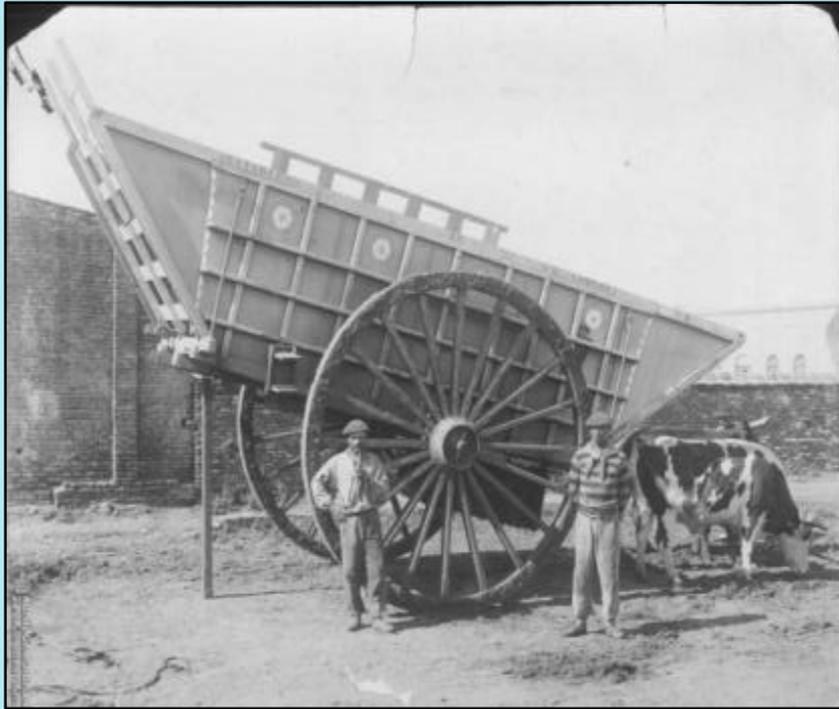


BIBLIOTECA LUIS A. HUERGO- CENTRO ARGENTINO DE INGENIEROS

Presentación del Libro SECRETOS SUBTERRANEOS Historia del Metro de Buenos Aires.



Primeros sistemas de transporte en Buenos Aires



Gran carro de Transporte de carga



Carruaje de pasajeros Milord

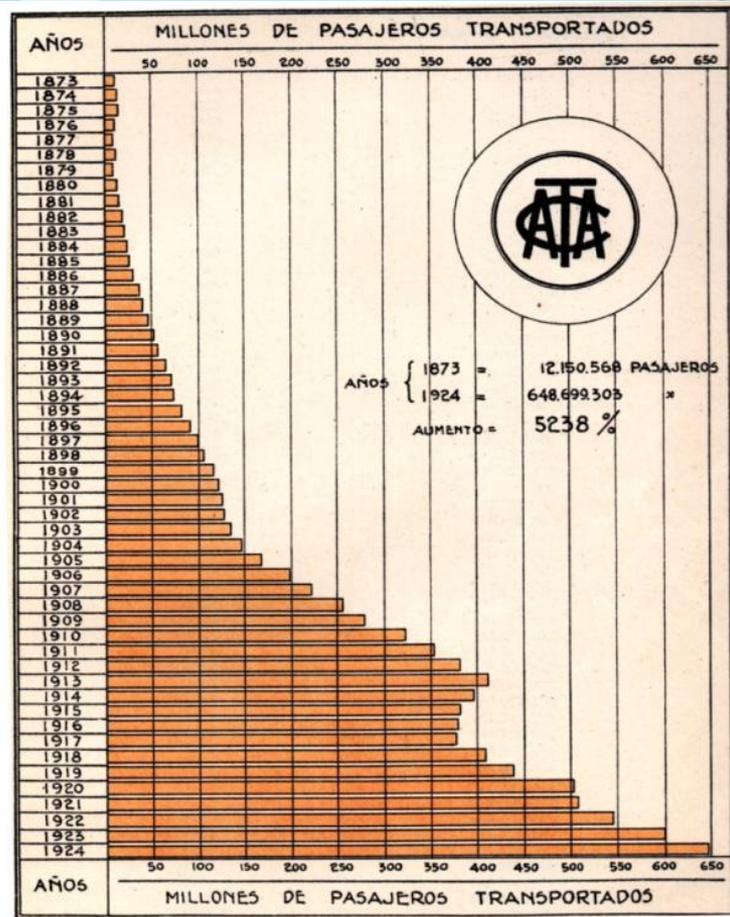
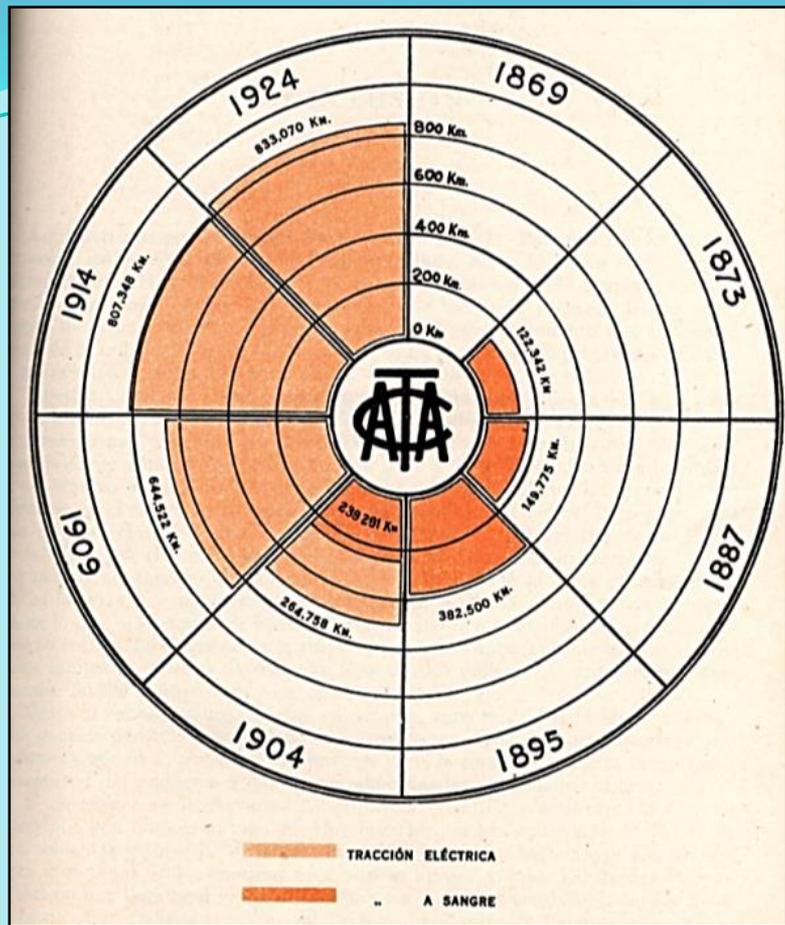


Tranvías de tracción a sangre en la Catedral de Buenos Aires

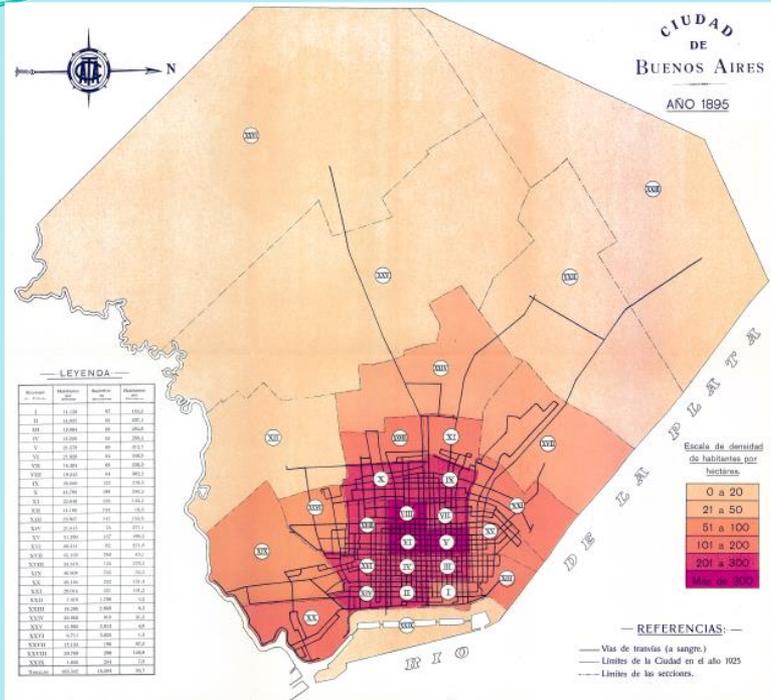
EL QUE NO COMPRO TERRENOS A TIEMPO
EN EL CABALLITO ←
ANDA DE CONVENTILLO EN CONVENTILLO
SIN ENCONTRAR PIEZA.

90 EN EL CABALLITO
LOTES A 2 cuadras del eléctrico de GAUNA
SOBRE LAS CALLES
Vírgenes, Pasamambo, Paysandú, etc.
REMATARÁ R. ALCORTA
El DOMINGO 22 de ABRIL a las 2.30
Pedir boletos para el tramway, gratis, y planos, ó por correo, 195, Reconquista.

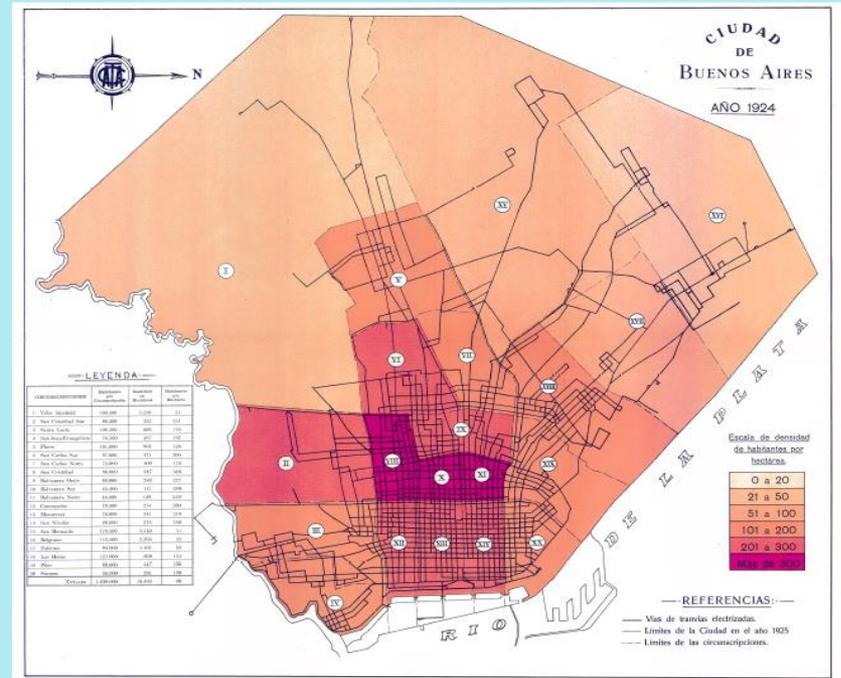
The advertisement features a central illustration of a street scene in Caballito, showing a horse-drawn carriage, a dog, and people walking. The text is arranged in a structured layout with bold fonts and underlines for emphasis.



Expansión de las redes de tranvías

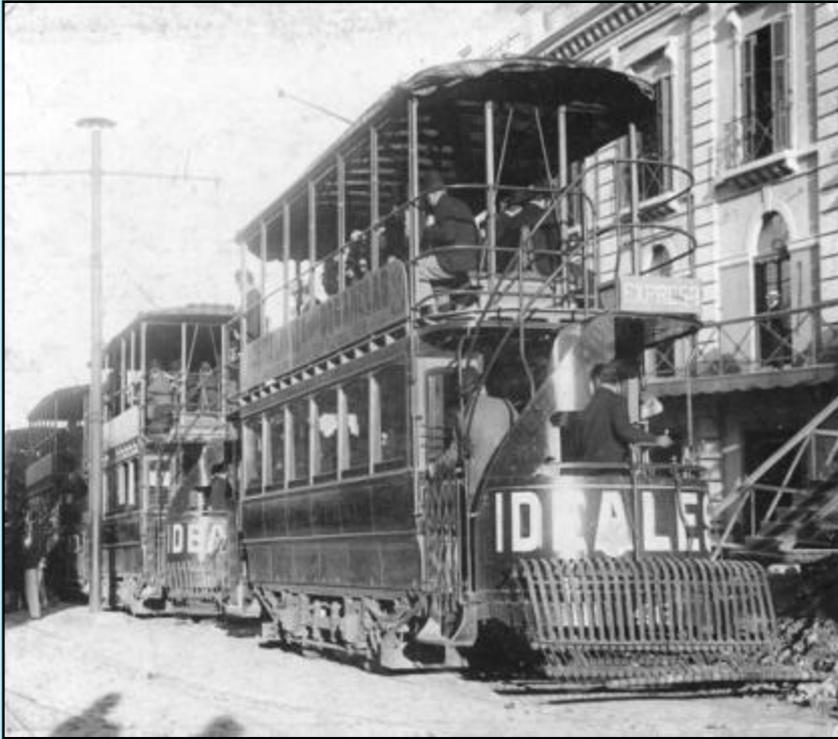


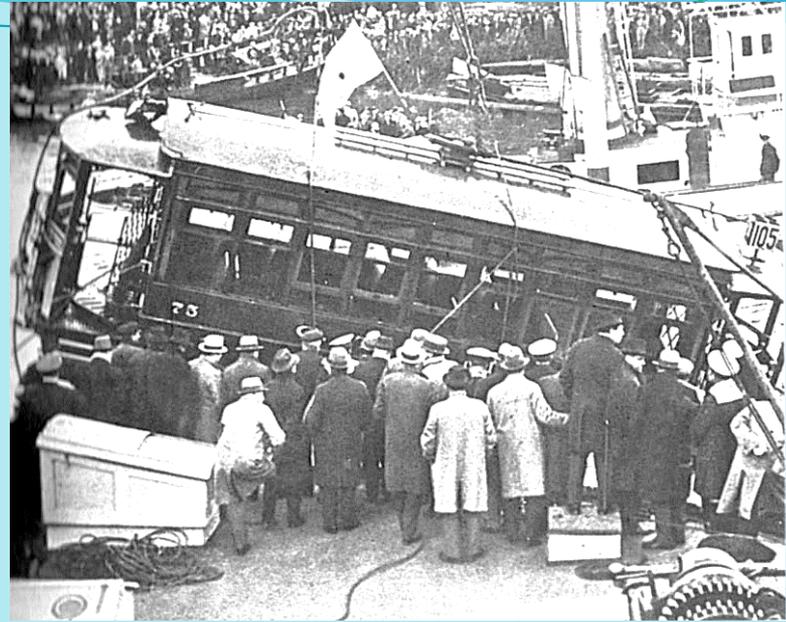
Año 1895



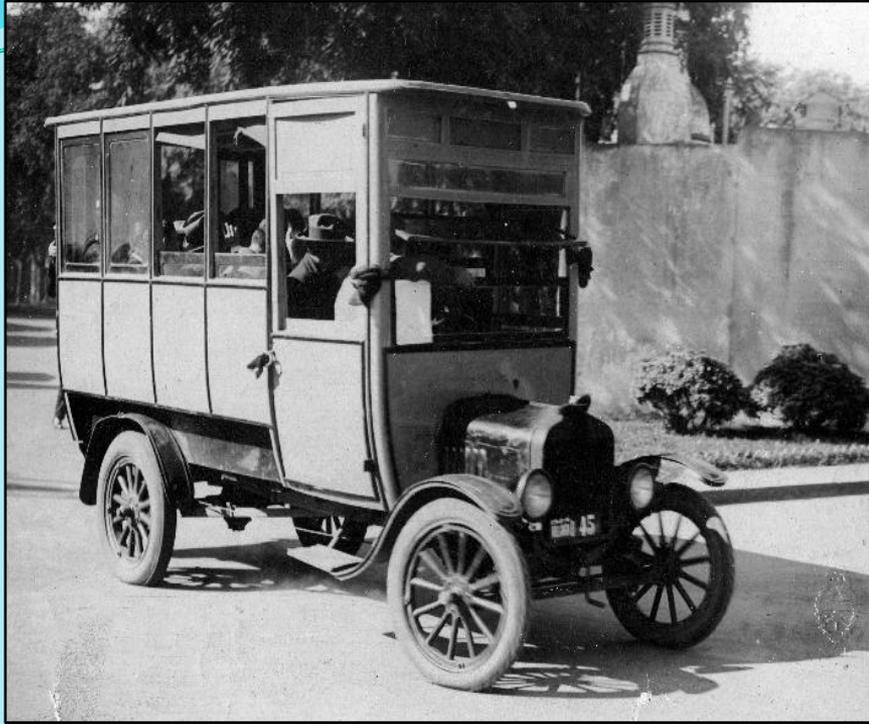
Año 1924

Tranvías de Buenos Aires





El día 12 de julio de 1930 a las 6:20 hs cuando el tranvía N° 75 perteneciente a la Línea N° 105, que efectuaba el recorrido Lanús Plaza Constitución cayó al **Riachuelo** debido a que el **Puente Bosch** estaba levantado.



