vieron destruidas sus ciudades en la guerra, una de las primeras cosas que hicieron, fue poner sus tranvías nuevamente en movimiento, y allí los tienen; en tanto otros como Francia, Inglaterra o España, fueron deshaciéndose de ellos al correr de los años '50 y '60. Pero han sido precisamente los franceses los primeros en reconocer el error. A mediados de los años 70, realizaron un congreso para tratar de resolver los problemas del transporte en las ciudades medias. Curiosamente, Francia en ese sentido es similar a la Argentina: una gran megápolis (París), dos o tres grandes ciudades (Lyon, Marsella y a lo sumo Nantes) y el resto, que cuanto mucho rondan el medio millón de habitantes.

El metro (nuestro subte) es la solución ideal para el transporte público en las primeras pero ... ¿y en las otras?. Pues aunque parezca mentira (y para

algunos: "descabellado"), tras muchos cabileos y concienzudos estudios, se llegó a la conclusión que lo ideal era...: ¡el tranvía! Bueno, ¿y qué fue lo que les llevó a semejante conclusión? Veamos:

Ecología: No hace falta expandirse mucho en este tema. Siendo eléctrico,

esto que la electricidad es un 100% renovable.

Economía: A lo dicho anteriormente con referencia a la utilización de la energía, debe sumarse, en comparación con un subte, el valor de construcción, que llega a ser unas 8 veces menor; positivo factor al que se sumará el menor costo de mantenimiento y su mayor vida útil que llega a ser 4 veces mayor al de cualquier automotor.

Capacidad de transporte: Es un modo que permite el transporte de un flujo de 10.000 a 15.000 viajeros por hora, lo que lo hace apto para los principales corredores con la ventaja de otra de sus cualidades:

Ductilidad: que le permite la posibilidad de acoplarse y aumentar su capacidad según las necesidades de la hora.



Tranvía Citadis de Burdeos

la contaminación se reduce a su mínima expresión. Además, por su carácter ferroviario tiene un alto rendimiento energético, ya que su consumo por pasajero transportado llega a ser hasta 10 veces menor que el del automotor.

¿Y de donde sacan eso? se preguntará el lector:

Es que los sistemas de regulación electrónicos de los motores, la recuperación de energía en las frenadas y la circulación sobre rieles con un rozamiento mínimo, hacen que el rendimiento en este sentido alcanza un 90%, contra un 25% del sistema de automotores, sumándose a

Uso racional del suelo: Por grande que sea la unidad, nunca ocupará más de un carril independientemente de su longitud, Curiosamente esta condición favorable, fue "descubierta" por los urbanistas contradiciendo el inconveniente que le endilgaron oportunamente para eliminarlo o sea: que estaba imposibilitado de efectuar movimientos laterales. Éstos hacen que los vehículos denominados



Tranvía de Lyon



Mainz

también en Turquía, Estados Unidos, Australia y Japón. Baste decir que actualmente están alcanzando a 400 las ciudades en el mundo que lo tienen, de las cuales, 87 datan de los últimos 25 años.

Buenos Aires también tuvo lo suyo. La construcción de la línea E2 del llamado premetro, que no lo es, pues es una común línea de tranvías, así como también el "Tren de la Costa", que no es otra cosa que un tranvía suburbano.

Y ahora... Aquellos "genios" que lo eliminaron de nuestras calles por obsoleto ¿pensarán que en el mundo hay quienes se han vuelto locos como los "locos del tranvía"?

"libres", debido a sus desplazamientos, utilizan entre 2 y 2,5 veces su superficie en la vía pública. El tranvía, sólo usa la propia sin atravesarse en las calles como el autobús.

Compatibilidad: La cualidad anterior, le ofrece otra: compartir la calle con el peatón. Esto hizo que en las últimas ciudades que lo han repuesto, el tranvía circule sin problemas por las calles peatonales, contribuyendo con ello en la modificación y mejora del urbanismo de las zonas por las que circulan, generalmente el centro, antes congestionado, devolviéndoles su escala humana.