Primeros ómnibus de la ciudad

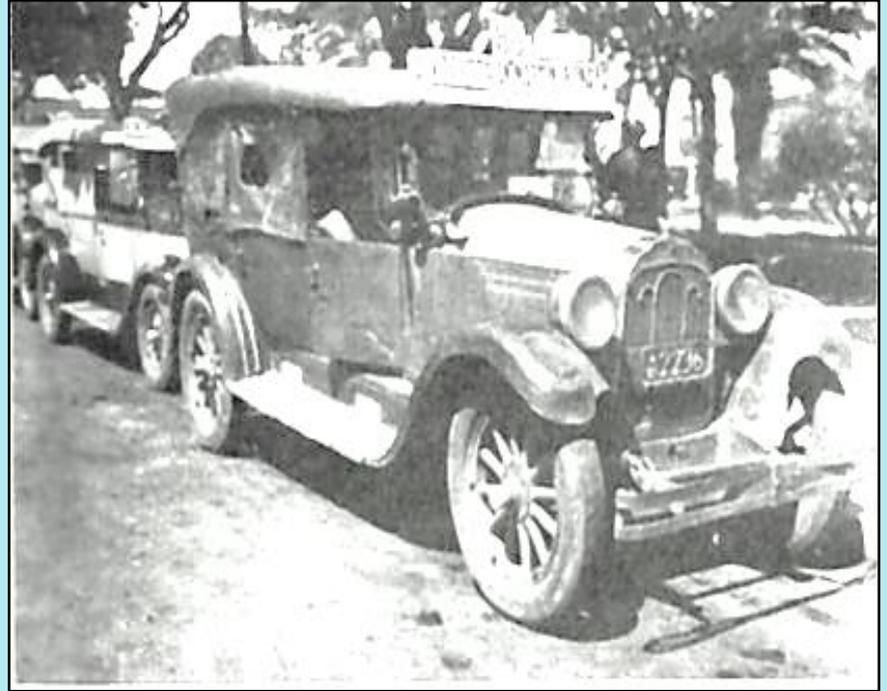


Primeros ómnibus de dos pisos de la ciudad

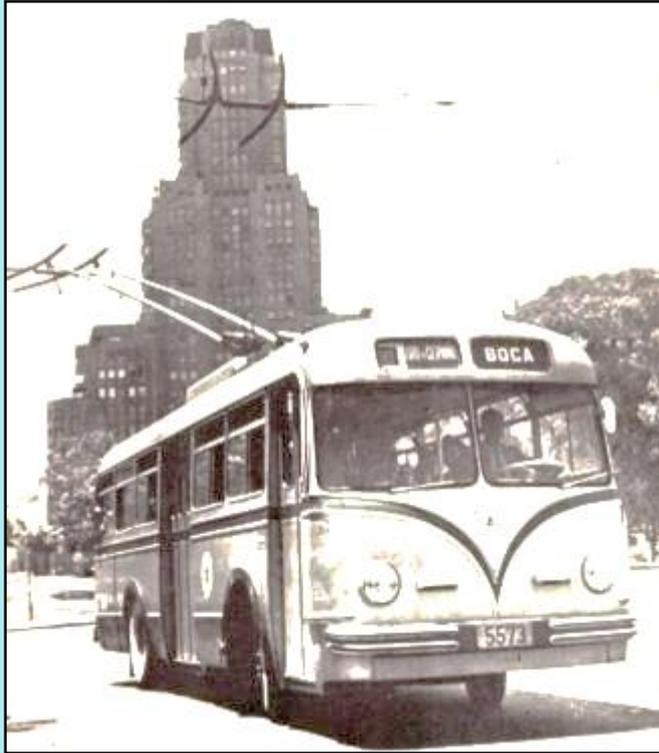
Primeros colectivos de Buenos Aires



Primeros coches y Taxis

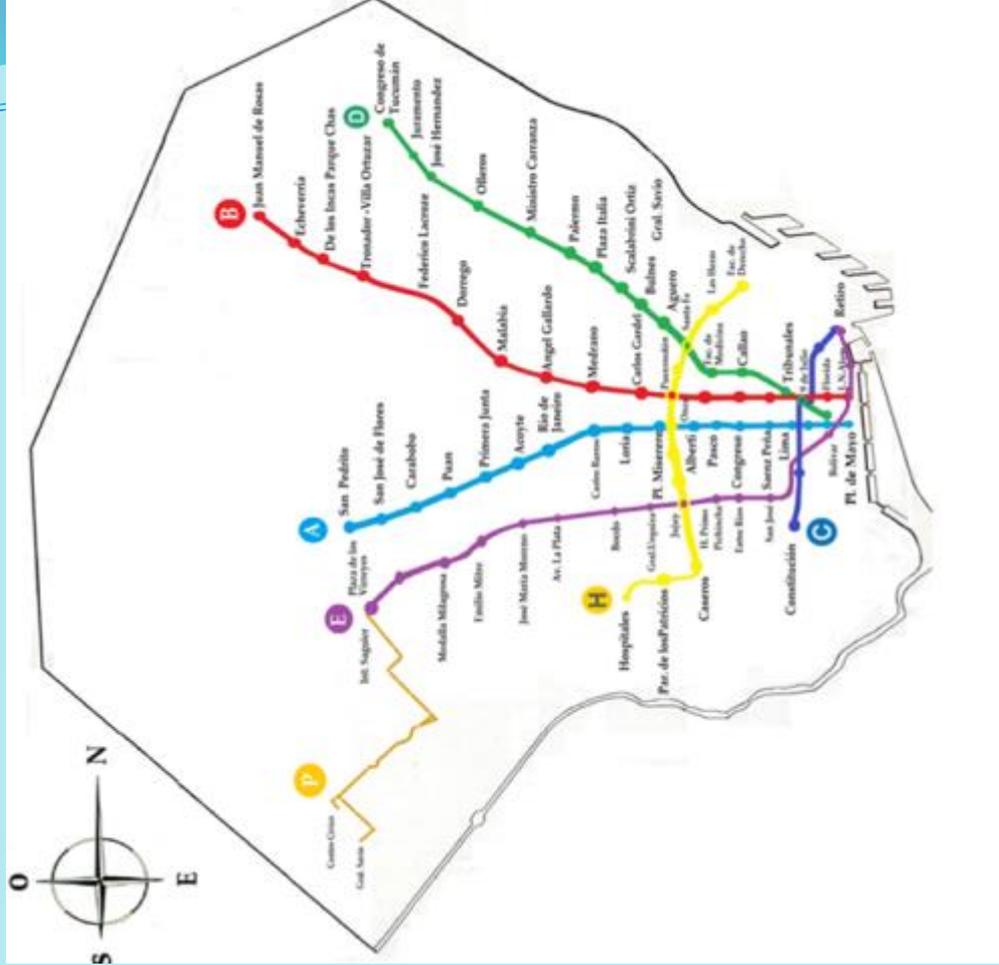


Trolebuses en Buenos Aires



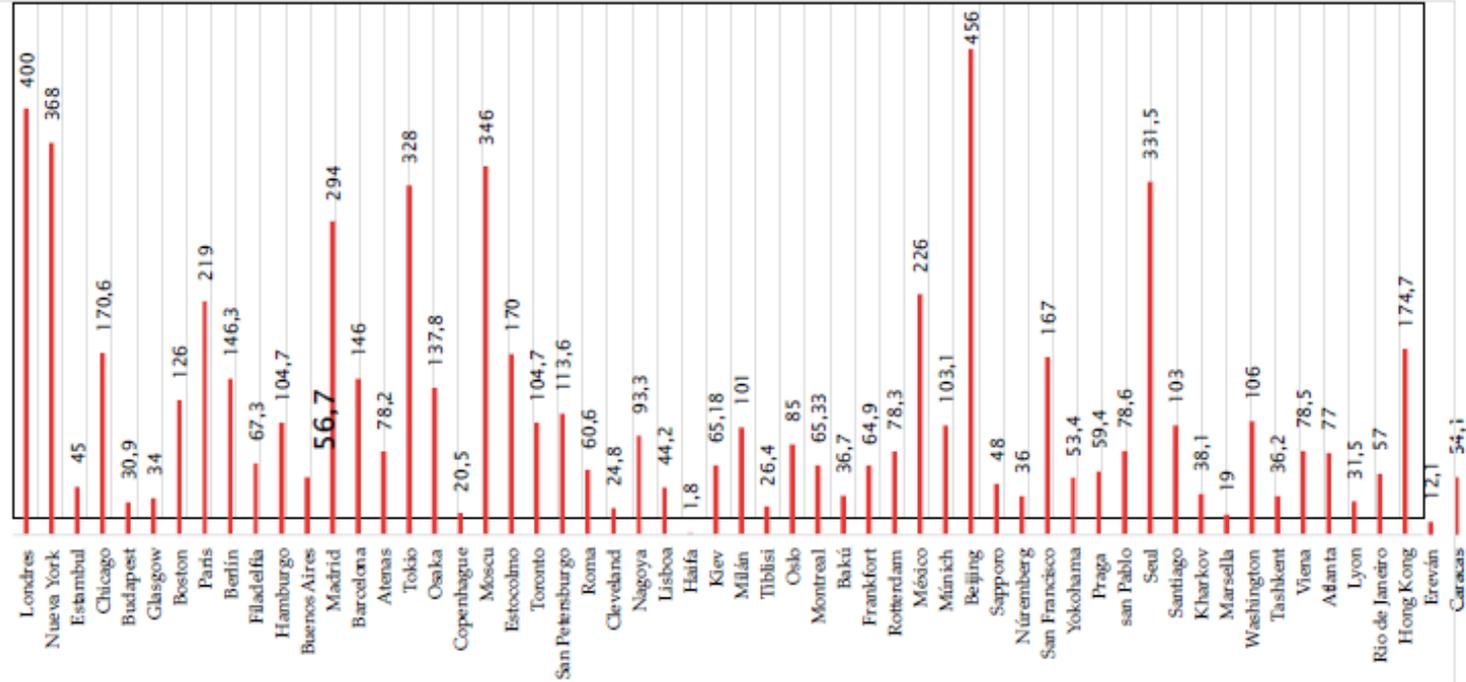


Embotellamientos en la zona de la casa de Gobierno
obsérvese la cantidad de coches, ómnibus y tranvías

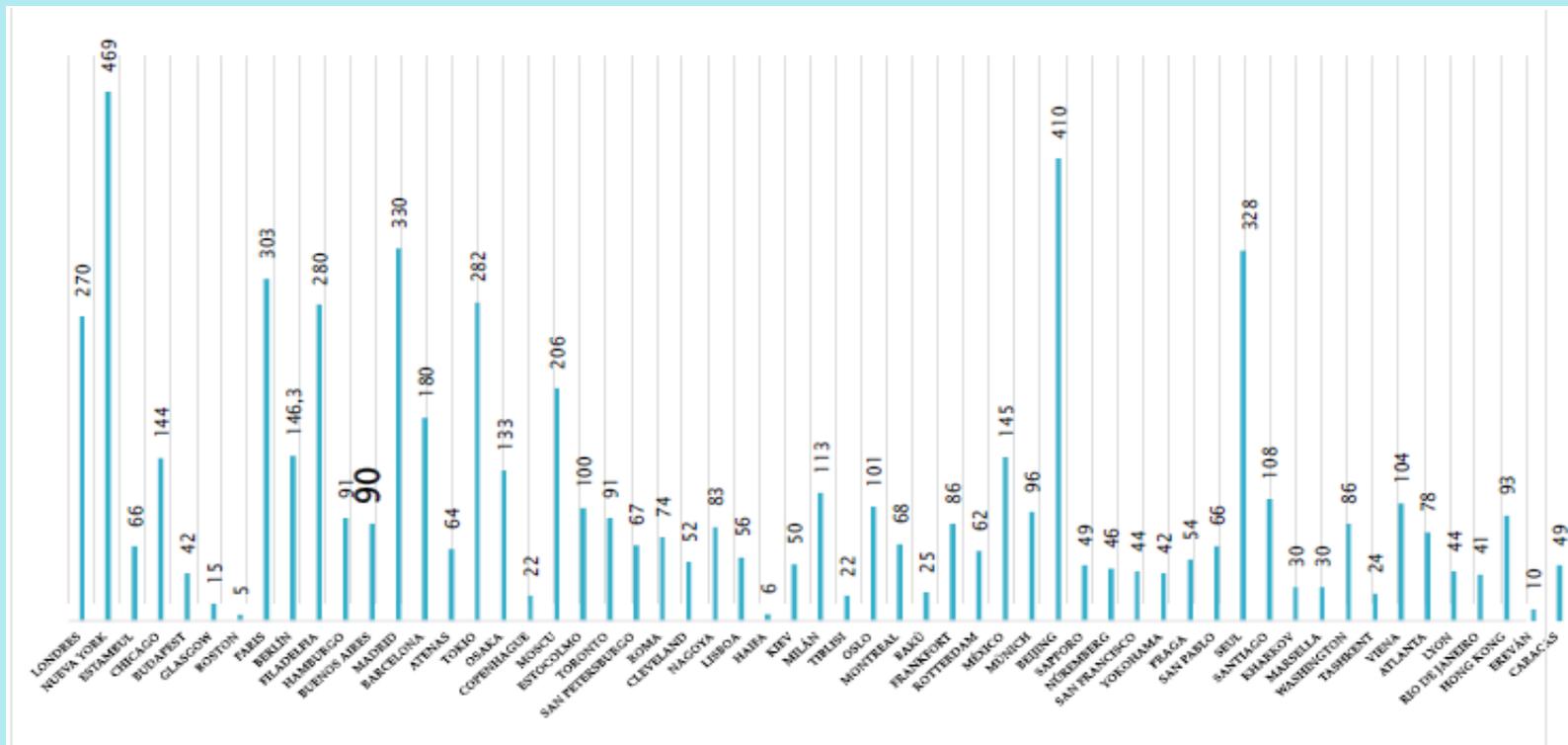


Red de Subterráneos Porteño

Longitud en kilómetros de las primeras cincuenta y siete líneas de subterráneos construidas en el mundo.



Cantidad de estaciones en las principales líneas de subterráneos del mundo



Cantidad total de estaciones por quinquenio desde 1913 hasta la actualidad

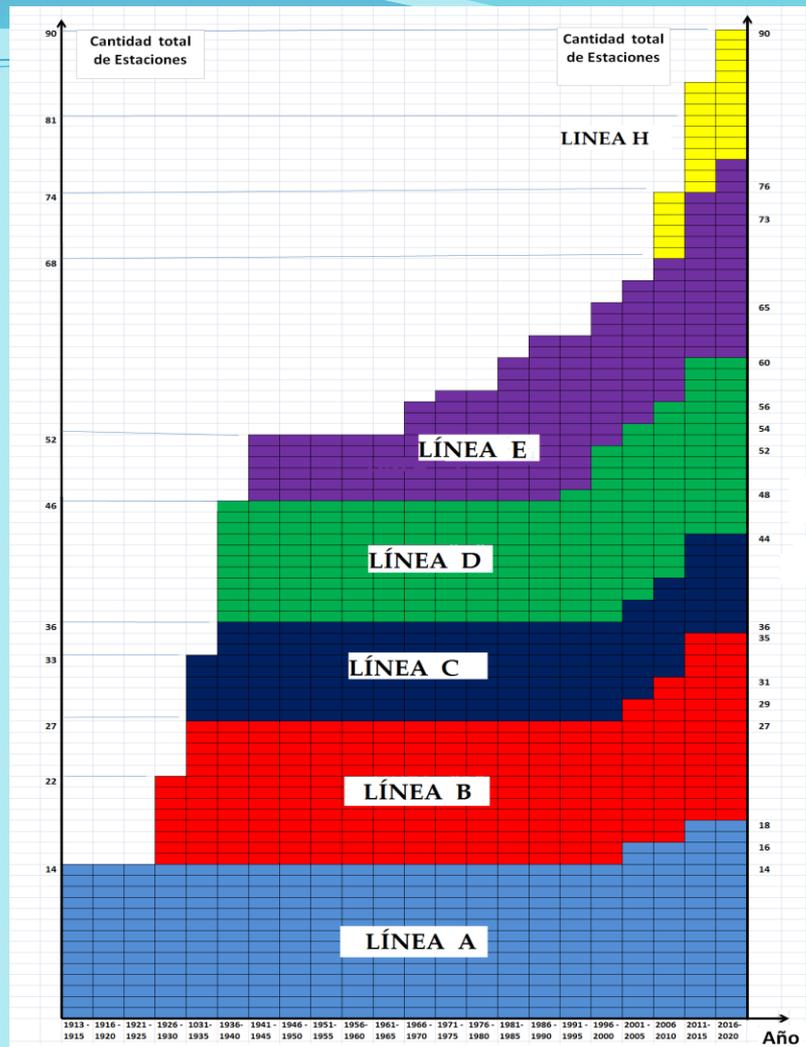


Gráfico representativo de las estaciones habilitadas para el servicio por quinquenio.

1.-Historia de la Línea "A"

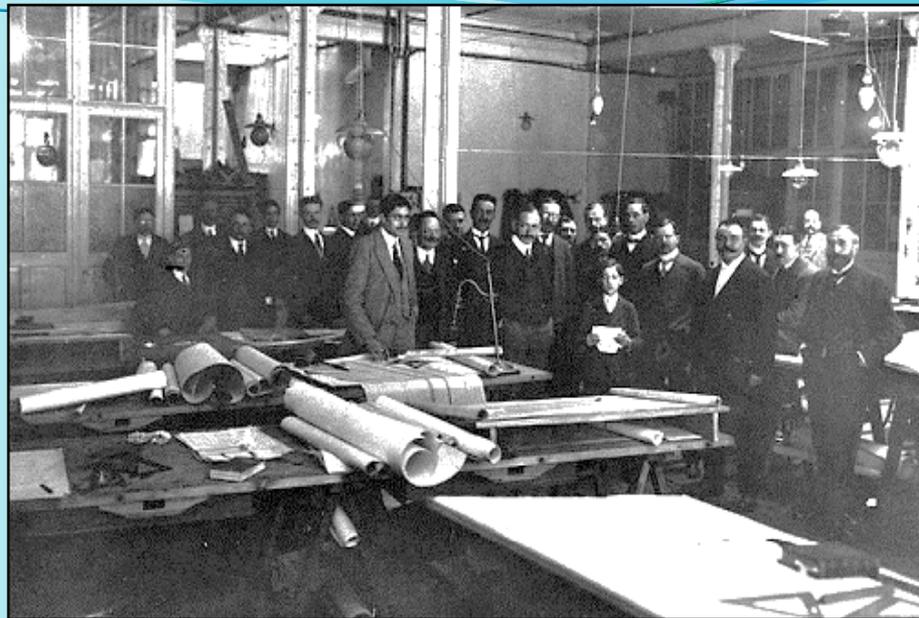


Fig. 2.53

Líneas autorizadas por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires a la Anglo Tramway Company, Ltd. el 28-12-1909



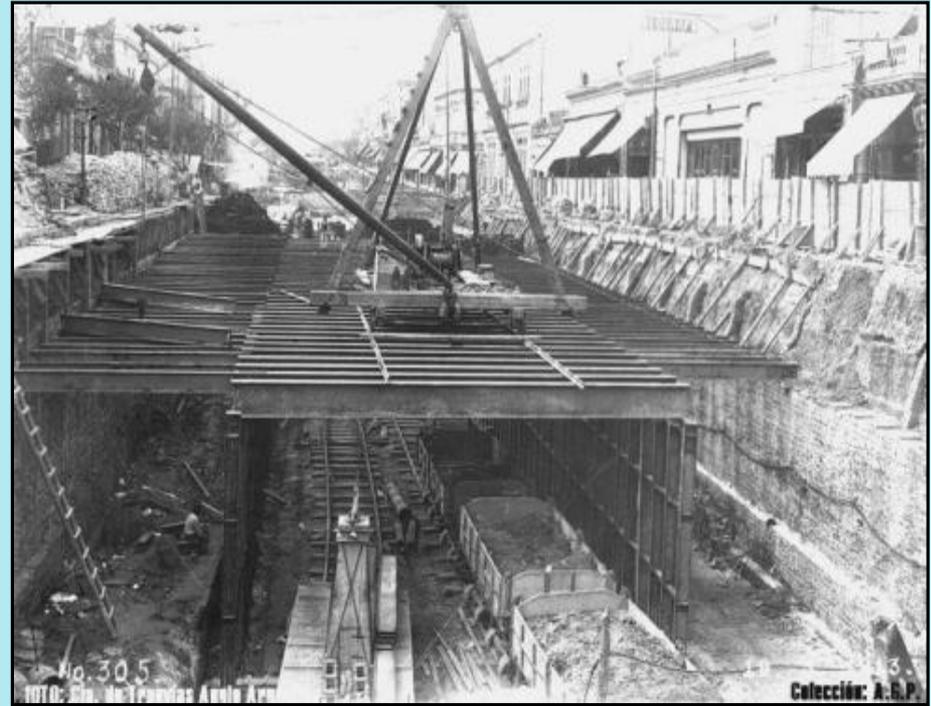
Inicio de las obras de la CTAA, el intendente de la ciudad da la palada inicial.



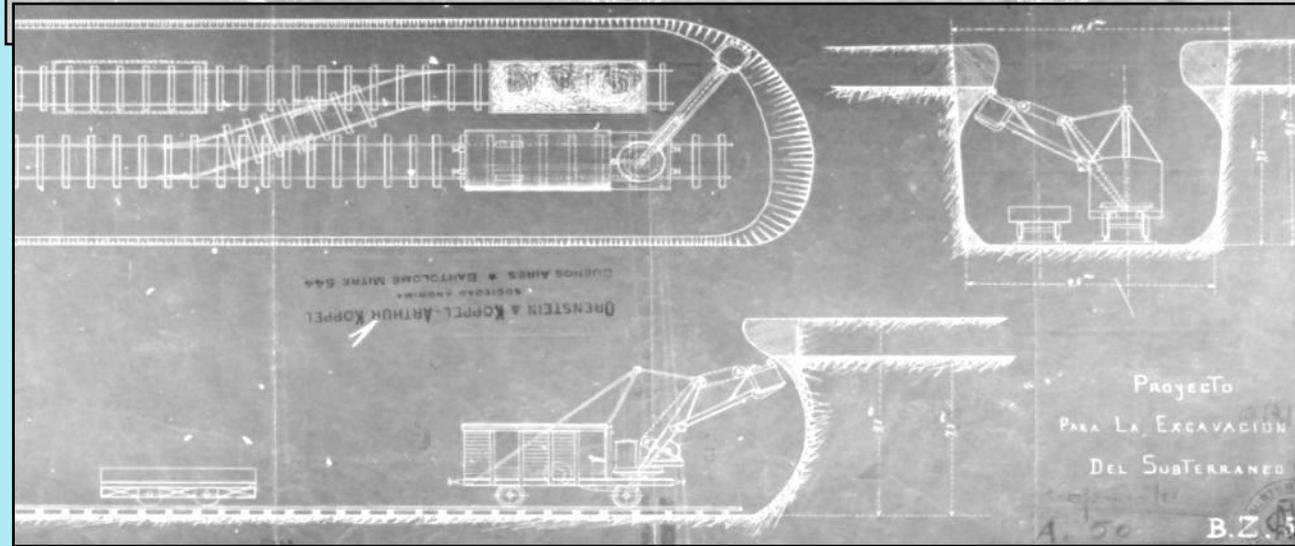
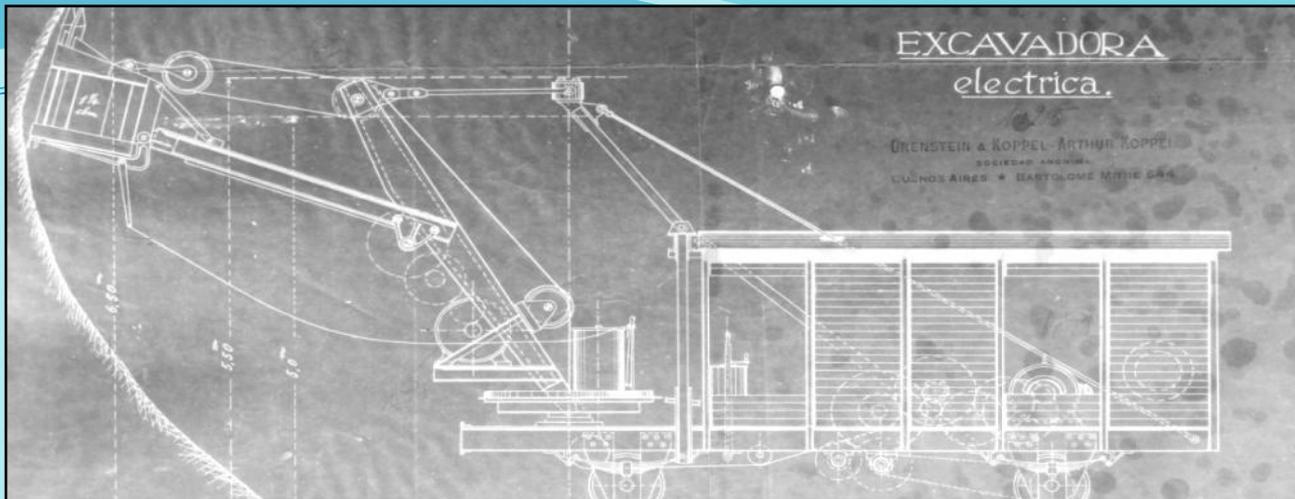
Oficina Tecina de la CTAA liderada por el Ing. Paul Ramme , *el Presidente de la C.T.A.A. era Mr. Samuel Pearson, el administrador general de la Cia., Ing. José Pedrialli.*

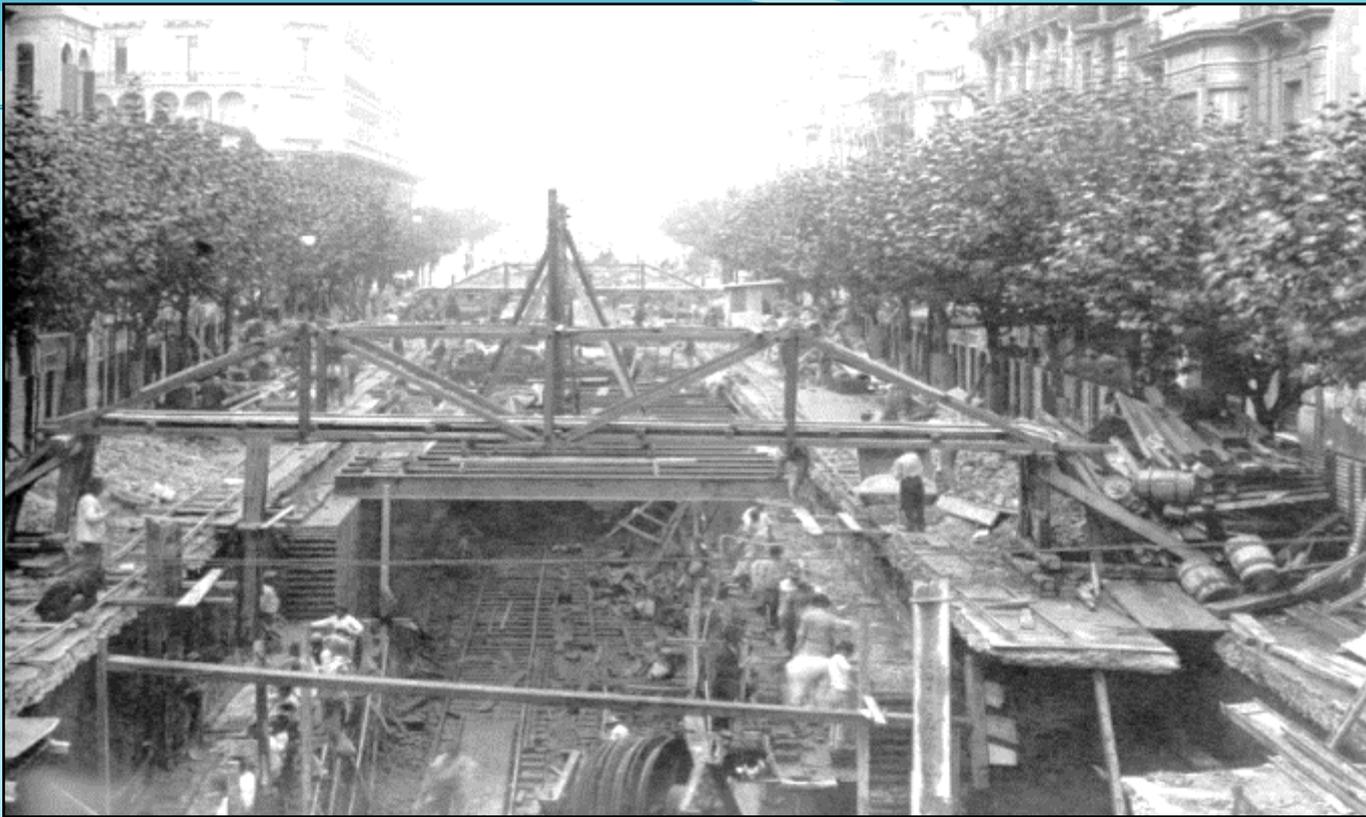


Excavador en la zona de Plaza da Mayo



Construcción de la estación Loria





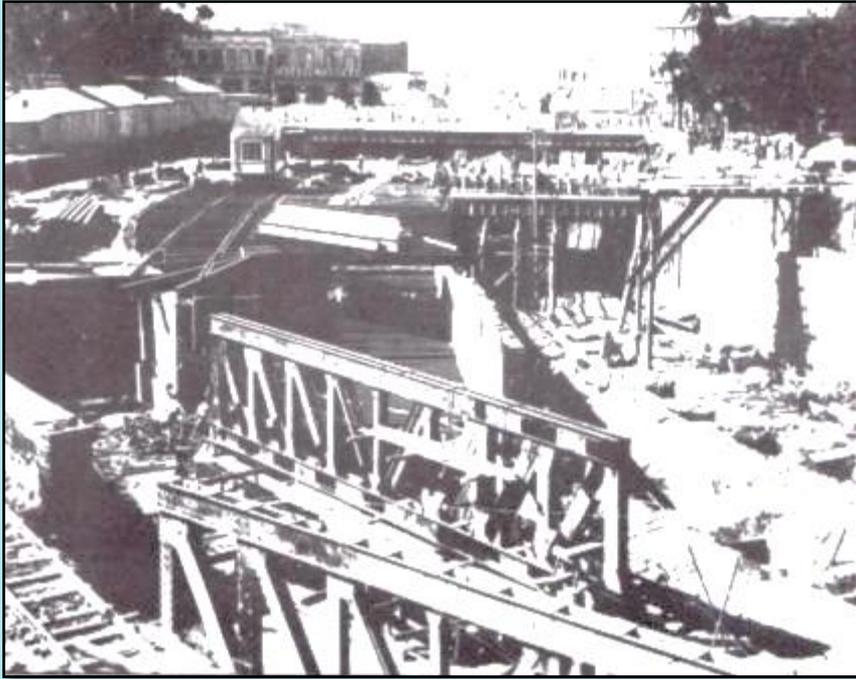
Construcción de la estación Sáenz Peña , donde puede apreciarse la colocación de vigas de acero



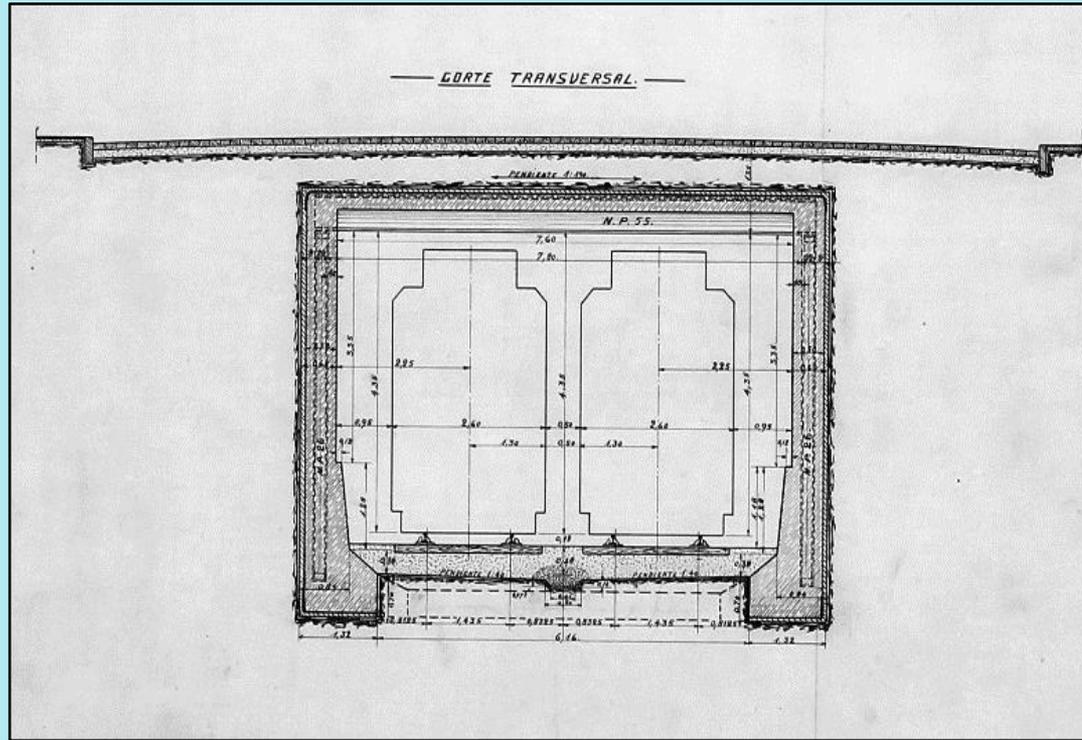
Zorra eléctrica



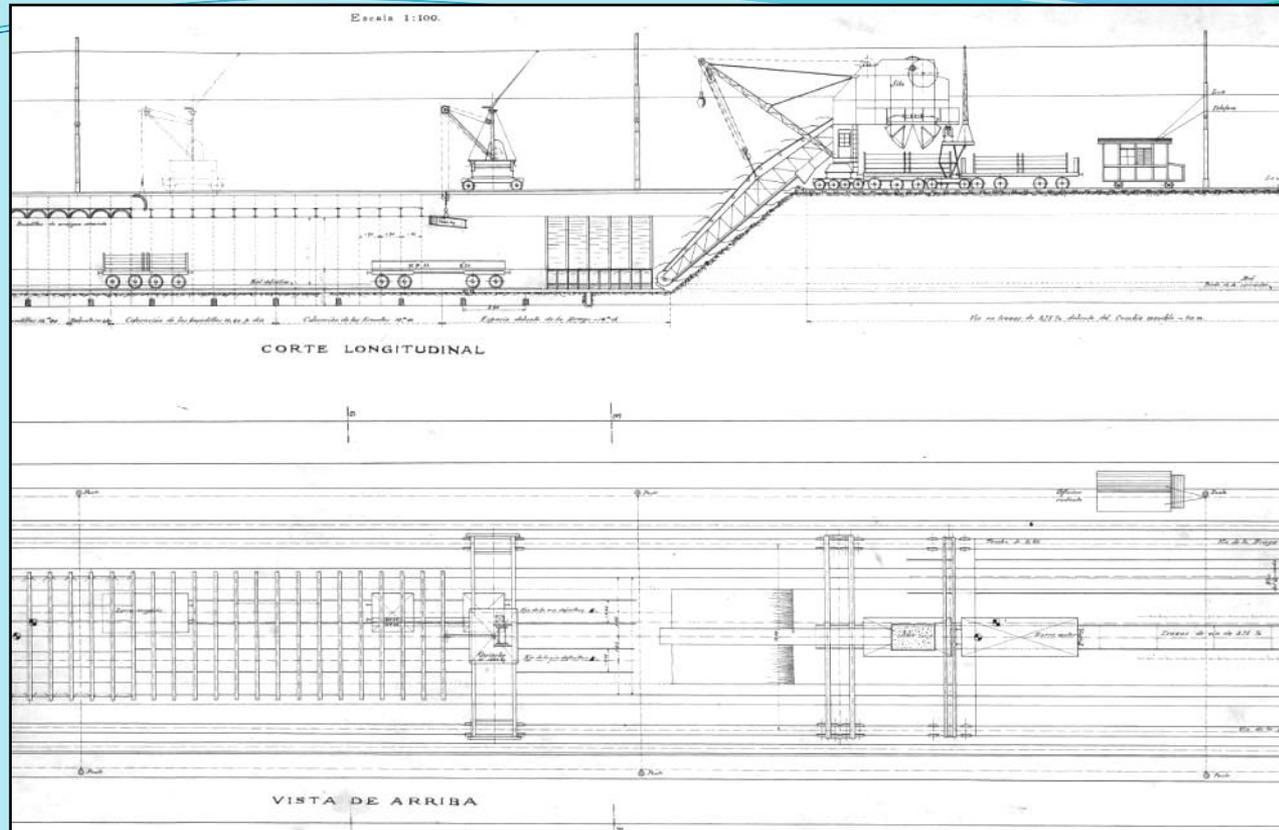
Excavadora trabajando en el frente de obra



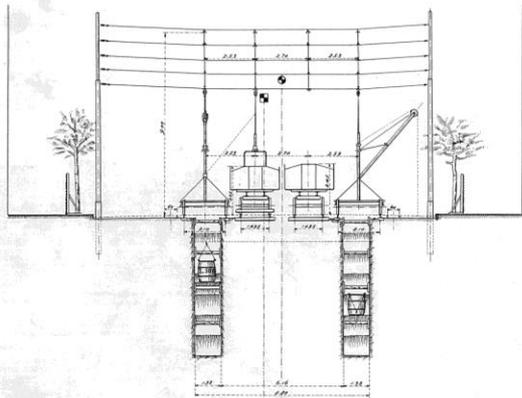
Construcción de la estación Plaza Miserere



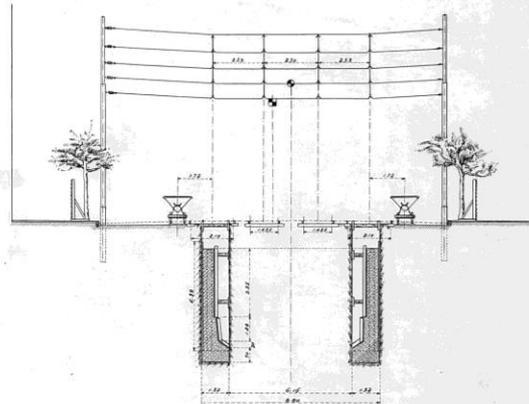
Sección Típica de Túnel



CORTE A-B

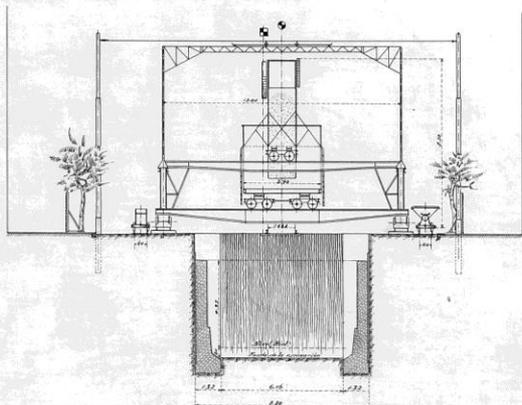


CORTE C-D

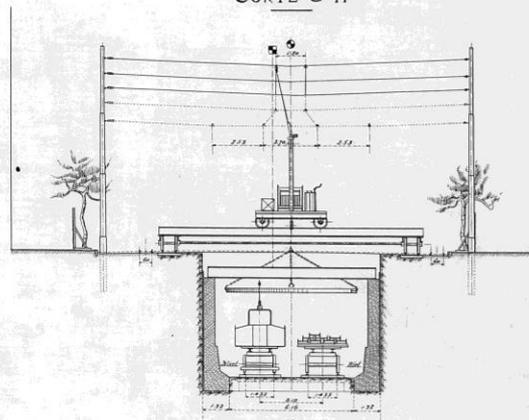


SEGUNDA PARTE

CORTE E-F



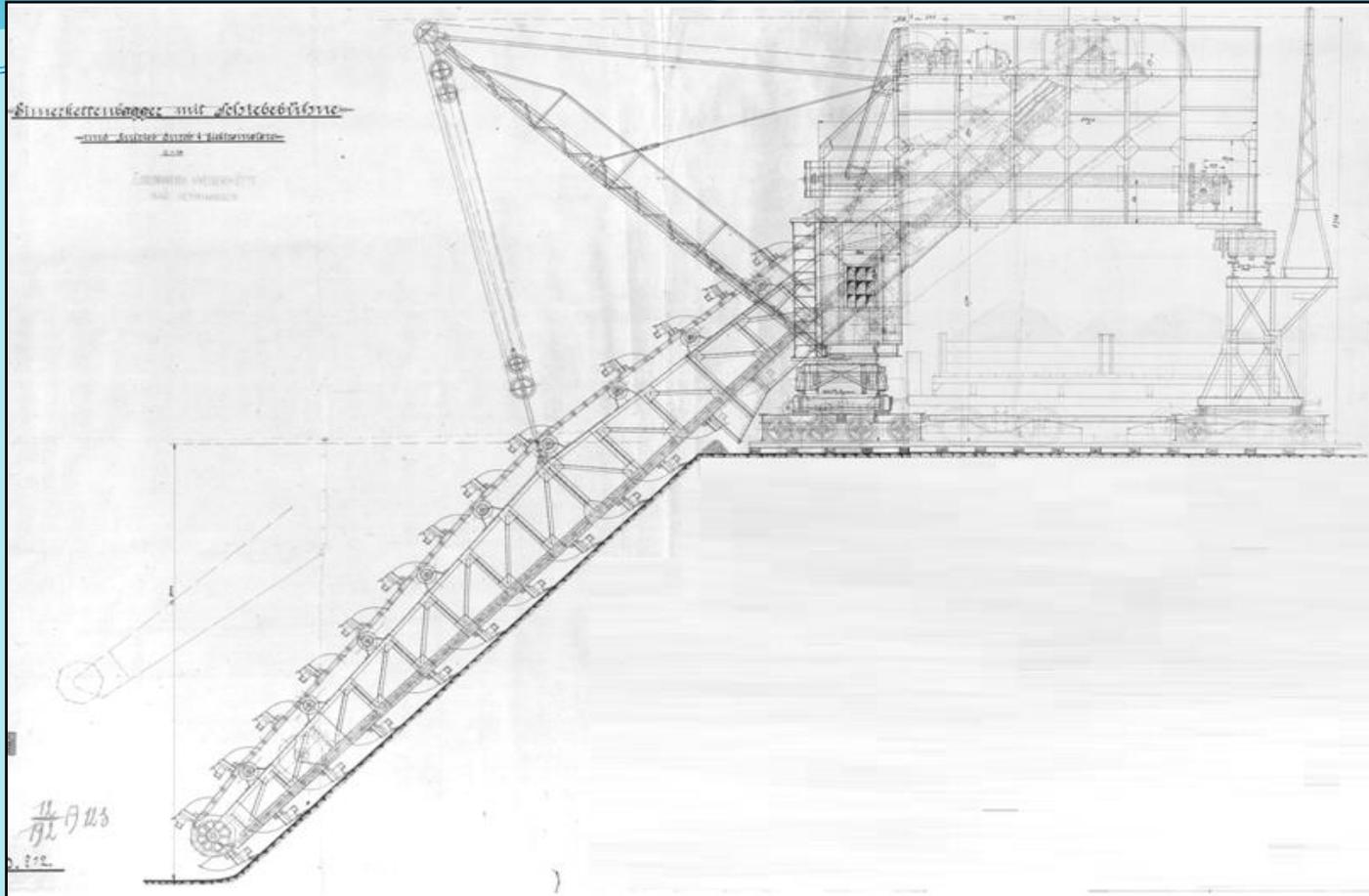
CORTE G-H



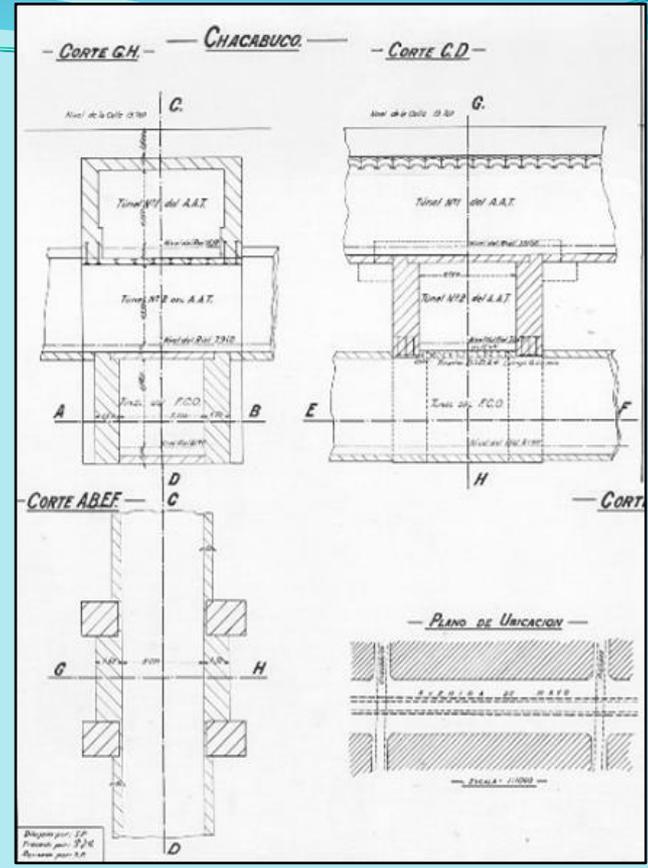
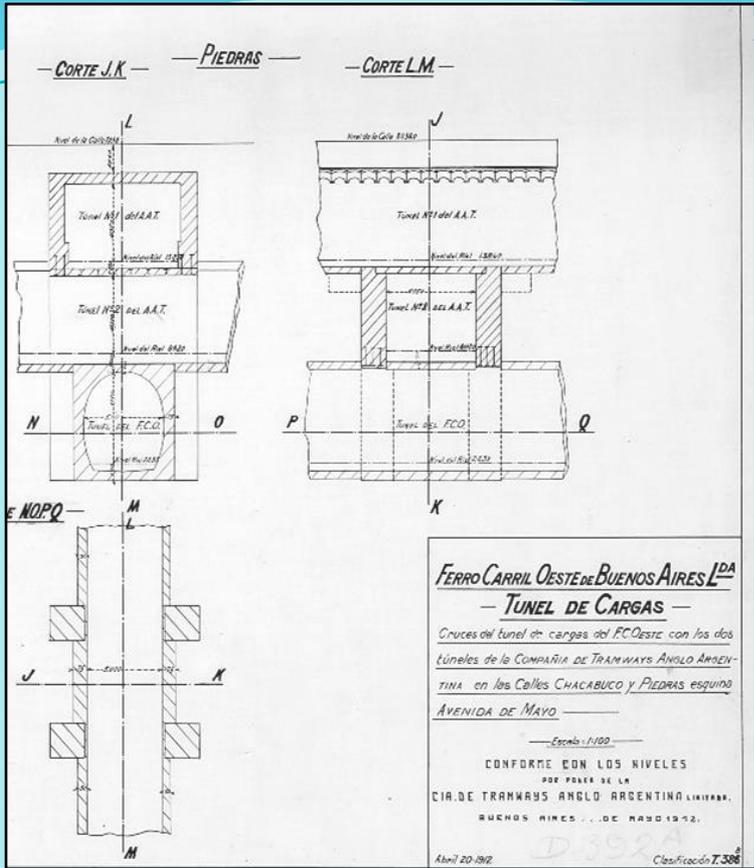
Stahlfertigbauwerk mit Selbstschneide-