Quedan más consideraciones, pero creemos que estas bastan ya. Pero lo interesante es que la respuesta a tanto considerando, no se hizo esperar, y los franceses echaron manos a la obra. Comenzaron por Nantes, cuyo éxito fue tal, que ya cuentan con tres líneas. Le siguió Grenoble, y allí, además de modificarse el urbanismo del alicaído y ahora remozado y peatonal centro, se ha introducido el tranvía de piso bajo, primer vehículo de ese tipo que se ha universalizado ahora. Y la carrera no se detuvo. Siguió la misma París (sin ellos desde 1935) que ya está conformando una línea de circunvalación, Strasburgo (ya con 4 líneas), Montpellier, (con su segunda en construcción), al igual que Orleans y

Bordeus. Lyon, que con una red de metrò construyó dos en lugar del otras tantas de subtes.

Por otra parte se han renovado y prolongado las ya existentes de Lille, St. Etienne y Marsella, y se ha comenzado con la de Nimes. No se quedaron atrás Gran Bretaña, España e Italia, y la lista es muy grande, no sólo en Europa sino

AQUILINO GONZÁLEZ PODESTÁ



Linz



Tranvía de la ciudad de Graz



Los Trolebuses de Mendoza

Segunda Parte

Por Fernando Vallina Padró

Un trole ex-Solingen cruza la Av. Las Heras hacia el sur el 13-08-04 - (Foto FHR)

Habíamos visto en el número anterior de 9 Puntos, cómo se fue gestando el transporte urbano masivo eléctrico de la zona de Mendoza capital. El nacimiento del tranvía, su electrificación, la aparición en esta ciudad del primer trolebús de latinoamérica en 1912, su instalación definitiva en 1958 con su crecimiento sostenido en un medio en el que podríamos calificar como de verdadera política de estado, y en el que salvo escasísimas excepciones, todas las administraciones independientemente del signo político al que pertenecieran, apostaron a un trole que hasta sorteó airosos las compulsiva ola de privatizaciones y enajenaciones de bienes del Estado de los '90.

Tal como vimos, a fines de 2002, la Legislatura provincial aprueba la ley 7075 que deroga la 6180, estableciendo la posesión definitiva, por parte del Estado, del servicio de Trolebuses, lo que, a la luz de lo sucedido en Rosario y Córdoba con los troles privados, vino a salvar la existencia misma de la red. ¿A que se debió el cambio de actitud de los tres partidos mayoritarios de la provincia (PJ-UCR-PD), quienes originalmente querían privatizar la empresa, a dictar una ley que asigna la posesión definitiva de la EPTM al Estado mendocino? Esta pregunta tiene dos respuestas.

La primera es: porque los mendocinos así lo exigieron.

A fines de 1999 se conformó la "Asamblea en Defensa del Patrimonio Cultural de los Mendocinos", que tenía entre sus principales objetivos impedir la privatización del servicio de trolebuses, y de la que participaron

trabajadores de la empresa y usuarios.

Se inició una campaña de recolección de firmas, organizándose movilizaciones, asambleas y reuniones en la propia Legislatura, en la que confluieron organizaciones tan diversas como la CTA, APYME, UPCN, Instituto Movilizador, ATE, uniones vecinales, colegios profesionales, universidades y ONGs de la Provincia.

En marzo de 2000 más de 40.000 ciudadanos se expresaron a través de una consulta popular a favor que los trolebuses quedaran en manos del Estado, reclamando la habilitación de la línea Godoy Cruz-Las Heras; el tendido de una línea hasta la Ciudad



Un Toshiba frente a Pza. España (FVP)

Universitaria, la implementación de un boleto estudiantil y la continuación de los pasajes gratuitos para jubilados y discapacitados.

¡Quiso vender los troles!

La segunda respuesta fue que en medio de toda esta situación, en agosto de 2001, vecinos del depósito de EMSE, residual de Gutiérrez, denuncian la existencia de movimientos sospechosos en el mencionado depósito de donde se estaban sacando unidades. Esto alertó al entonces responsable de la EPTM, Juan Sgroi, quien realiza la correspondiente denuncia policial. Al hacerse públicas estas maniobras nocturnas de traslado de troles, salió a la luz que se había firmado un contrato de venta de unidades a Trolecor, empresa administradora de los trolebuses de la ciudad de Córdoba, en julio de 2001.