— und -Kranen durch 4 Aufhängepunkte
—

BRUNNEN VERBODEN
UND VERBODEN



11/12/23
S. 112



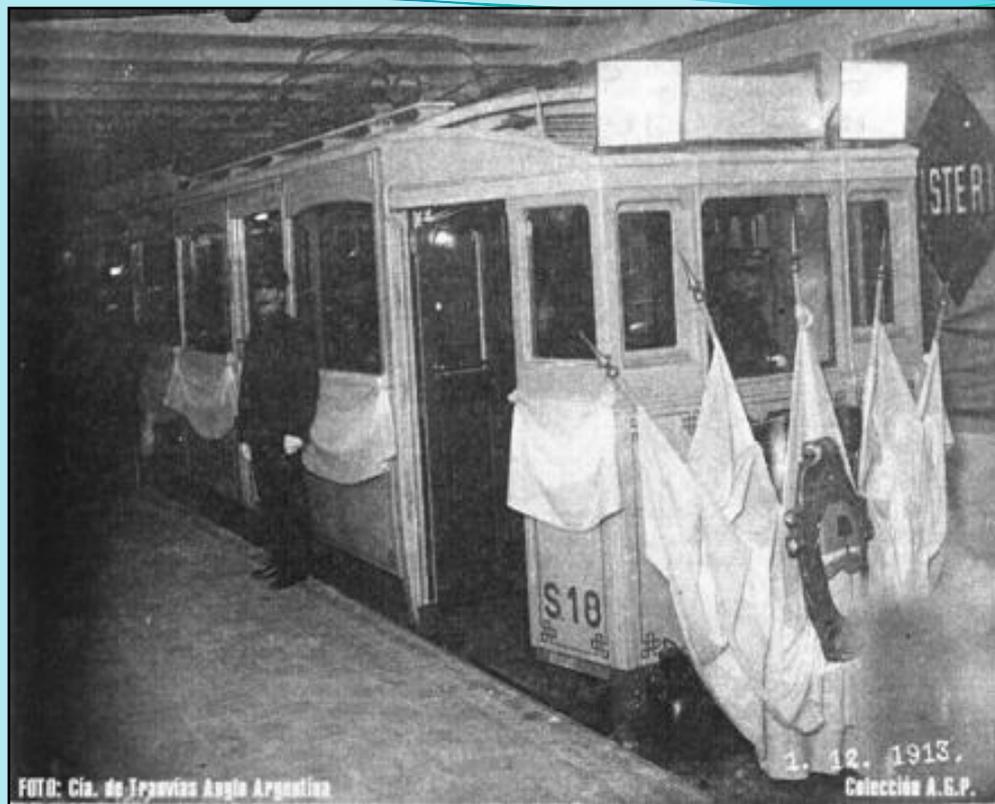
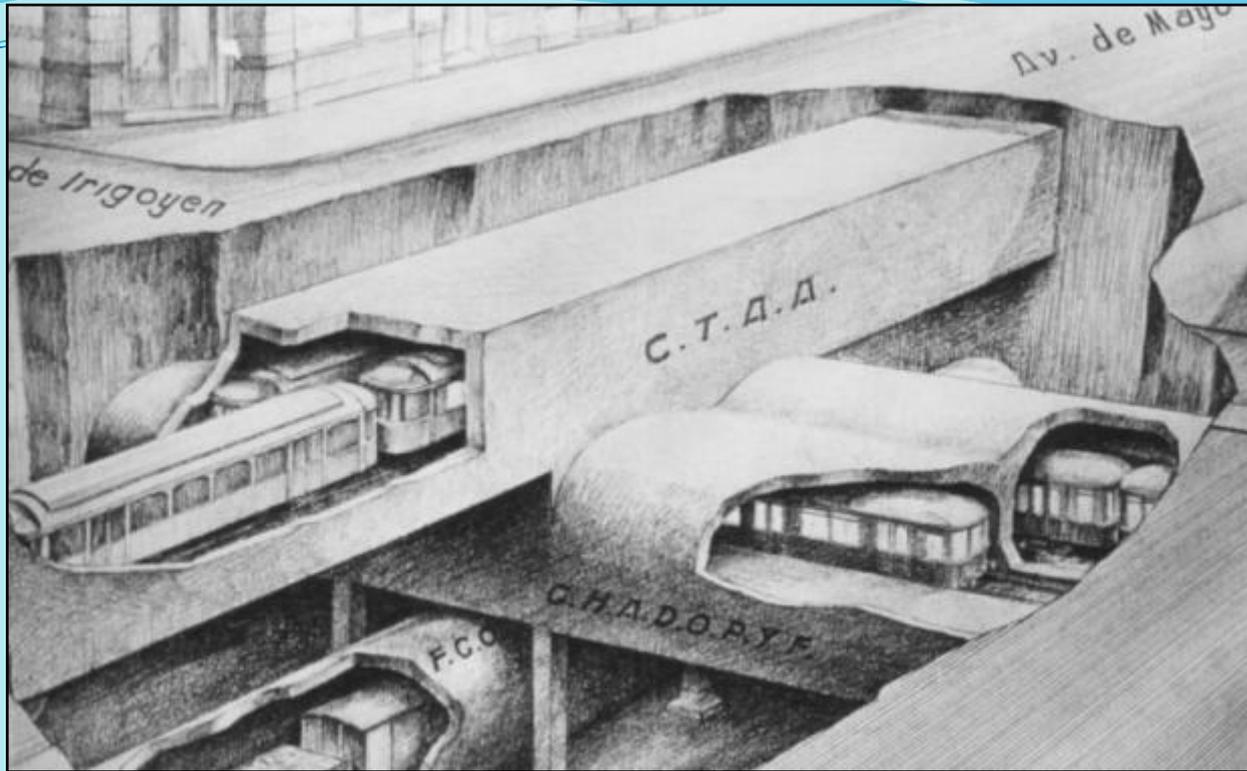


FOTO: Cia. de Tranvías Anglo Argentina

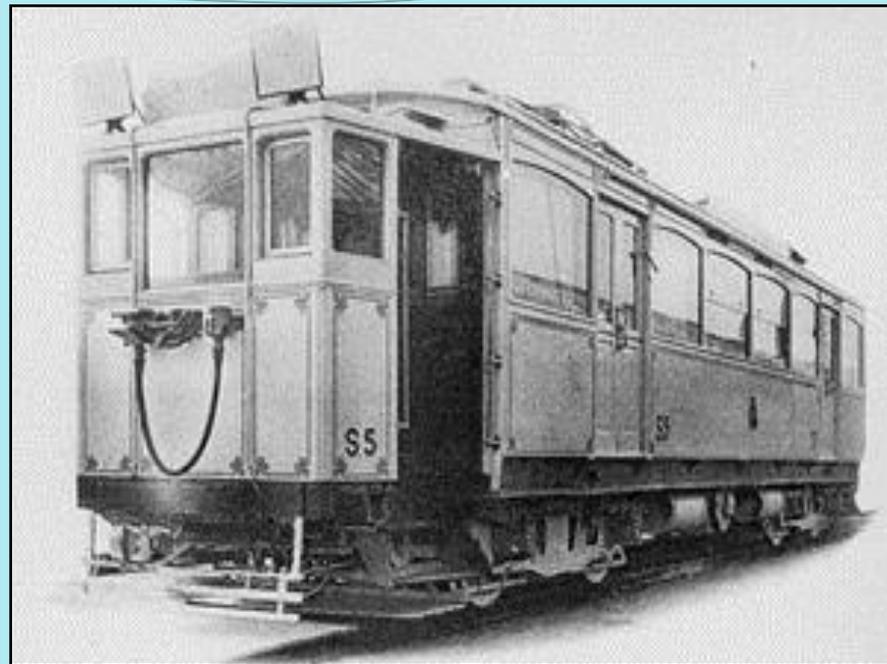
1. 12. 1913.
Colección A.E.P.



Vista del triple cruce de la Avenida de Mayo, uno de los puntos más complejos de la obra. El túnel de la línea” se ubicó entre el la CTAA (nivel superior) y el túnel de cargas del FCO (nivel inferior)-



Desembarco de los coches La Brugeoise en el Puerto de Buenos Aires. Obsérvese como venían protegidos durante el transpore



Coche N° 5 de la primera serie fotografiado en la fábrica La Brugeoise de Brujas Bélgica circa 1912. -



Coché British Electric 92 con el que se inició el servicio comercial de la línea



Coché British Electric con uno de los frentes modificados



Coché British Electric 2 con las modificaciones realizadas en los dos frentes



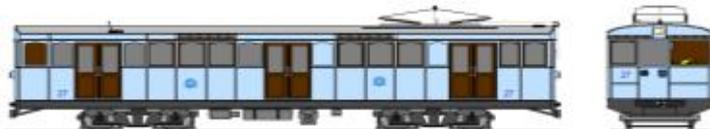
Coché La Brigonía del primer lote



Coché La Brigonía del segundo lote



Coché la Brigonía con el se modificaron los frentes y se agregó una puerta



Esquema de pintura celeste grisáceo con el logo de Compañía de Tranvías Anglo Argentina (CTAA), circa 1930.



Coché 125 construido en el año 1928 en el Taller Polvorín de la CTAA, presentaron una innovación característica en su diseño: sus laterales curvos para ganar más espacio en el salón, se los conocía como "la palangana", esquema de pintura celeste grisáceo con logo de la CTAA



Esquema de pintura celeste grisáceo con el logo de Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires circa 1942

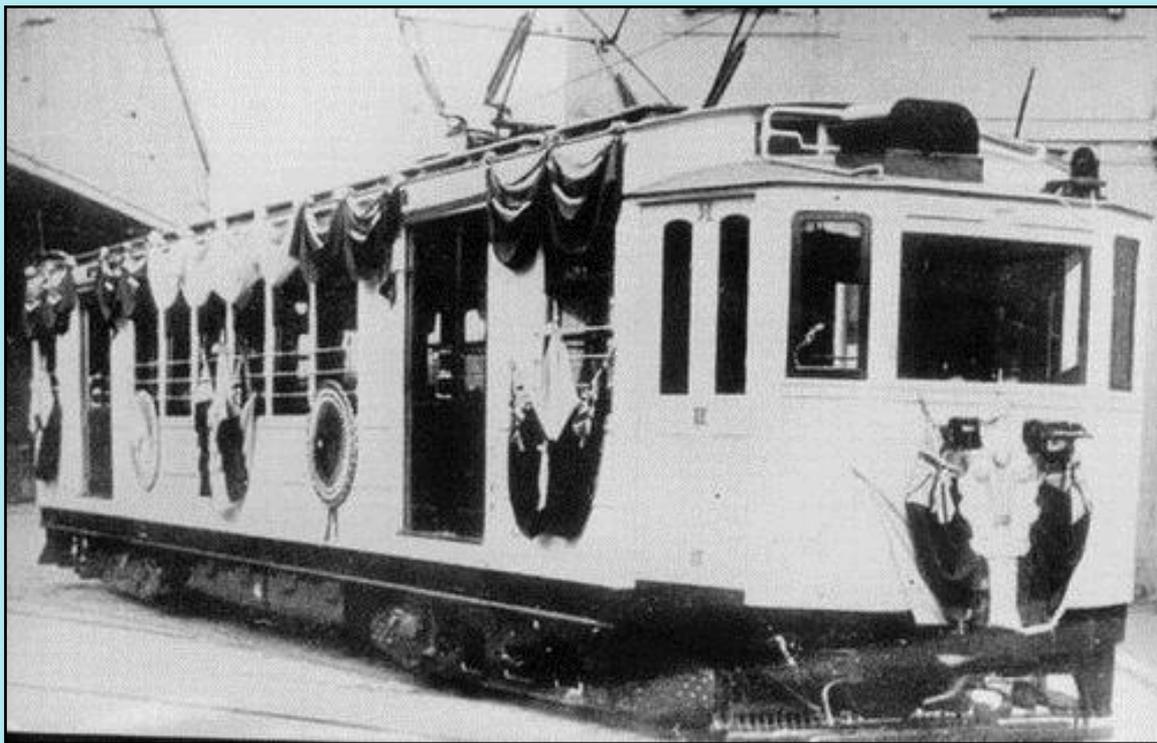


Esquema de pintura marfil con franja marrón, similar al de la compañía de Tranvías Anglo Argentina, solo se pintaron cuatro coches circa 1944

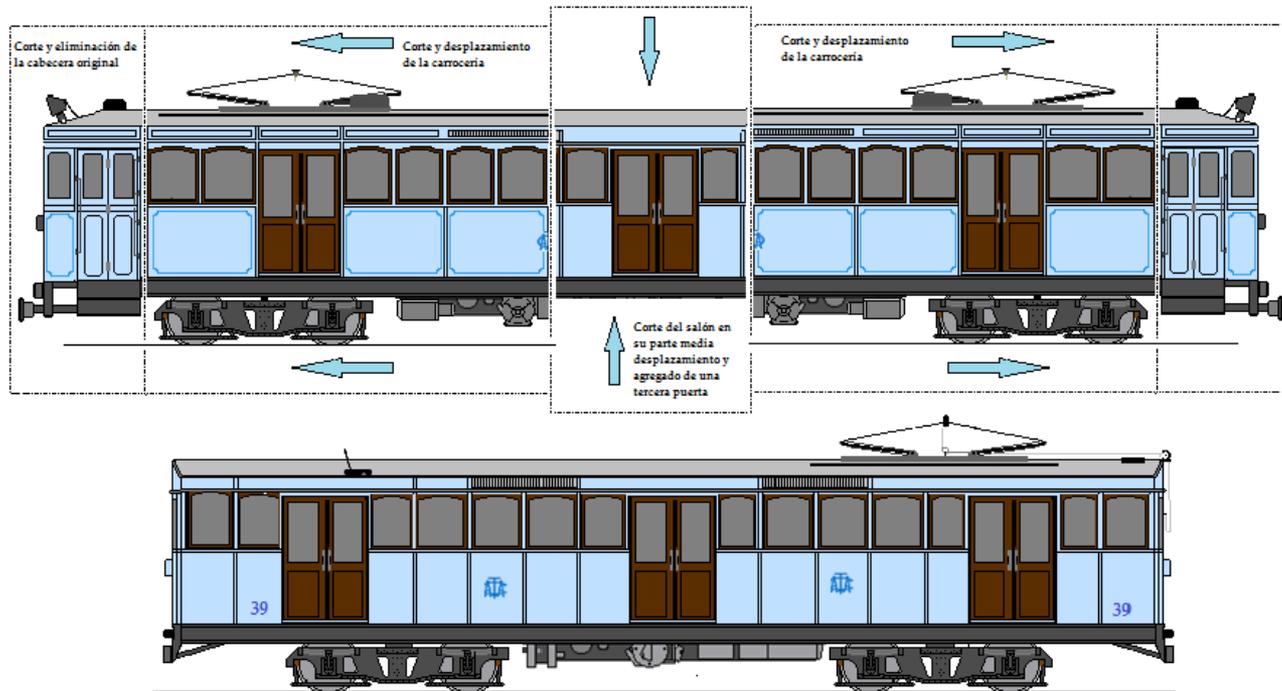


Esquema de pintura azul y blanco con franja amarilla y techo color gris plomo, con logo de la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires

Realizado por el Ing. Roberto Zaccagnini

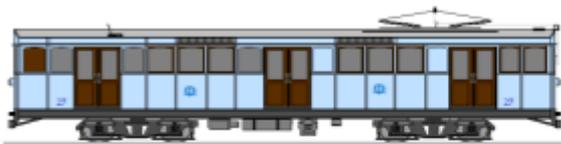


Fotografía del coche British Electric N° 4 engalanado, en ocasión de la visita del Príncipe de Gales

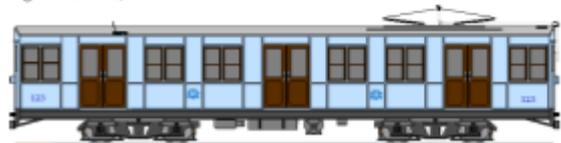


Coches La Brugeoise del segundo lote luego de la modificación realizada

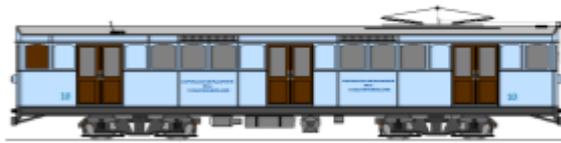
Realizado por Ing. Roberto Zaccagnini



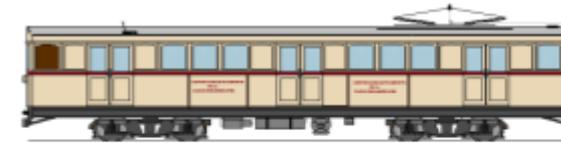
Esquema de pintura celeste grisáceo con el logo de Compañía de Tranvías Anglo Argentina (CTAA), circa 1930.



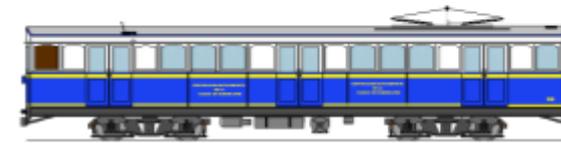
Coche 123 construido en el año 1928 en el Taller Polvorín de la CTAAs, presentaron una innovadora característica en su diseño: sus laterales curvos para ganar más espacio al salón, se los conocía como "la palangana", esquema de pintura celeste grisáceo con logo de la CTAAs



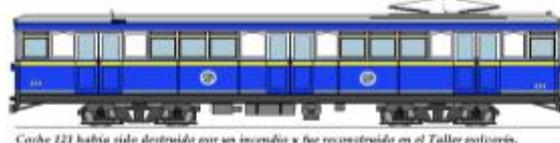
Esquema de pintura celeste grisáceo con el logo de Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires circa 1942



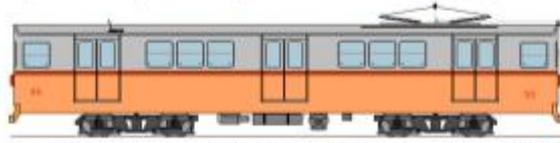
Esquema de pintura marfil con franja marrón, similar al de la compañía de Tranvías Anglo Argentina, solo se pintaron cuatro coches circa 1944



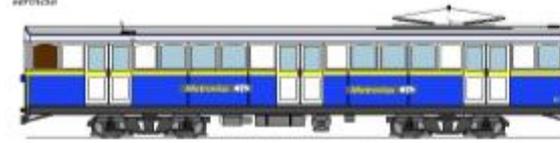
Esquema de pintura azul en la parte inferior con franjas de color amarillo, marfil en la parte superior y techo color gris plomo, el esquema era similar al de los coches de la CHADOPYF



Coche 121 había sido destruido por un incendio y fue reconstruido en el Taller Polvorín, presenta un aspecto similar al de los coches Siemens Schuckert de la CHADOPYF, esquema de pintura color azul y blanco, con franja de color azul, techo color gris plomo, logo de SBA.

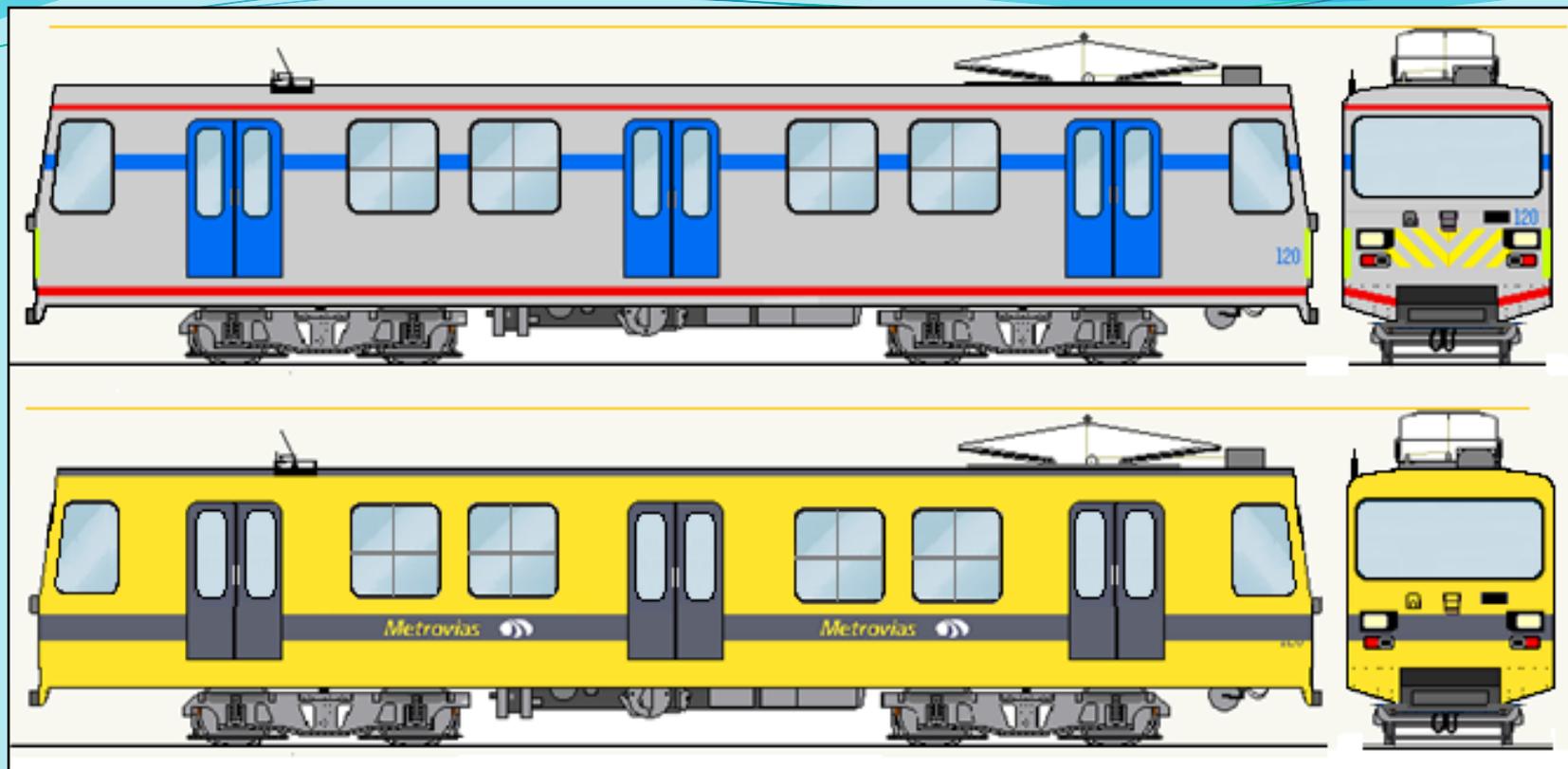


Coche prototipo 55 fue construido a mediados de los años 60 por la empresa Igarreta sobre el coche 55 el cual había sido destruido en un incendio. Presentaba una carrocería completamente metálica, que guardaba similitud con el estilo de los coches originales, la cual estaba montada sobre la estructura original de madera, solo se construyó uno, dado que la estructura colapsó durante el servicio

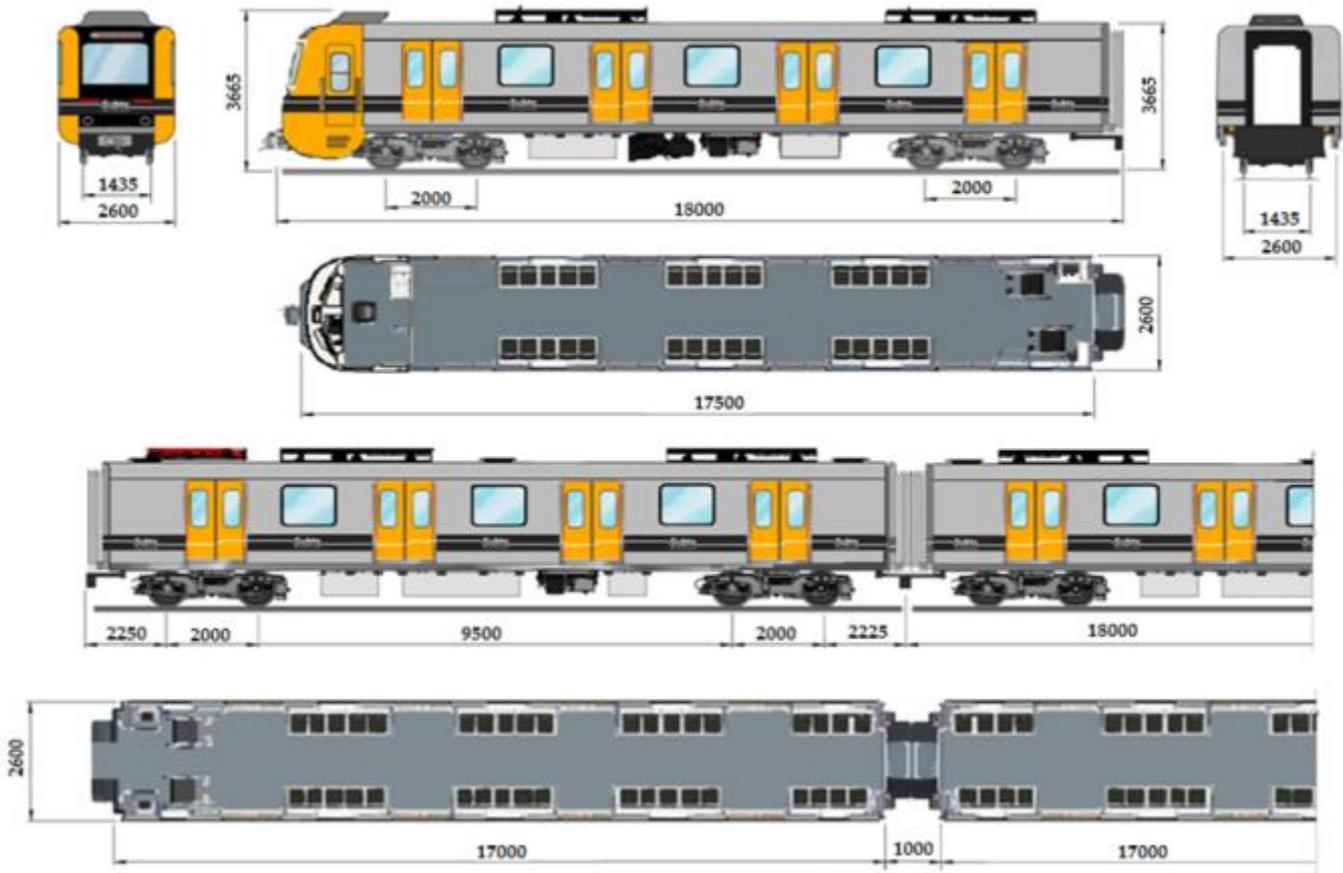


Esquema de pintura azul y blanco, con techo gris plomo y logo de Metrovías utilizado desde 1984, hasta, se fueron dando de bpa los coches











Pupitre de conducción coche CNR



Salón de pasajeros del coches CNR

2.- Historia de la línea “B” de la Compañía Lacroze



Formación del Ferrocarril en la estación General Urquiza en la estación Lacroze-



Placa de homenaje en el cementerio de la Recoleta a Federico Lacroze ejemplo de labor, constancia y honestidad..

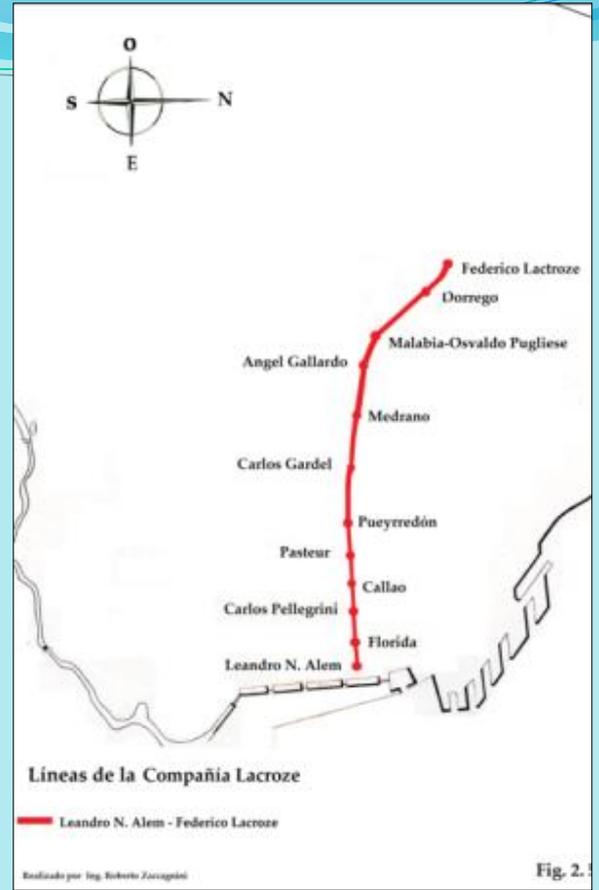
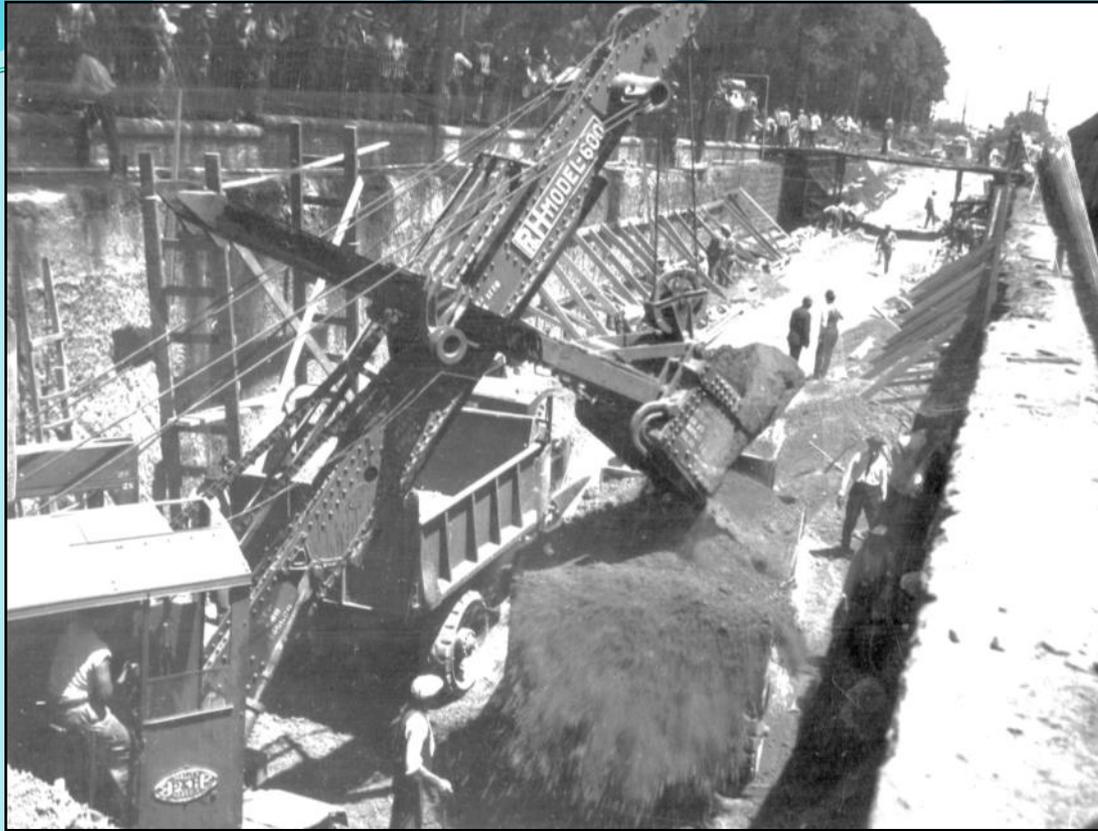
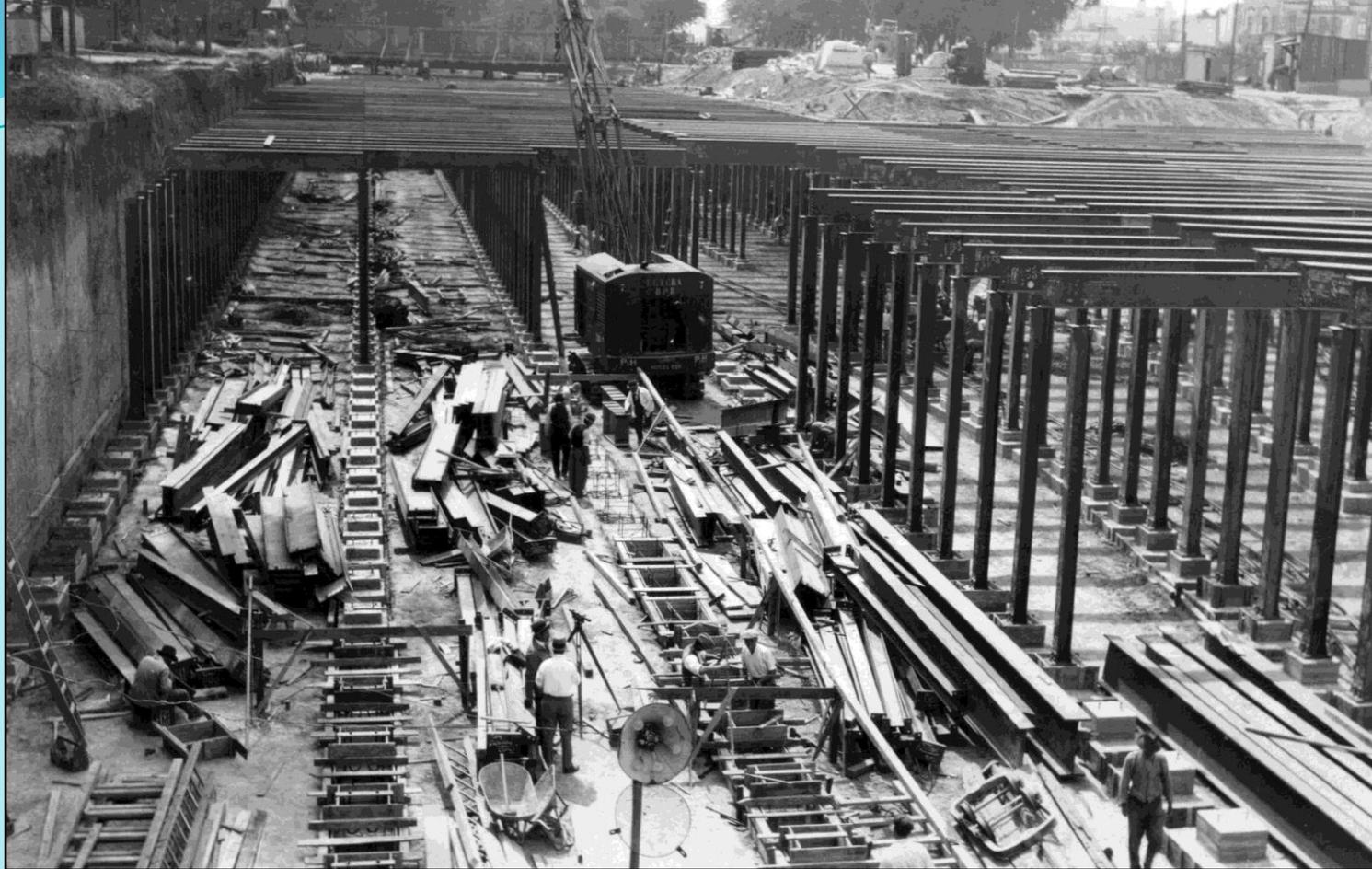
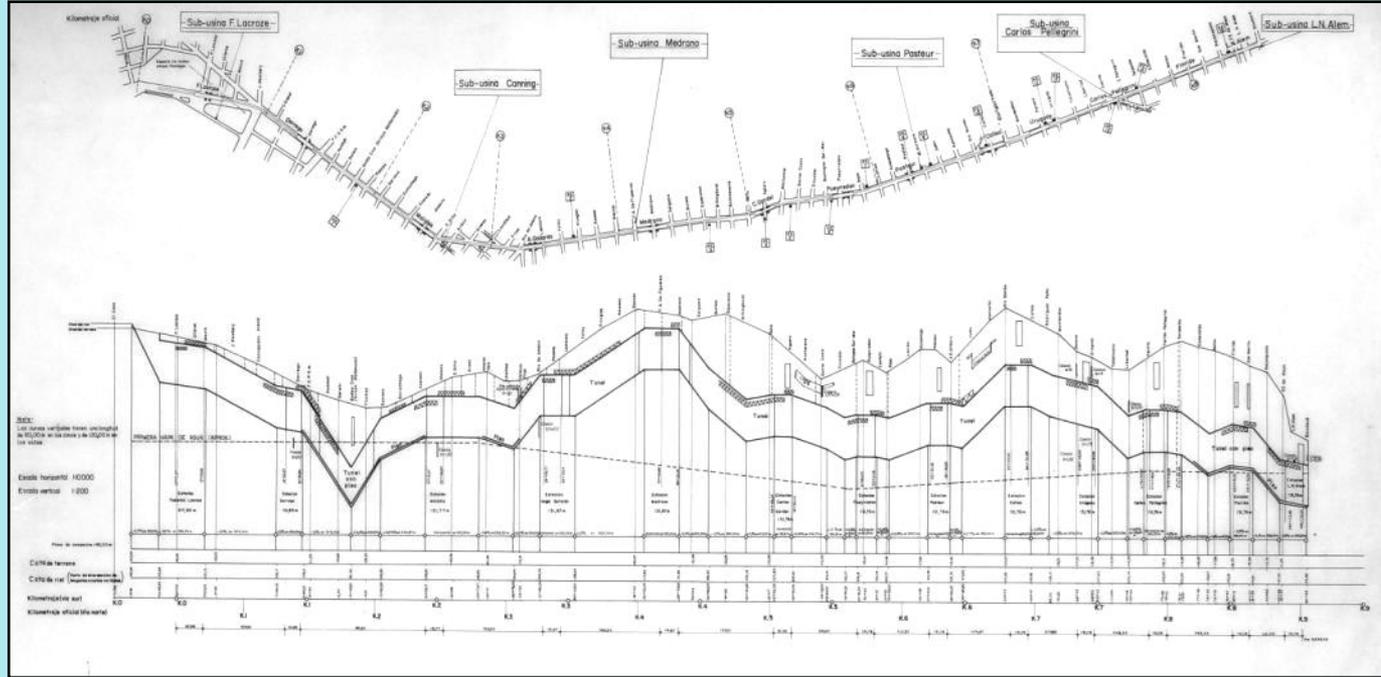


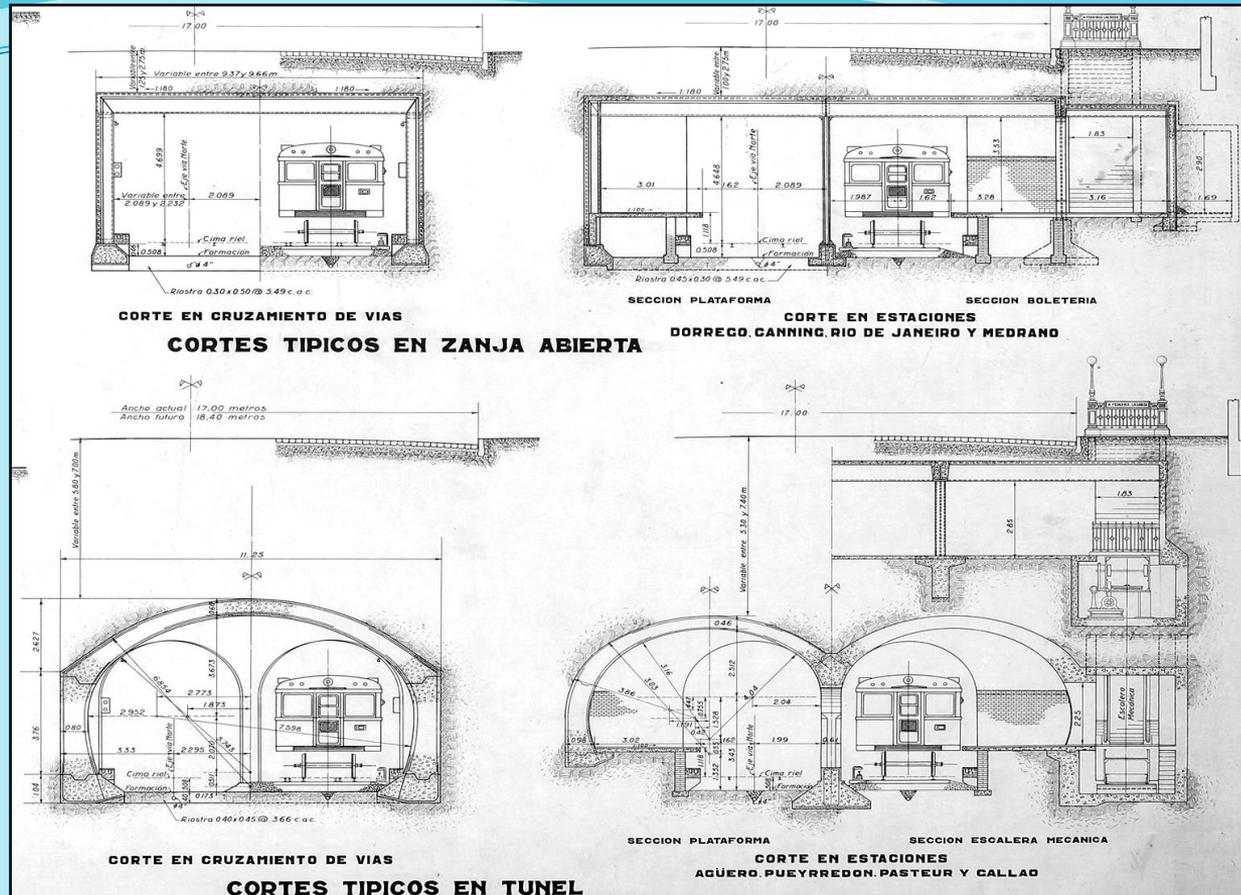
Fig. 2.1



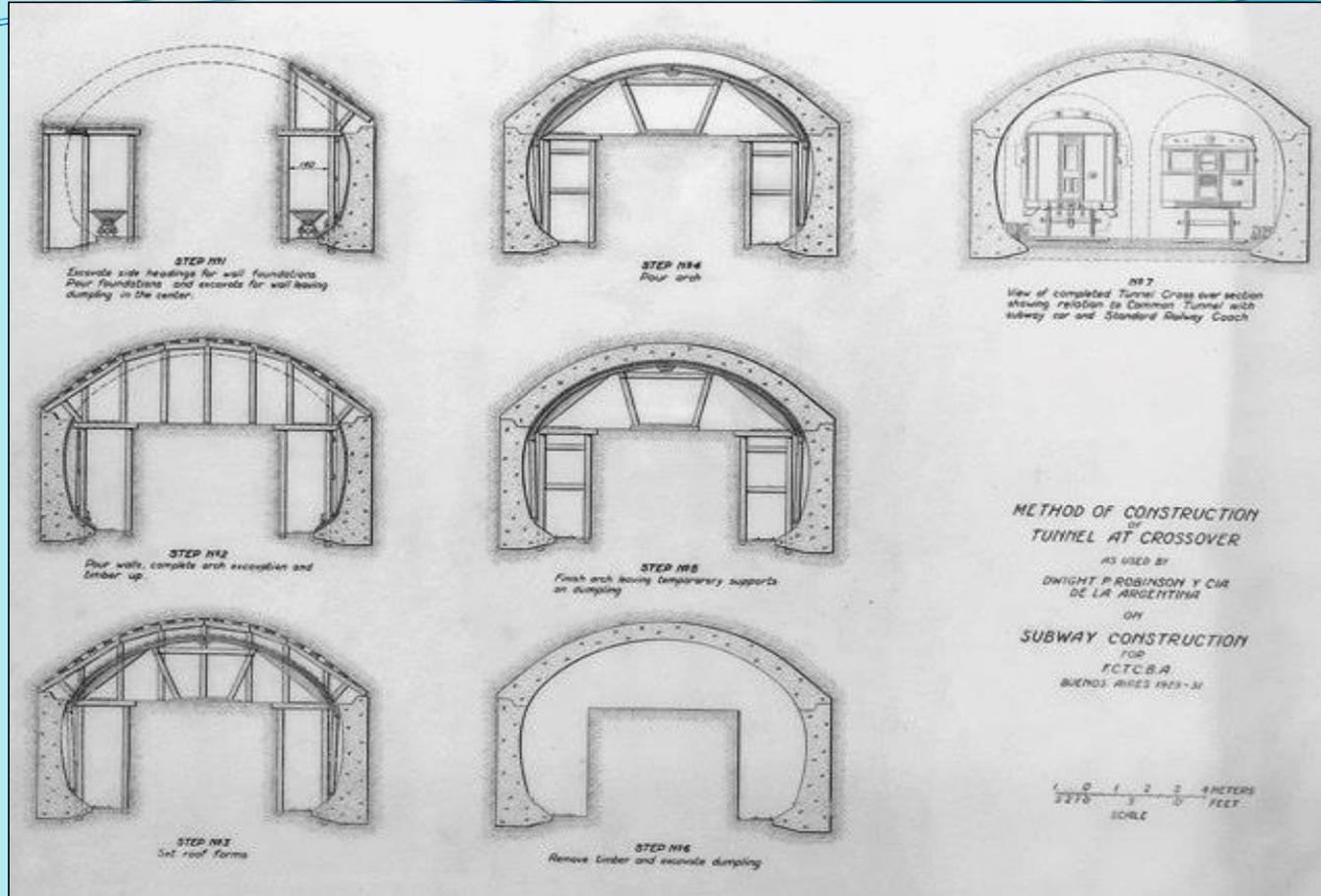
Construcción
del Taller
Rancagua



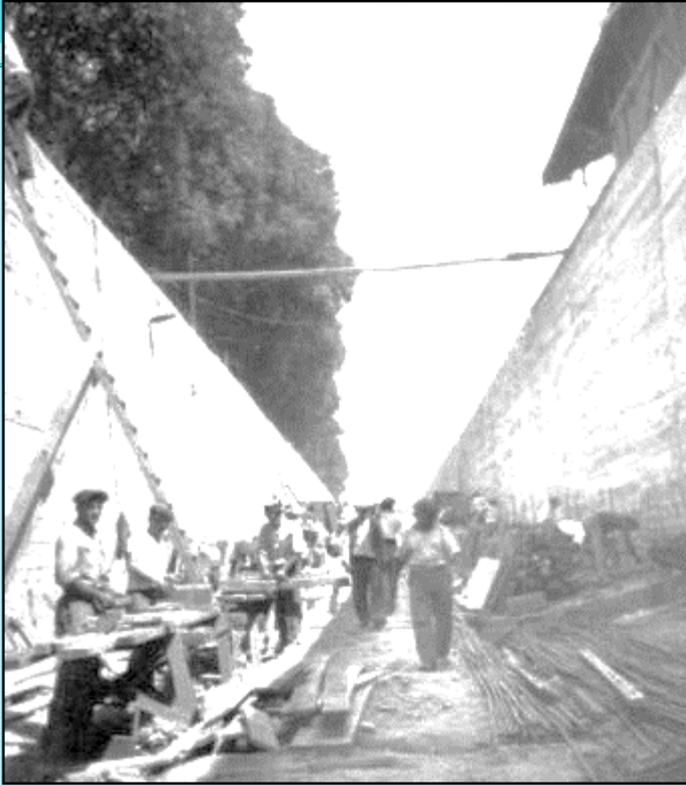
Planimetría y altimetría de la línea construida desde Leandro N. Alem a Federico Lacroze.