En dicho contrato se establecía la venta a esta empresa de los 43 trolebuses depositados en Gutiérrez, de los cuales sólo llegaron tres a Córdoba. La venta la había realizado el entonces administrador del ente liquidador de EMSE, Jorge Peroni, sin que el Ejecutivo Provincial ni la EPTM se enteraran.

Toda esta situación, obligó al gobernador Roberto Iglesias a presentar una "acción por lesividad" ante la Corte Suprema Mendocina contra la empresa Trolecor por la venta "irregular" de estos troles. Esto generó una avalancha de juicios por parte de Trolecor, que vio truncada la compra de las 43 unidades por las que pagaría la módica suma de \$ 275.000.- En julio de 2005, el expediente "Gobierno de Mendoza contra Trolecor" se resolvió por un pedido de caducidad que hizo esta última empresa.

Estos dos hechos sensibilizaron profundamente a la clase política mendocina y finalmente la Legislatura dictó la ley 7075 mencionada más arriba.



En diciembre de 2003, asume la gobernación de la Provincia D. Julio Cleto Cobos (UCR 2003-2007), quien hizo del tema transporte uno de los pilares de su campaña electoral.

Inmediatamente después de su asunción, el gobernador Cobos diseña un esquema básico para licitar el servicio de ómnibus urbanos e inicia las negociaciones con los entonces prestadores de servicios.

Finalmente, el 27 de abril de 2004, con 23 unidades alemanas rescatadas del depósito de EMSE, se inauguró la línea Godoy Cruz-Las Heras.

Con 30 kilómetros de longitud, ésta se convirtió en la más larga del sistema y, por cierto, en la más rentable con 5 millones de pasajeros transportados en los 8 meses de operación de 2004.

NUEVOS PROYECTOS

La inauguración de la línea ahora denominada 1 (Godoy Cruz- LasHeras) fue el primer paso encarado por la actual administración mendocina en lo

que hace a la inversión y modernización del sistema.

La administración de la EPTM que asumió en 2003 tenía en carpeta varios planes, unos a corto y otros a mediano plazo, que se fueron completando a lo largo de estos casi tres años.

Compra de Nuevas Unidades: Uno de los temas que encaró fue la posibilidad de comprar nuevos coches.

En efecto, en septiembre de 2004, el Senado mendocino aprobó la ley 7200, cuyo artículo 7 autorizaba al Poder Ejecutivo de la provincia la compra de trolebuses "nuevos" o "usados". Gracias a la misma, la titular de la EMPT, Amalia Monserrat, inició inmediatamente la solicitud de presupuestos a empresas de Brasil, Estados Unidos y Alemania para comprar "cuanto antes" 15 vehículos usados para la ampliación de la línea "Dorrego" y para el reemplazo de las pocas unidades rusas que aún estaban en circulación.



En diciembre de 2004 se procedió a realizar un llamado a licitación para la compra de unidades nuevas. A esos efectos, la EPTM contaba con \$ 5,5 millones. En Abril de 2005 se abrieron los sobres correspondientes, presentándose dos empresas: la brasileña Electra y la polaca Solaris. Si bien era intención de la EPTM comprar 10 vehículos, los costos presentados por ambas empresas limitaban la compra a siete. Finalmente el 1 de agosto de 2005 se procedió a adjudicar a la empresa Electra la compra de cinco coches simples, cuatro articuladas y tres comandos eléctricos para motores de tracción.

La firma Electra cotizó cada unidad simple en US\$ 338.027, US\$ 448.412 cada unidad articulada y US\$ 90.094 por cada comando eléctrico. Sin embargo, las últimas noticias indicarían que se estaría reconsiderando la adjudicación, debido a que el alto costo de estos coches impediría a futuro la compra de una mayor cantidad de los mismos. La prensa mendocina, durante el segundo semestre de 2005, indicaba que se estaría evaluando la compra de troles canadienses usados, sin tenerse, hasta la fecha, mayores novedades sobre este tema.

Fabricación de Unidades: Otra de las posibilidades que se estudió fue la fabricación de coches en el país. En octubre de 2004 se anunció que el Gobierno provincial invertiría \$500.000 de los 6 millones aprobados por la Legislatura para la compra de trolebuses, en el desarrollo de una industria propia destinada al armado y al desarrollo de un prototipo ciento por ciento mendocino. Para ello se firmó un convenio con la Universidad Tecnológica Nacional (UTN). Tampoco se han conocido más noticias sobre este desarrollo que

podría tener escala nacional habida cuenta la existencia de redes de trolebuses en las ciudades de Córdoba y Rosario.