A la izquierda arriba secciones típicas de túnel en trinchera y debajo sección de túnel típico, a la derecha arriba cortes de las estaciones Dorrego, Ángel Gallardo y Medrano y abajo cortes en estaciones Agüero, Pueyrredón Pasteur y Callao.



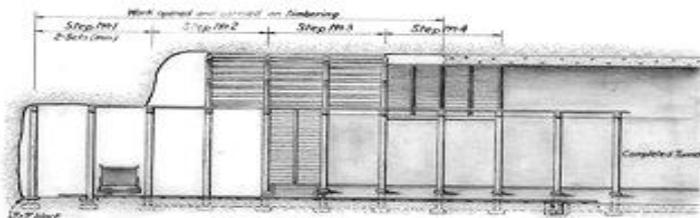
Método de construcción del túnel entre estaciones. (Fuente FTCBA).



Construcción de la Rampa de acceso del Taller Rancagua



Construcción a cielo abierto del túnel .



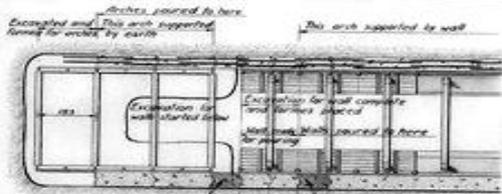
"I" NORMAL PROCEDURE
with advanced bottom heading,
showing arch pairs well behind excavation

LONGITUDINAL SECTIONS
SHOWING
ALTERNATIVE METHOD OF
CONSTRUCTION IN DRY GROUND
(SEE SHEET 1 CROSS SECTIONS OF TYPICAL TUNNEL BY
DRY GROUND THESE SECTIONS CORRESPOND SPECIFICALLY
TO PROCEDURE "I" ON THIS SHEET.)

AS USED BY
DWIGHT F. ROBINSON Y CIA.
DE LA ARGENTINA

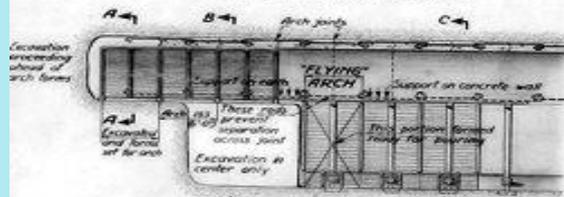
ON
SUBWAY CONSTRUCTION
FOR
F.C.T.C.B.A.
BUENOS AIRES 1929-31.

1 2 3 METERS
3 6 9 FEET
SCALE



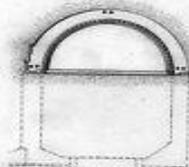
Supported on earth. *Don't build arch until* *Don't dig* *Supported on concrete wall*
The arches may be built for some distance
in advance as convenient and as necessary
to develop strength.

PLAN FOR FLYING ARCH PROCEDURE

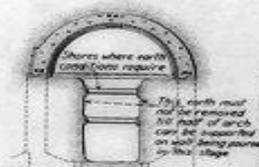


B-B LONGITUDINAL SECTION

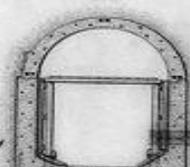
Arch Excavate for heading only. Set arch forms and pour arch leaving solid ground below.
Wall's left excavation can follow directly behind arch as long as arch has support either on wall behind or on earth in front. Only one wall set can be completely excavated, formed and poured at one time.



SECTION A-A



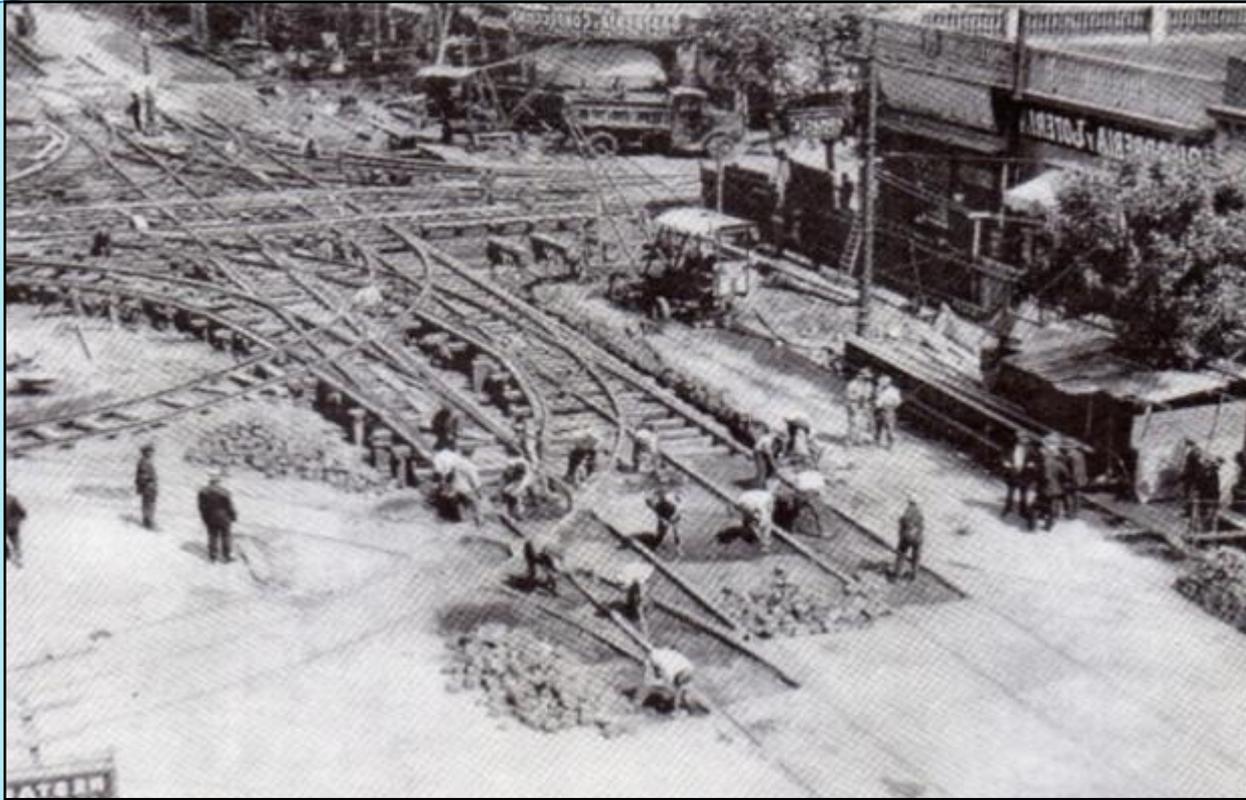
SECTION B-B



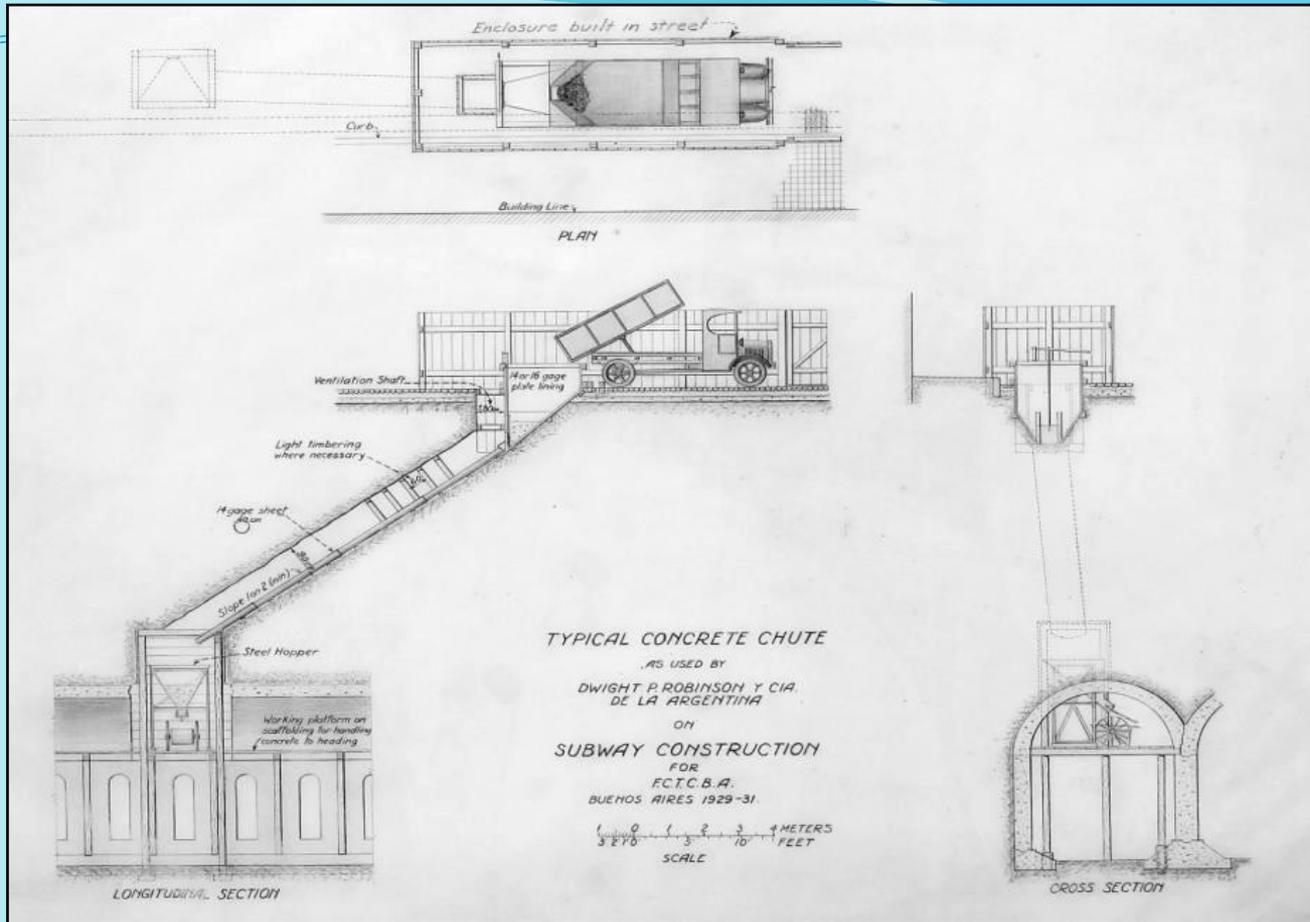
SECTION C-C

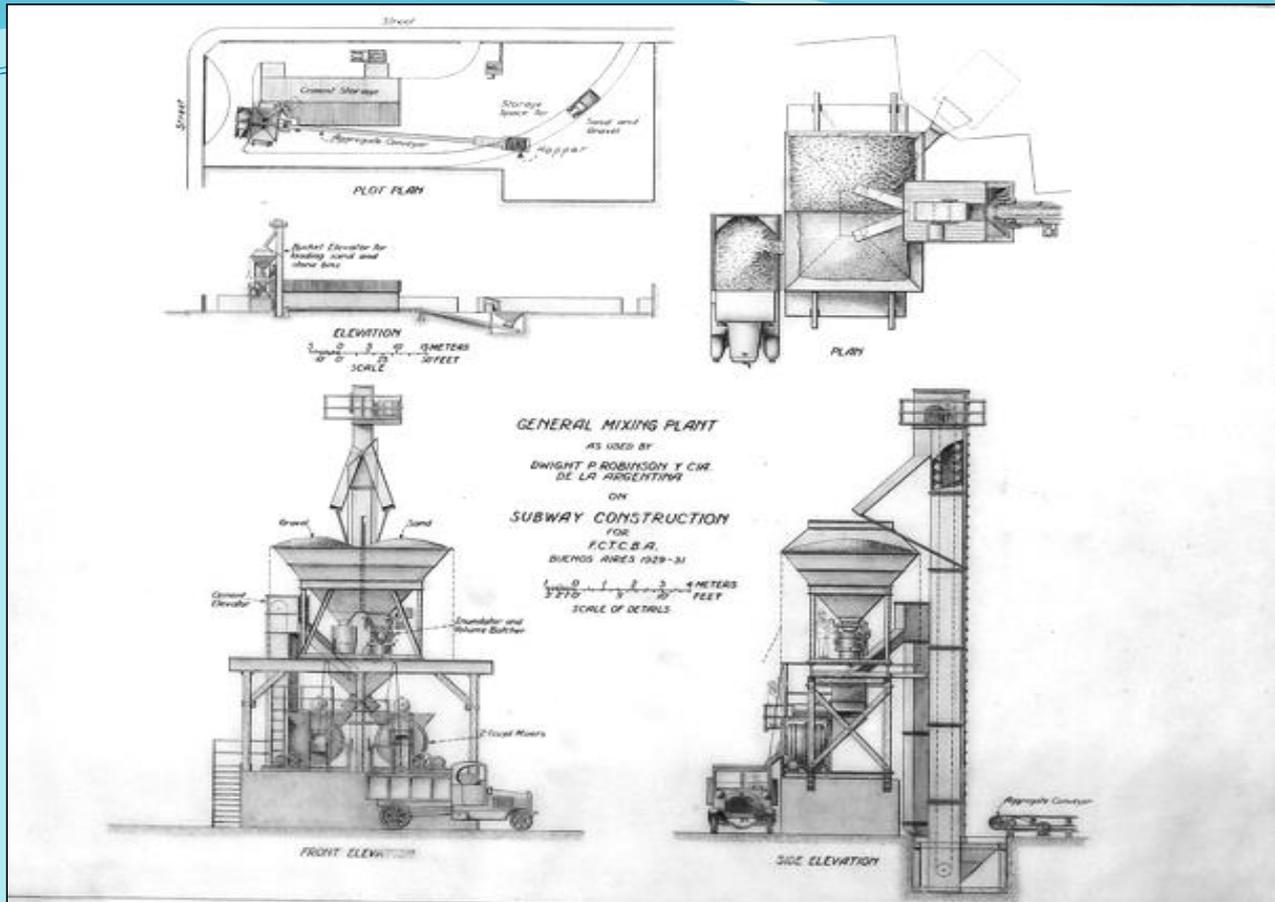
Note: These flying arches were used where ground was poor and difficult to hold and where presence of buildings or sewers as shown in section B-B or C-C made the usual method of procedure utterly hazardous.

"E" FLYING ARCH PROCEDURE

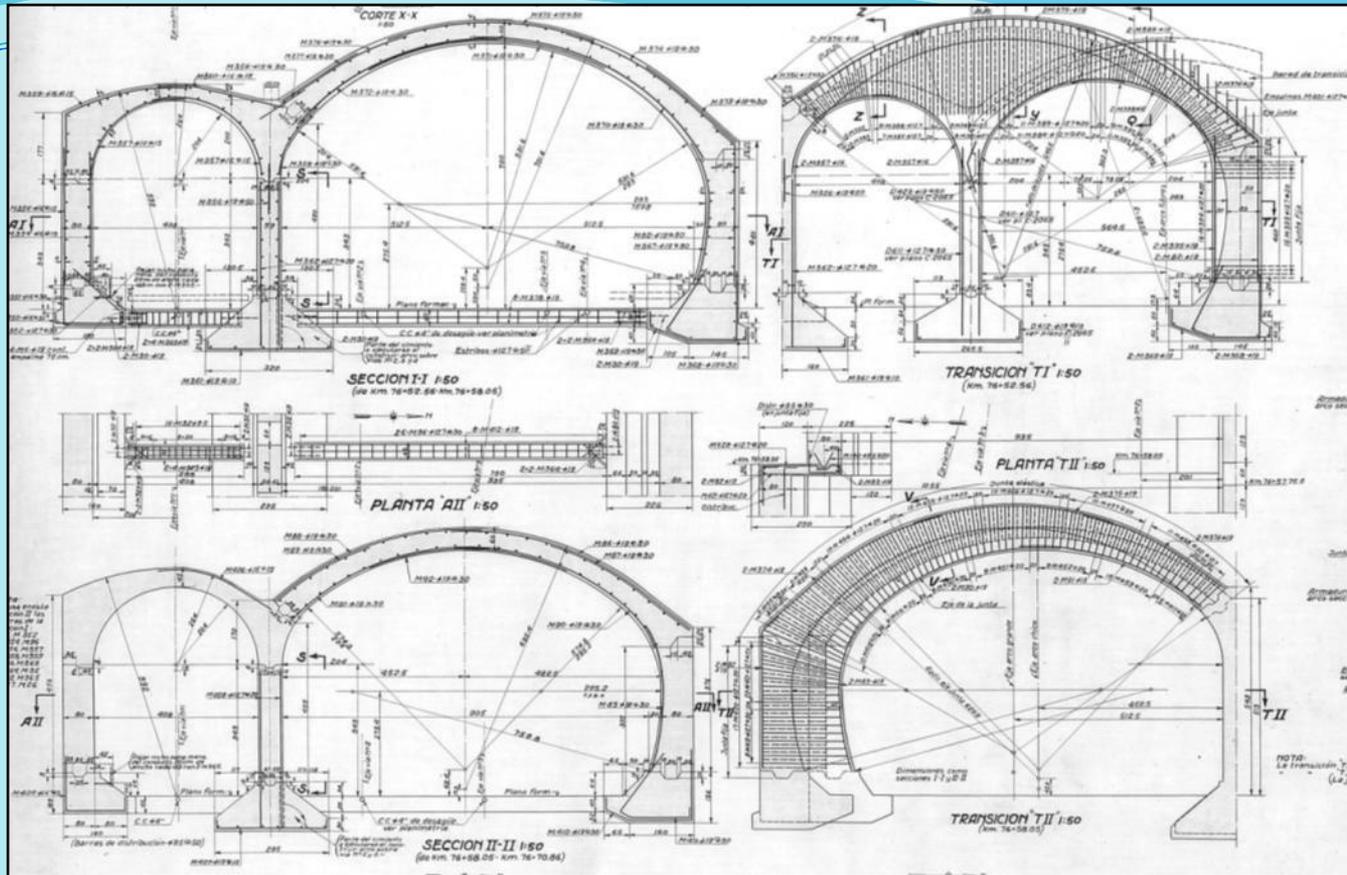


Trabajos realizados en Medrano y Corrientes, obsérvese la colocación de soportes temporales, para mantener los servicios tranviarios.

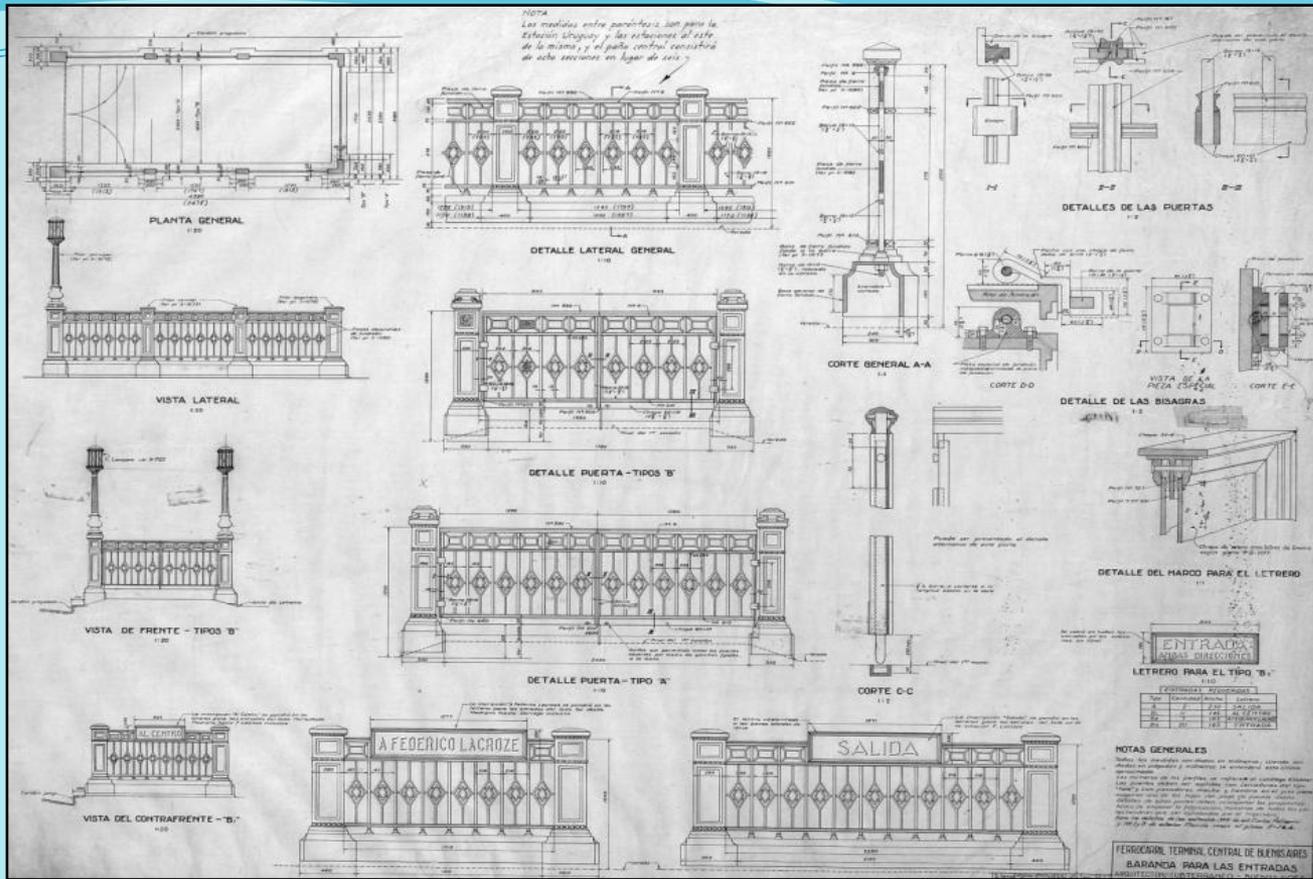




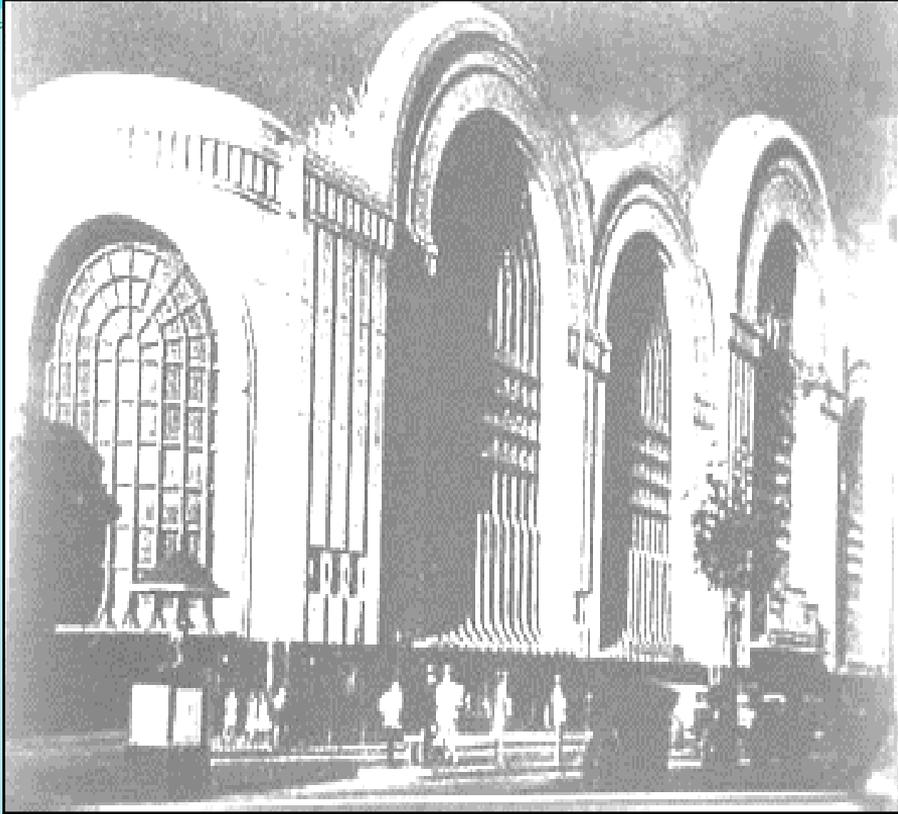
Esquema donde puede apreciarse una planta mezcladora de hormigón utilizada por la empresa constructora Dwigh P. Robinson y Cia. (Fuente FTCBA).



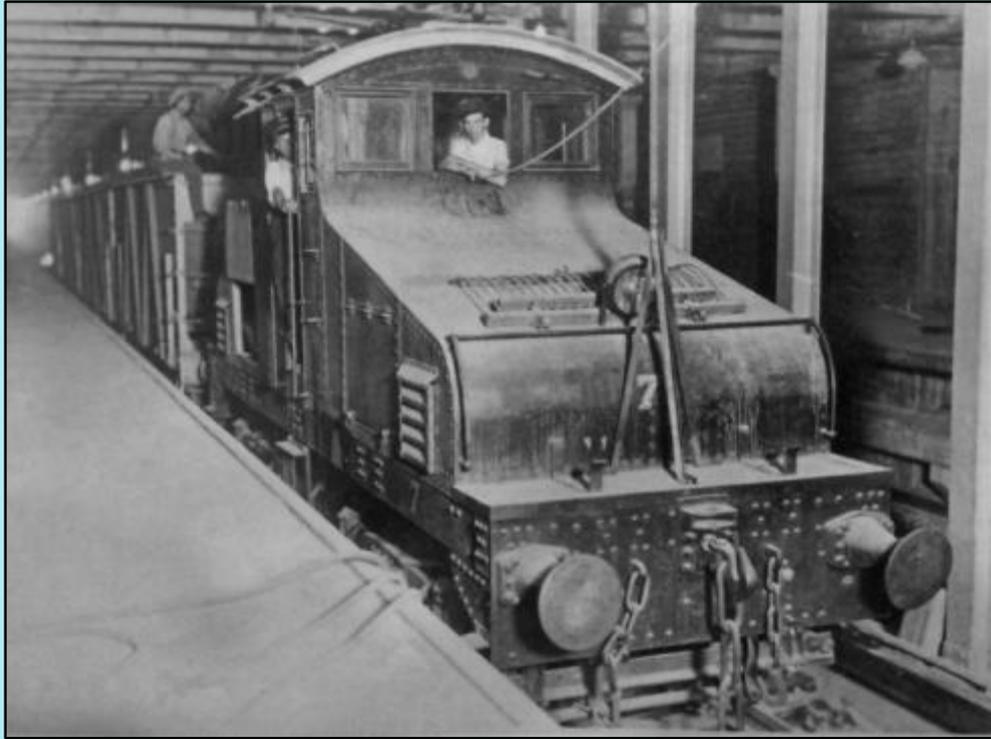
Plano de detalle de la construcción del túnel. (Fuente FTCBA).



Barandas de las entradas a las estaciones (Fuente FTCBA).



Túnel de acceso al Mercado del Abasto



Primer Cospel utilizado

Locomotora que remolcaba vagones con carga para el Mercado del Abasto



Estación Carlos Pellegrini



Entresuelo de la estación Uruguay



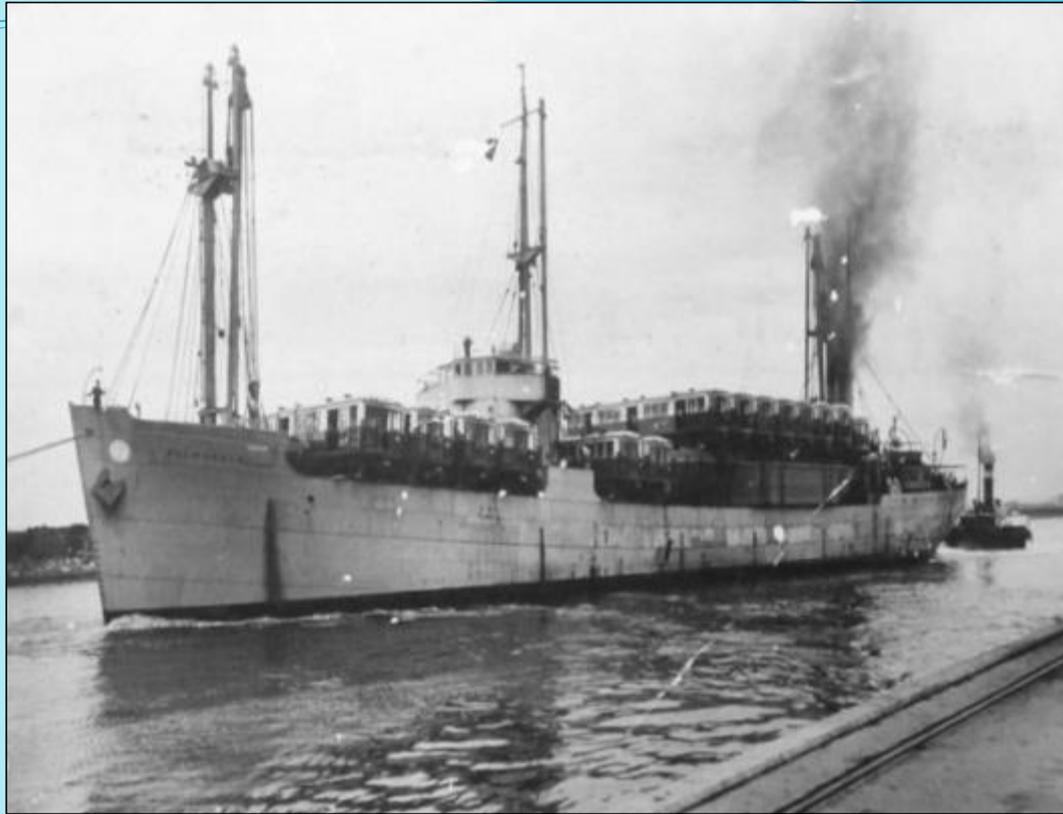
Algunas de las estaciones nuevas de la Línea “B”



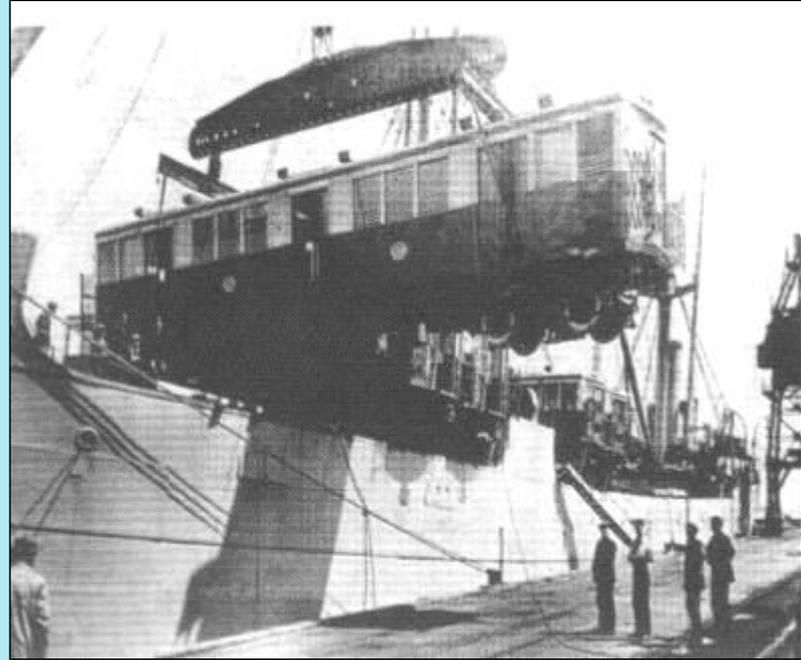
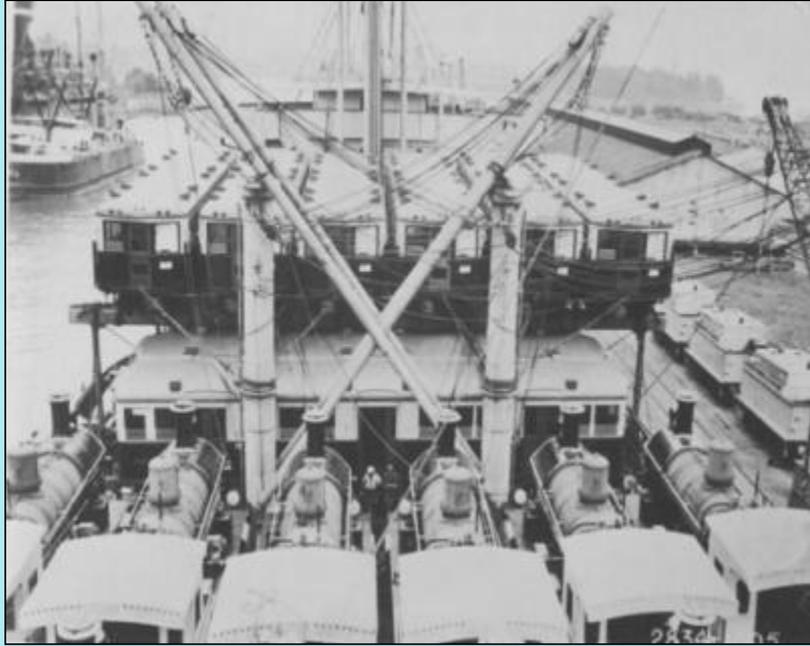
Taller Urquiza de la Línea “B”



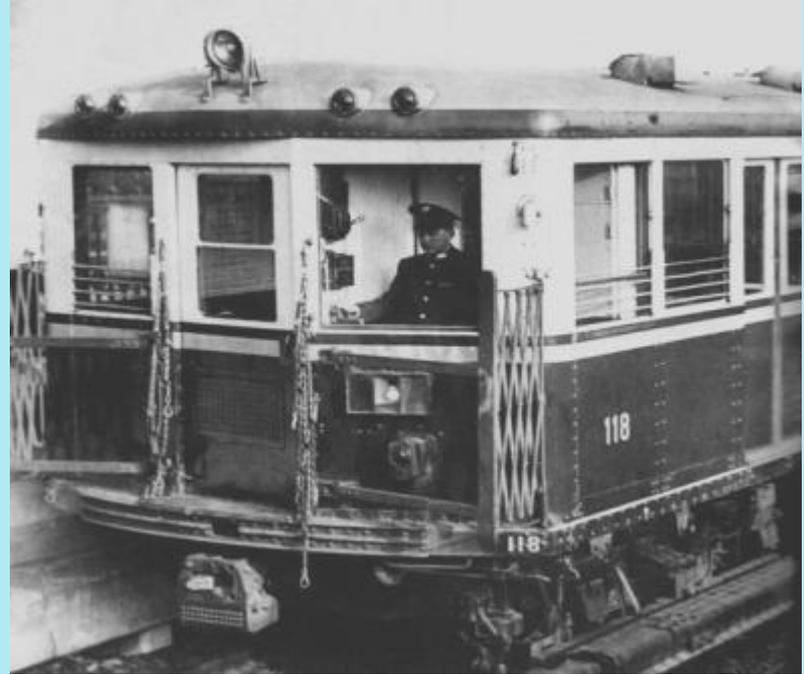
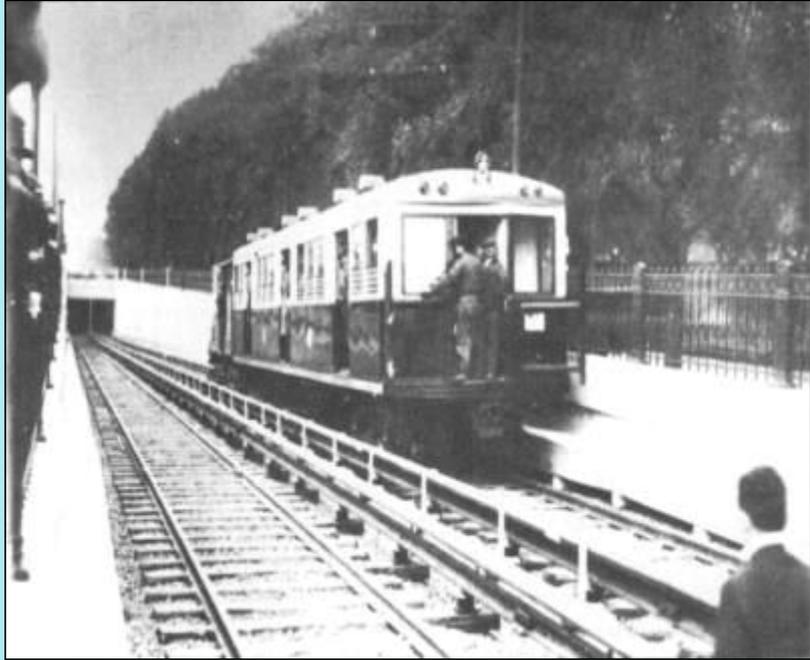
Instalaciones del Puesto Central de Operaciones



Transporte de los coches Metropolitan cammel



Desembarque de los coches Metropolitan Cammel



Coches Metropolitan Cammel bajando a la línea

Esquema de pintura de los coches Metropolitan Cammel y Osgood Bradley a lo largo del tiempo



Esquema de pintura de los coches de la línea "B" color crema y rojo con puertas azules, cuando la línea era operada por el Ferrocarril Central de Buenos Aires, desde 1930 hasta 1940, cuando la línea pasó a la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.



Esquema de pintura azul y blanco con una franja amarilla adoptado cuando la línea B pasó a ser administrada por la Corporación de Transporte (año 1940), hasta el año 1995 en que fueron dados de baja los coches



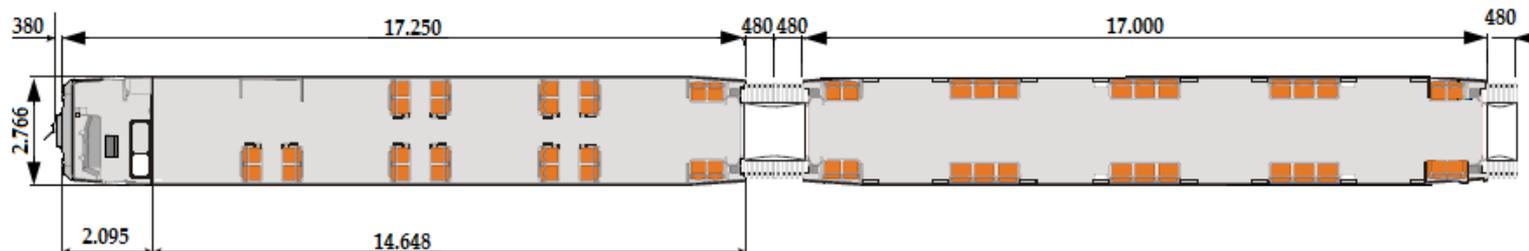
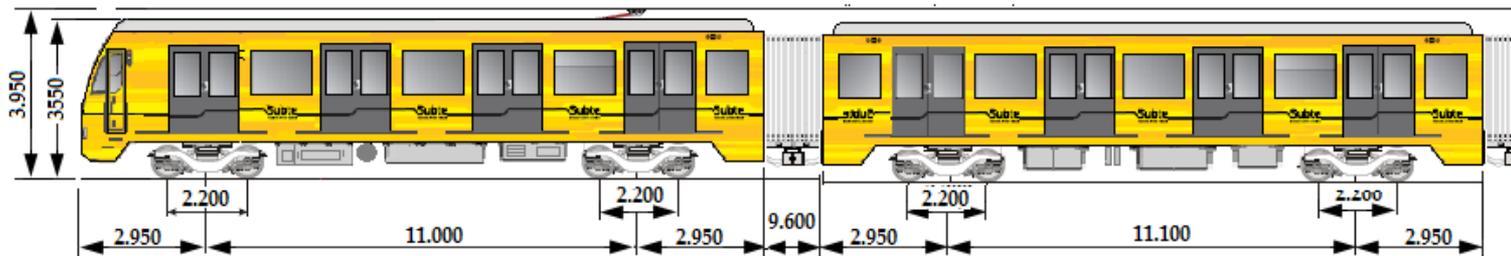
Esquema de pintura carmín y blanco nieve, con una franja amarilla adoptado por SBASE en el año 1991 (sólo se aplicó a los coches que eran sometidos a Revisión General) hasta el año 1995 en que fueron dados de baja.