Extensión de la red: Si bien la compra de unidades ha quedado en una nebulosa, la extensión de la red se ha transformado en una realidad para la ciudad.

El 2 de diciembre de 2004 la EPTM adjudicó la construcción de una nueva línea de trolebuses con el fin de unir la Estación Terminal de Ómnibus con la Ciudad Universitaria de la UNCuyo, en el Parque San Martín. La empresa adjudicataria fue la unión transitoria de empresas Laugero Construcciones SA-YEN-SA. El monto del contrato de las obras fue de \$ 2.441.750,79 y si bien el plazo de ejecución original era de cinco meses a partir de la adjudicación, la misma recién fue inaugurada en octubre de 2005. Para este recorrido se tendieron 10,78 kilómetros de línea propia, alcanzando una longitud total de 13,47 kilómetros sumando los tramos de las ya existentes que utiliza. El servicio se realiza con 8 coches, con una frecuencia de 6-7 minutos.

El recorrido de la nueva línea Centro-UNCuyo es por Avenida España, Avenida Godoy Cruz, Calle Perú, Avenida Las Heras, Juan B. Justo, Avenida Lencinas hasta el predio de la UNCuyo y volviendo por Lencinas, Juan B. Justo, Avenida Las Heras, 9 de Julio, Gutierrez, Alberdi (Guaymallén), Reconquista (Terminal de Ómnibus), Alem, Montevideo, Av. España.

De acuerdo con voceros de la EPTM esta nueva línea se unificará con la de Villanueva que actualmente se encuentra suspendida por obras de renovación del hilo trole y de la subestación correspondiente.

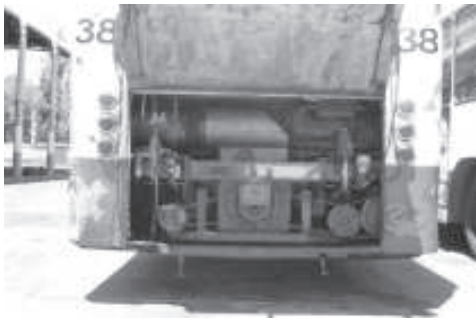
Con esta fusión, el sistema contará con dos líneas trocales, a saber: una

norte-sur (Las Heras- Godoy Cruz) y otra este-oeste (Villanueva-UNCuyo). Otro proyecto es la extensión de la línea Dorrego hasta el hipermercado Makro, en el municipio de Godoy Cruz. La apertura de sobres de la licitación para la construcción de esta extensión se realizó el 6 de diciembre de 2005. Lamentablemente, las firmas interesadas en participar presentaron, de acuerdo con lo manifestado por las autoridades de la EPTM, "una oferta de garantía inferior a lo solicitado, estando también las ofertas mucho más altas de lo presupuestado". La suma estimada por la empresa era de \$2.829.262,50.

Las obras presupuestadas se habían dividido en cuatro rubros, a saber: ampliación de la línea Dorrego, remodelación de la subestación Bandera de los Andes, la ejecución de la nueva subestación Dorrego y la instalación de soportes de la línea Villa Nueva.

La ampliación de la línea Dorrego se realizaría desde la calle Darwin y Dorrego, siguiendo por ésta hasta Palmira, Río Cuarto, Lavalleja y volviendo por Remedios de Escalada hasta empalmar en la calle Darwin con la línea existente. La extensión contemplada es de 3,5 kilómetros aproximadamente.

Remodelación de la estación de la calle Peru: En noviembre de 2004 se abrieron los sobres de antecedentes y ofertas económicas para la remodelación de la terminal y depósito de la empresa en la calle Perú, cuyo presupuesto oficial era de \$ 620.000.- Las obras incluyen la construcción de nuevos sanitarios para el personal, una sala de servicios con caldera y un galpón taller de 180 metros cuadrados cubiertos, con capacidad para dos coches que permitirá reparar y pintar las unidades en un lugar cubierto. Asimismo, está prevista la



Arriba-Izquierda: Detalle del sistema motriz de un trolebús alemán. Obsérvese el motor de tracción en la parte central, las correas de los servicios auxiliares y el sistema de refrigeración de la planta (FHR).



Arriba-Derecha: También los coches necesitan repuestos. Esta vieja unidad fuera de servicio sirve de fuente de repuestos originales. Véase las propagandas nativas del coche (FHR).

pavimentación de la salida de la playa con hormigón simple de 10 cm de espesor; la colocación de un guardaraíl para circunscribir la playa de maniobras de los trolebuses y proteger así a los peatones y la construcción de 213 metros de desagües pluviales.

Nuevos Recorridos de la EPTM servidos por ómnibus: Como se menciona más arriba, existía desde 1994 una explotación "precaria" por las empresas TAC y UTE de las líneas denominadas "T", que en un futuro y de acuerdo con el estudio realizado por la Agencia de Cooperación Alemana GTZ, deberían ser reemplazados por troles.

La falta de inversiones por parte de los empresarios del sector (que según las "malas lenguas" locales se dedicaron a realizar inversiones inmobiliarias en lugar de hacerlas en vehículos) y con el adicional de la crisis del 2001 de por medio, hicieron que el sistema de transporte urbano se encontrara, a la asunción del Gobernador Cobos en diciembre de 2003, en un estado calamitoso. Ómnibus viejos, mal mantenidos y la escasa o nula frecuencia en recorridos considerados poco rentables, hicieron que la actual administración entrara de lleno en una reconsideración del sistema vigente. La primera y mas importante decisión en este sentido fue la eliminación definitiva de la línea de ómnibus "T" Godoy Cruz -Las Heras y su reemplazo en abril de 2004 por troles. Durante todo 2004 se llevaron adelante negociaciones entre las partes, donde los empresarios del sector llegaron a plantear que el gobierno provincial comprase ómnibus para darlos en "leasing" a las empresas concesionarias.

Finalmente, en noviembre de 2004, la Dirección de Vías y Medios de Transporte de la provincia anunció que el Gobierno iba a hacerse cargo de los recorridos de las líneas "T" remanentes (Villanueva y Pedro Molina/Unimev) y ciertos tramos de la línea 20.

Otros proyectos

En diciembre de 2004 y aprovechando el mal ánimo social que las empresas de ómnibus supieron conseguir, diputados radicales del departamento de San Martín se lanzaron en campaña para concretar la instalación de una línea de trolebuses que vincule las tres ciudades mas importantes de la región, a saber: San Martín, Junín y Rivadavia. El movimiento juvenil de la UCR, a través de mesas instaladas en puntos neurálgicos de las tres ciudades mencionadas, lograron conseguir más

de 10.000 firmas que avalan el proyecto de ley que dos diputados radicales del departamento, Alexander Maza y Jorge Carballo, presentaron ante la Legislatura. La red propuesta debería cubrir un recorrido de 51 kilómetros con 20 trolebuses, instalación que insumiría unos \$ 10 millones.



*En esta página:
Distintas vistas de los coches alemanes
circulando por distintos lugares de la ciudad*

Continúa en el próximo número...





De Nuestra Asociación

Los festejos del 185° Aniversario de Caballito

La semana del 13 al 19 de febrero pasados se conmemoró el 185 aniversario del barrio de Caballito, tomando como referencia el año 1821, cuando el Sr. Nicolás Vila abrió en la esq. de Emilio Mitre y Rivadavia la "Pulpería del Caballito", que ostentaba la mítica veleta ecuestre.

La AAT no pudo dejar de estar presente en este cumpleaños caballitino, participando tanto en la organización previa como aportando dos atracciones al amplio programa ofrecido.

El primer gran acto tuvo lugar el 15 de febrero "DÍA DE CABALLITO", al atardecer, en el gran escenario levantado frente al monumento a Bolívar, en el que tomaron parte diversos conjuntos musicales que fueron premiados por la gran platea instalada, colmada por varias centenas de vecinos . *Continuaron los festejos en distintos lugares. El sábado 18, en el Shopping Caballito Center, organizamos, con varias entidades afines, la gran "Exposición del Ferroaficionado"* que posibilitó exhibir una nutrida muestra de objetos, maquetas y curiosidades ferrotanviarias.

El domingo 19 por la tarde nuestro "Tramway Histórico" brindó un Servicio Especial Aniversario con los tranvías 258 y 652, partiendo esta vez desde la esquina de Emilio Mitre y Rivadavia, el punto fundacional del barrio. Para acercar a los asistentes al Acto Central, que acontecía al mismo tiempo en el Parque Rivadavia, un ómnibus "double decker" londinense, perteneciente al Museo del Automóvil de la Ciudad de Buenos Aires, hacía un servicio lanzadera gratuito Parque-Tranvía, ofreciendo un espectáculo muy singular.

A bordo de los tranvías, los pasajeros se deleitaron con la música de la Asociación Internacional de Acordeonistas.

Pasadas las 20:00 y cerrado nuestro servicio, fuimos todos a reunirnos en el Parque para participar del grandioso cierre con

inolvidables fuegos artificiales

Al caer la noche mientras la fiesta seguía, nuestros amigos de la Revista "Horizonte" instauraron una distinción como reconocimiento hacia "todos aquellos que sin ningún tipo de especulación trabajan por Caballito", la que se dio en llamar la "Orden de la Veleta". Y con grata sorpresa y emoción, el merecedor de la primera de las 4 distinciones otorgadas fue nuestro Presidente, Fundador y Amigo, Aquilino González Podestá. Nuestras felicitaciones por este nuevo reconocimiento a tantos años de trabajo y dedicación.



Ciclo de audiovisuales de entrada libre y gratuita

Amigos lectores: Los invitamos al Ciclo de Conferencias-Audiovisuales de nuestra Asociación, que tiene lugar los primeros viernes de cada mes entre marzo y diciembre, desde las 19.30hs. en el Auditorio de la Asociación de Fomento y Biblioteca Popular Gral. Alvear, sita en Avellaneda 542, Capital Federal.

Como siempre, invitamos a todos

a que vengan, para disfrutar juntos de paisajes, arquitectura, historias y como siempre... ¡a todo tranvía!

¡LOS ESPERAMOS!

Recorrida

La Asociación Amigos del tranvía fué invitada por la empresa Subterráneos de Buenos Aires para recorrer las obras de prolongación de la línea "A" de subterráneos desde su actual terminal en Primera Junta hasta la futura que se habilitará en la intersección de las avenidas Nazca y Rivadavia.

Ante lo impresionante de las obras no queda más que un reconocimiento a la magnitud de las mismas



Febrero de 2006. Aniversario a todo tranvía. (SRM)



Las obras de la línea A siguen avanzando: Vista de la futura estación Puán. (AGP)

Mundo Eléctrico

Bélgica - Cambios de líneas en Bruselas : Desde el 6 de Marzo, los primeros coches Flexity Outlook "serie 3000" iniciaron su servicio al público en la nueva línea 24; de Schaerbeek (Estación de Tren) hasta Boondael (Estación de Tren) en las horas pico, y en la línea 91 de Avenida Luisa a Stalle el resto del tiempo.

Solo los coches del 3001 al 3003 de los primeros cinco enviados desde la fábrica, estaban en condiciones operativas para esa fecha. También se utilizaron los PCC de la serie 7800 en dichas líneas.

Otros cambios incluyen el del recorrido de la línea 52 (Esplanade - Drogenbos) que pasó a hacerlo por vía reservada a lo largo del Quai des Usines, en lugar del habitual a lo largo del congestionado centro de Schaerbeek. Pero a pesar de una campaña publicitaria bien organizada, que incluyó volantes y posters, algunos pasajeros no se dieron cuenta de estos cambios hasta que descubrieron que su tranvía atravesaba territorios no conocidos.

Panamá : Panamá podrá contar con un tranvía que recorrerá la avenida central, Casco Antiguo, la Calzada de Amador hasta la isla Flamenco, manifestó Ariel Espino, Director de la Oficina del Casco Antiguo.

Espino destacó que se están preparando para dar a licitación este proyecto que supera el millón de dólares.

Empresas de Alemania, España y Estados Unidos se han interesado en el proyecto.

En la actualidad, los comercios de la ciudad capital atraviesan una difícil situación con la llegada de los nuevos "shoppings"; "es por ello que debemos hacer algo para rescatar el turismo en las principales avenidas de Panamá", acotó Espino.

Colombia - Bogotá : La aparición de noticias procedentes de diarios como El

Tiempo, El Espectador y la Revista Semana, indican que el sistema de autobuses articulados de la ciudad de Bogotá (más conocido como Transmilenio) "estaría próximo al colapso", según informó el edil de la capital colombiana Bruno Díaz.

Santa Fe de Bogotá, que posee cerca de seis millones de personas, necesitaría,



según el concejal Díaz, "una red de tranvías" para suplantarlo al Transmilenio, pues éste no logra dar cobertura a muchas zonas de la ciudad.

Por ello, la Alcaldía Mayor de Bogotá está estudiando colocar tranvías, ferrocarriles de cercanías y hasta un metro similar al de Medellín, para saciar las necesidades de la mega capital colombiana.

Francia : El 2006 es el año del tranvía para Francia. Luego de construir 10 sistemas

tranviarios en 20 años, Francia verá una mayor expansión en 2006, con nuevos sistemas que iniciarán operaciones en Mulhouse (13 de Mayo), Valenciennes (16 de Junio) y París (en Diciembre). También se librarán al servicio este año nuevas líneas en Grenoble (20 de Mayo), Lyon (Octubre), Montpellier (Diciembre) y Saint Etienne (Septiembre), mientras que Nantes extenderá la línea 3 en Octubre. Aun por venir estarán los tranvías de Niza y Marsella (2007), Le Mans (2008), Toulon y Toulouse (2009) y Angers (2010), mientras que el tren-tranvía de Mulhouse abrirá al público en 2011. También hay grandes proyectos de expansión para Bordeaux y Estrasburgo (2007/8).

La noticia que aún no es : Hay una noticia esperada y que aún no ha llegado: La prolongación del tranvía Premetro E2 en una primera etapa hasta Flores, para poder combinar allí con la línea A de subterráneos aún en construcción; y en una segunda hasta el noroeste capitalino acercándose a Villa del Parque y más allá; contruyéndose así un nuevo corredor norte-sur que vincularía dos líneas de subte y de tres a cinco de ferrocarriles.

La noticia que no se repitió : El proyecto de unir con una línea de tranvías Palermo o Plaza Italia (línea D de subte) con la Ciudad Universitaria aún no ha pasado de un mero anuncio.

Esta línea no solamente vincularía a estos sitios, sino que adicionalmente terminaría de acercarse definitivamente al aeropuerto la red de tránsito rápido de la ciudad.

ASOCIACIÓN AMIGOS DEL TRANVÍA

Sede Social, Biblioteca y Escuela:

Thompson 502 (esq. Valle), Caballito (C1424ALD)

Buenos Aires - ARGENTINA

Telefax.: (54-11) 4431-1073

E-mail: info@tranvia.org.ar

Nuestro sitio en Internet: <http://www.tranvia.org.ar>

Línea de Tranvías Históricas

Emilio Mitre al 500 - Caballito - Buenos Aires

Horario de Marzo a Noviembre

Sábados y Feriados: 16 a 19:30hs.

Domingos: 10 a 13 y 16 a 19:30hs.

Horario de Diciembre a Febrero

Sábados y Feriados: 17 a 20:30hs.

Domingos : 10 a 13 y 17 a 20:30hs.

Salidas cada 15 minutos. Servicio totalmente gratuito

¡Cosas de Tranvías!



La Foto de arriba.

Vemos en esta escena la estación Almirante Brown del barrio de la Boca, en 1963 luego de la desafectación de los tranvías, convertida en un verdadero cementerio del transporte eléctrico. Finalmente el petróleo había triunfado. Aún no se conocía el efecto invernadero... (col. AGP)

Impuestos

En 1929 la empresa de tranvías Anglo Argentina abonó a la Municipalidad de Buenos Aires, en concepto de impuestos, la suma de m\$ⁿ 5300000, equivalentes a 53 millones de boletos de entonces.

Si hacemos la cuenta actualizada y multiplicamos 53.000.000 x \$0,80 (tarifa actual del colectivo) llegaríamos a la bonita suma de; \$42.400.000!...

Chiste

-¡Qué desvergonzado el guarda!, me miraba como si yo no hubiese pagado mi boleto-

-¿Y tú que hiciste?-

-Lo miré tranquilamente como si en efecto lo hubiera pagado-

(Tomado de la revista "El Hogar" del 20 de mayo de 1932)

Lejos

La red de tranvías de Buenos Aires alcanzaba desde los primeros años del siglo XX sitios como:

Témperley
Villa Albertina
Quilmes y su balneario
Villa Fiorito
Olivos
Campo de Mayo
San Martín
Villa Mauricio (Lanús Este)
Dock Sud
Lourdes
Liniers

Tranvía de Antaño

Tilín, talán
Pasabas tranvía
Y unido a los rieles
Ibas por la vida.
Recorrías calles
Traspasabas puentes,
Mientras el cornetín
Llamaba a la gente
Sentado al pescante
Tranvía de antaño,
Dos manos seguras
Guiaban tu paso
Tilín, talán
Por cinco centavos,
Veíamos el mundo
Pasar muy despacio

Tilín, talán
Mi viejo tranvía,
El tiempo moderno
Cambió tu figura
Hoy ya no transitas
Por calles y puentes
Con tu alegre música
Llamando a la gente.
Tilín, talán
Tranvía de antaño
Tu cornetín,
se ha silenciado
y también, la voz de aquél
que sentado al pescante,
con manos seguras
guiaba tu paso.

*Homenaje de Elena Messina
A las cosas idas y a su PADRE.*

Viejo Tranvía

Viejo tranvía
aún te recuerdo
por tu camino de hierro
que sigue clavado
en el seno de las calles
de mi Buenos Aires.

Viejo tranvía
que fuiste alegría
con el tintineo
de tu campanilla
sonando de noche
sonando de día, por todos los barrios

Viejo tranvía, tu destino es la vía
que sigue esperándote para caminar
como lo hacías, los años de antaño;
con lluvia, con viento, con sol o con frío,
pero siempre fiel a tu recorrido.

Viejo tranvía, los porteños nunca te
olvidan
por eso quieren que revivas, al compás
de éste, tu tango "Viejo Tranvía"
Vuelve a la vía, vuelve a la vida...

Juan Luis Bhe

Atemporal

Acompasando esperanzas
Por el aire de la noche
Va cruzando la ciudad.

Las madrugadas adoquinadas
El tranvía vieron pasar.
Los conventillos, brasero y hambre
El tranvía vieron pasar.

En los asientos con ventanillas

Van los amantes y en un momento
La vida pasa por el cristal

Acompasando esperanzas
Por el aire de la noche
Va cruzando la ciudad.

Puente de hombres que trajo el río,
Fuerte los brazos sudor de jornal.
Calle arriba se va el tranvía
Con barriletes y delantal.

Atemporal y distante
Calle abajo viene en sombras,
Perfumado de magnolias
El tranvía que se fue.

Acompasando esperanzas
Por el aire de la noche
Va cruzando la ciudad

Rosa Lipshitz

DEL AYER:

"Los Tranvías en Antiguas Tarjetas Postales"



BELL VILLE. Provincia de Córdoba

Una de las incógnitas que rondan siempre entre los "tranvófilos" es la de encontrar datos precisos sobre los servicios tranviarrios prestados en ciudades provinciales, fuera de las ya conocidas, que contaron con el tranvía como primitivo medio de transporte.

Aquí tenemos el caso de Bell Ville, ubicada a 200 kms. de la capital cordobesa, la cual contó con, aparentemente, una línea de tranvías tracción a sangre que partía desde la estación del Ferrocarril Central Argentino hasta el centro de la ciudad.

No han aparecido hasta hoy datos completos acerca de esa línea, pero al menos podemos contar con la imagen que refleja esta tarjeta postal, mostrándonos la partida de dos "cucarachas" en su rumbo hacia la ciudad. La postal fue editada en la misma Bell Ville por Dauria Hnos., librerros locales. Alguien nos podrá brindar mas datos sobre este tema..?

Marcelo L. Cáceres Miranda

DEL HOY:



Un modernísimo tranvía Barcelonés, diseño de la francesa Alstom, recorre las calles de la ciudad catalana.