Ing. Roberto Zaccagnini



Tripla

Dupla





Formación
Mitsubishi en
servicio



Coches CAF 6000



Pupitre de comando



Interior del Salón de pasajeros

3.-Historia de la Línea “C”



Toma fotográfica de túneles a la entrada de la estación Avenida de Mayo. (Foto AGN



Estación Constitución



Estación Retiro

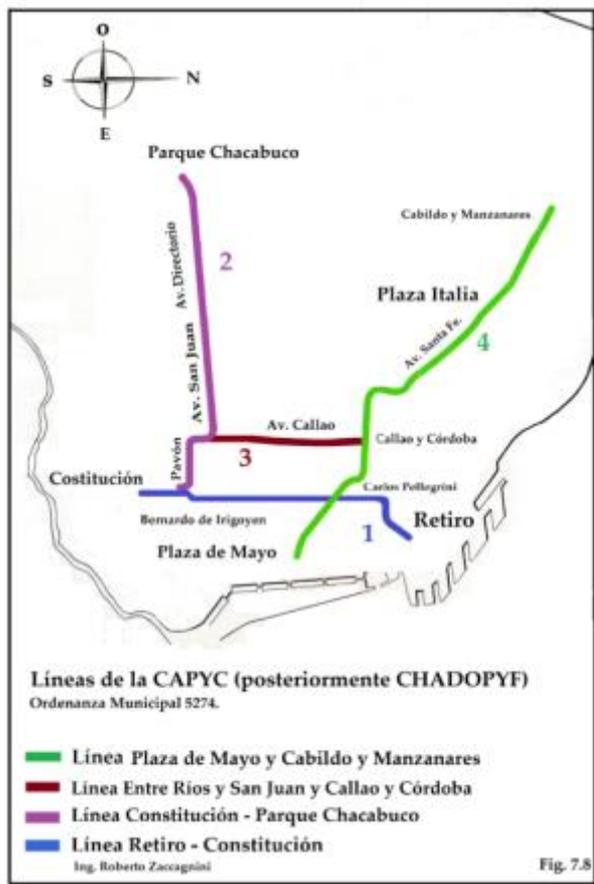
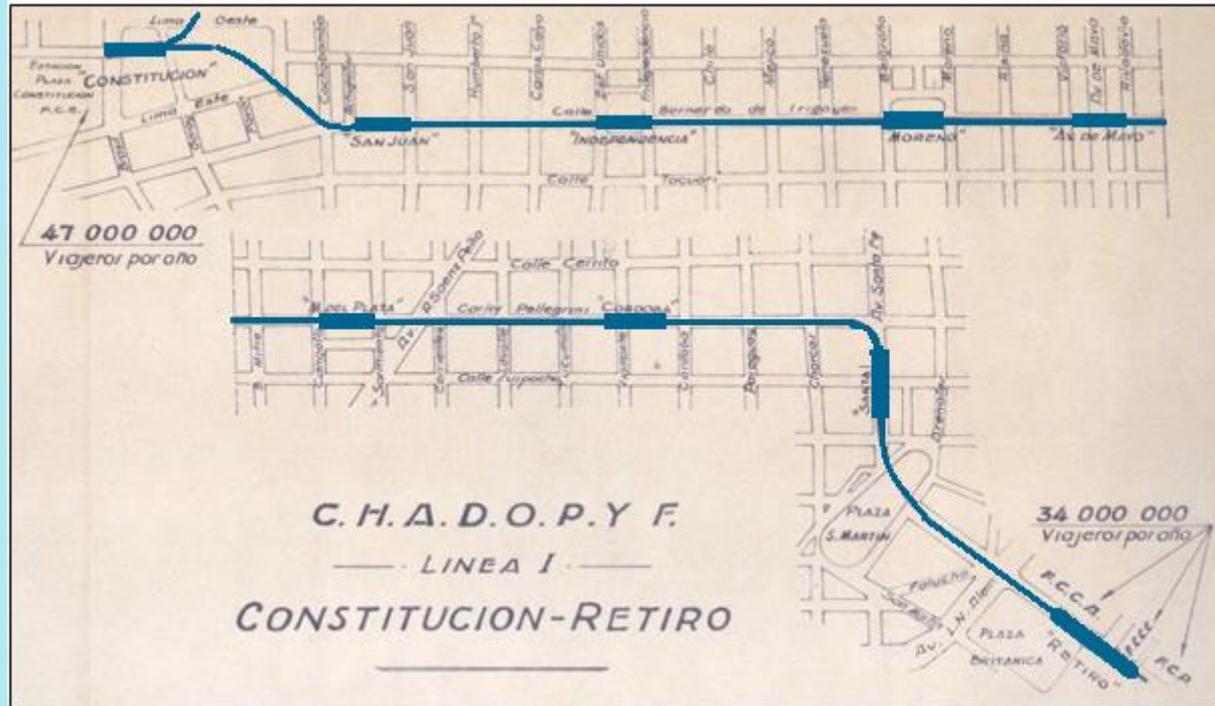
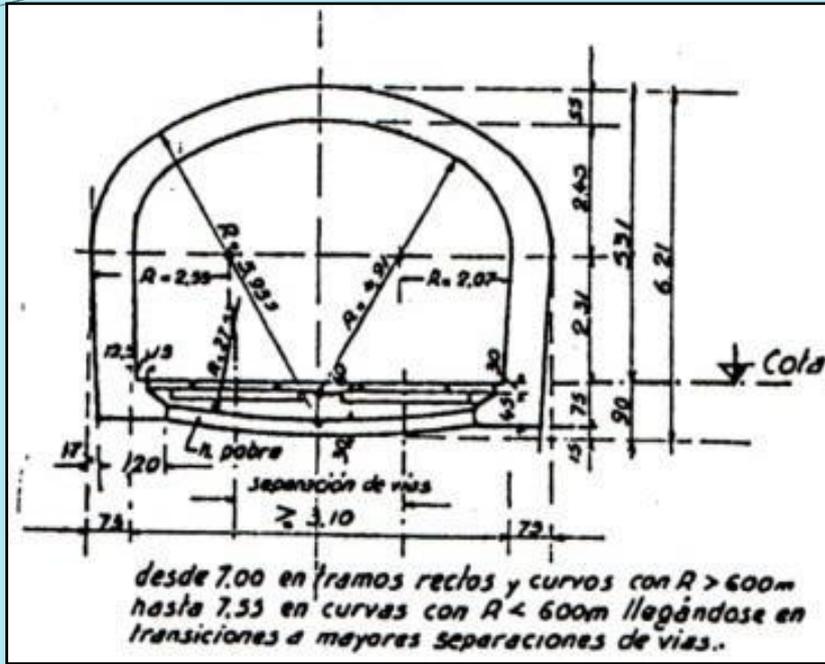


Fig. 7.8



Línea C – Constitución Retiro



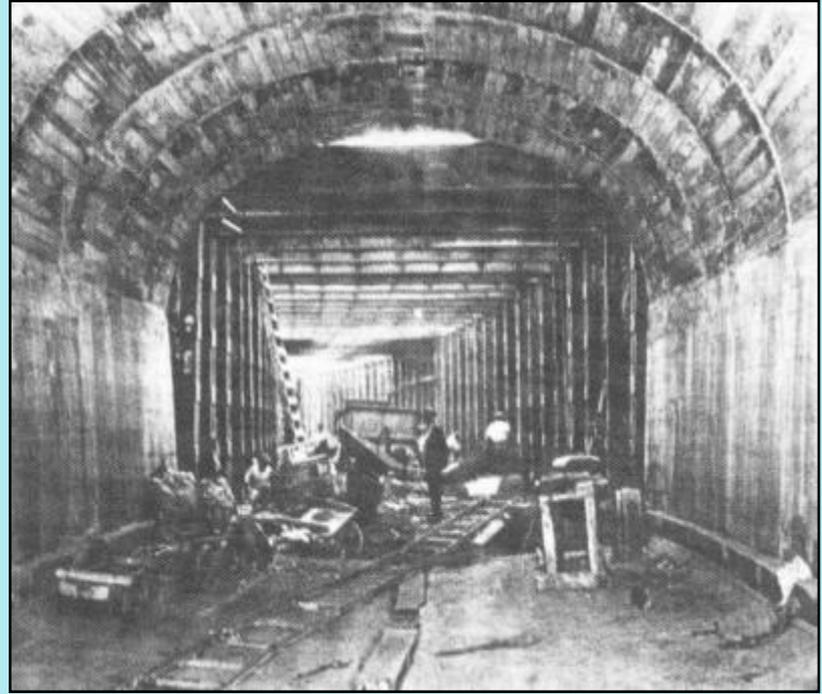
Construcción del túnel vía simple



Construcción del túnel y de una estación en curva



Estación en construcción, puede apreciarse la solera preparada para ser hormigonada. Nótese la fuerte armadura, necesaria para resistir la supresión.



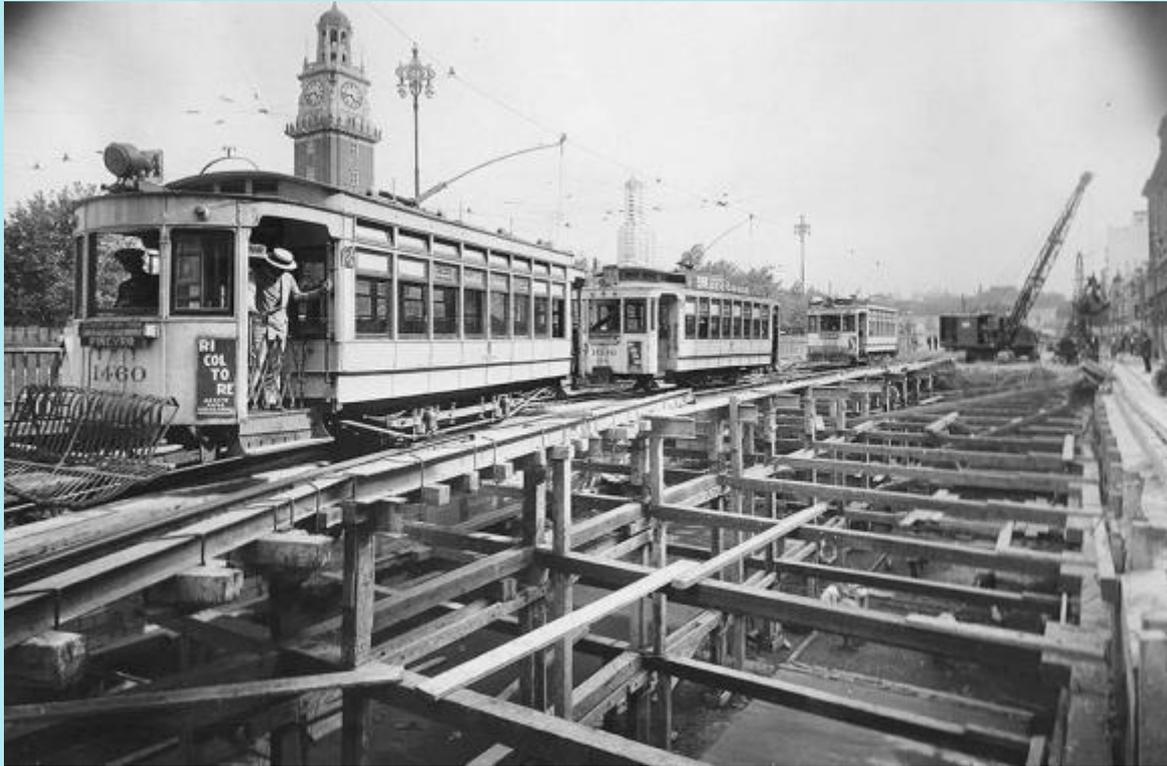
Construcción del túnel en las cercanías de la estación Constitución, obsérvese la transición entre la sección del túnel excavado en galería y la construida a cielo cubierto en el acceso a la estación



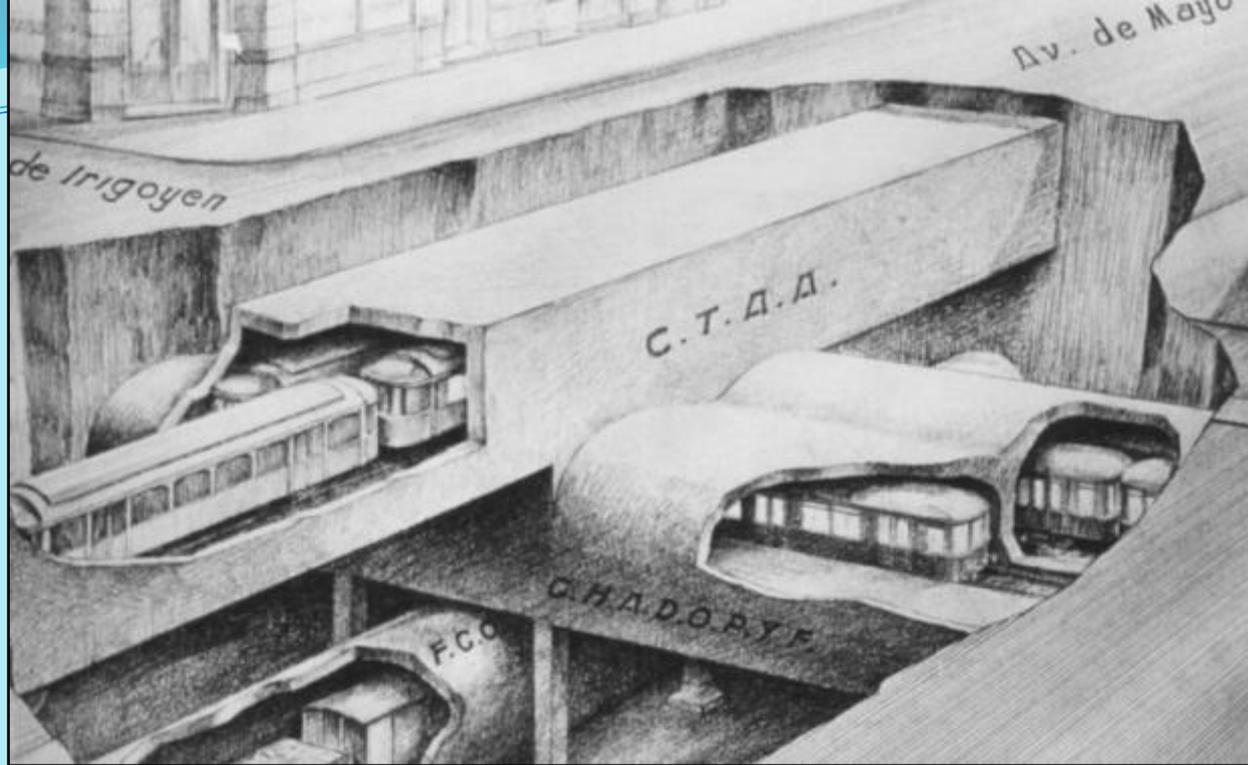
Estación ya terminada



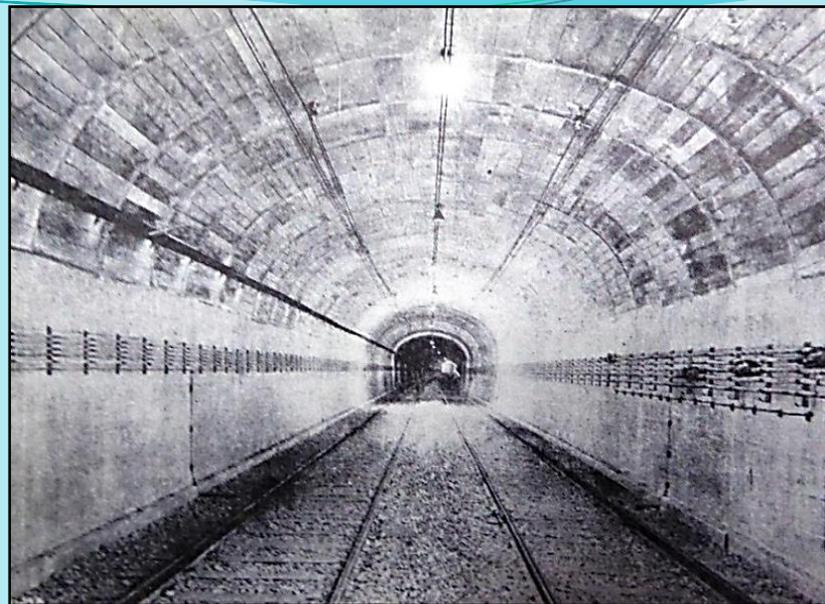
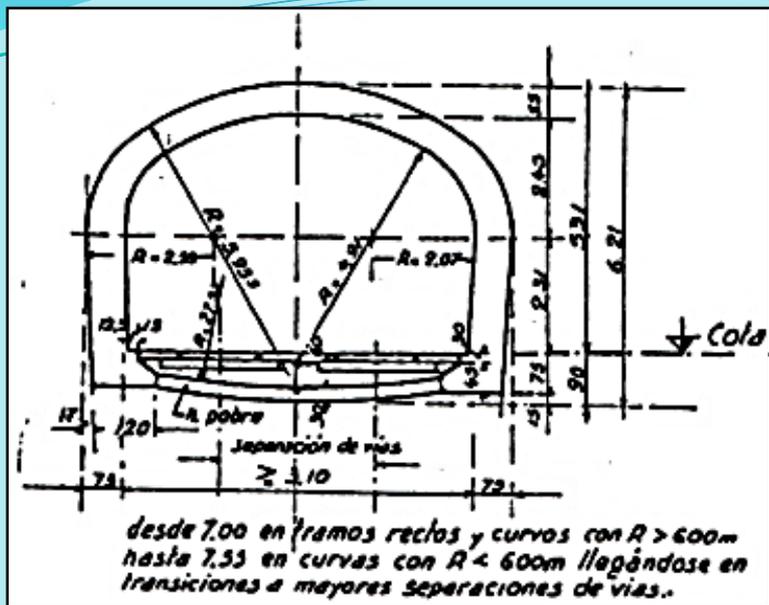
Excavación a cielo abierto para la construcción de la estación Constitución. (Fuente la Construcción de los Subterráneos



Estación Retiro, apuntalamiento de las vías del tranvía. En el fondo puede apreciarse la Torre Monumental (ex torre de los ingleses).



Vista del triple cruce de la Avenida de Mayo, uno de los puntos más complejos de la obra. El "túnel de la línea" se ubicó entre el la CTAA (nivel superior) y el túnel de cargas del FCO (nivel inferior)-

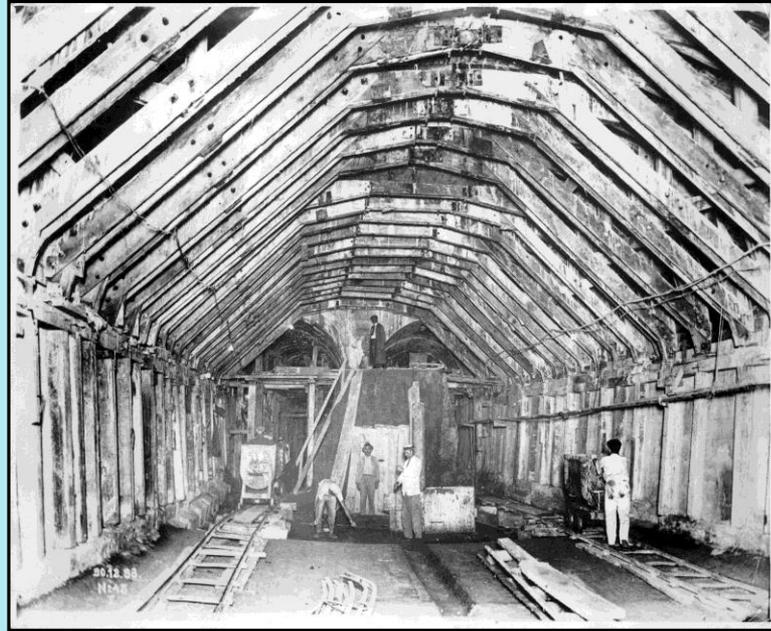


Túnel primitivo perfil "A". (Fuente Revista La Ingeniería Nro. 809-10 página 4- Bs. As. 1942)

Toma fotográfica de un túnel con perfil normal tipo "A". (Fuente Revista La Ingeniería Nro. 809-10 página 4- Bs. As. 1942).



Pilares auxiliares de sub muración de un edificio en la estación Lavalle. Una vez hormigonada la bóveda se cortaban los pilares de refuerzo haciéndose incidir así la carga directamente sobre el túnel.



Cimbras de madera apoyados lateralmente en puntales



Moderna escalera fabricada en Argentina por la empresa Febo



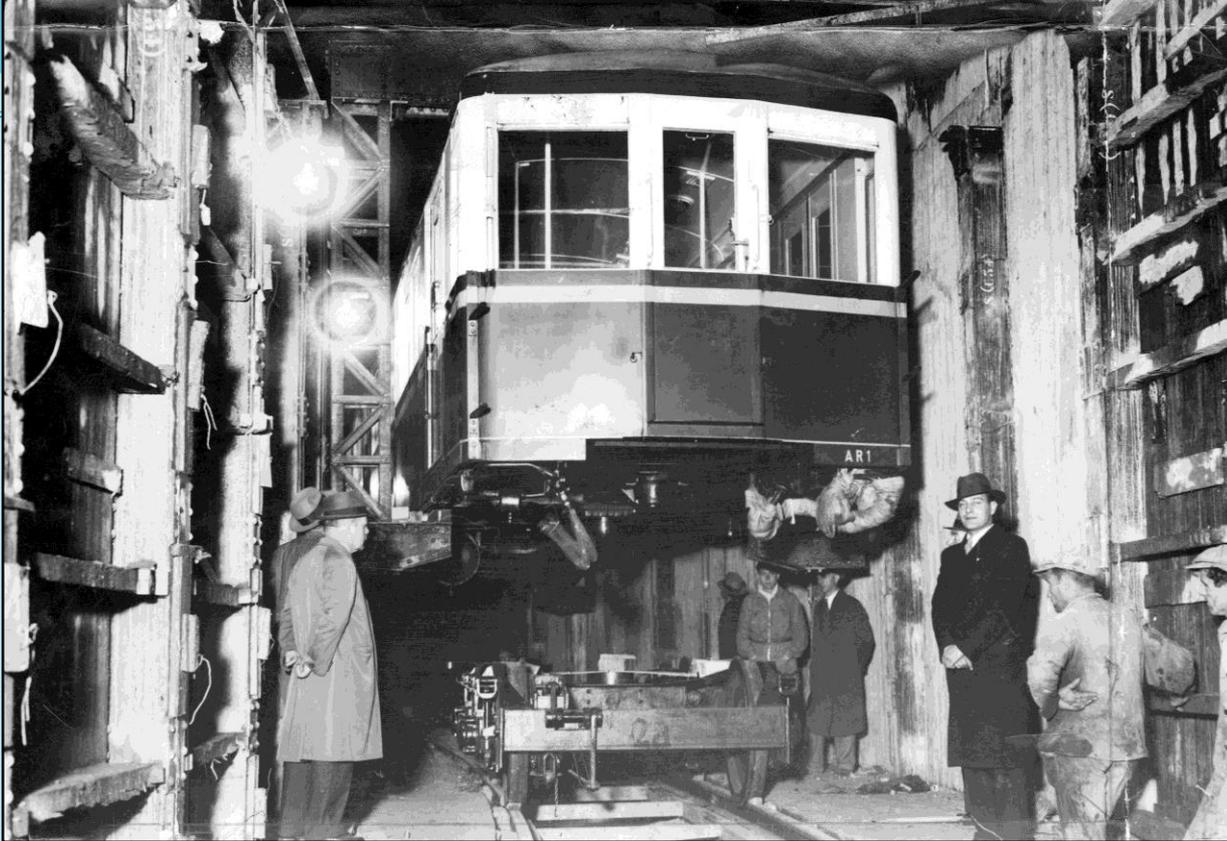
Murales de la Línea “C”



Foto de coche Siemens Schuckert en fabricación



Unidad M/R 1 ya terminada en Alemania



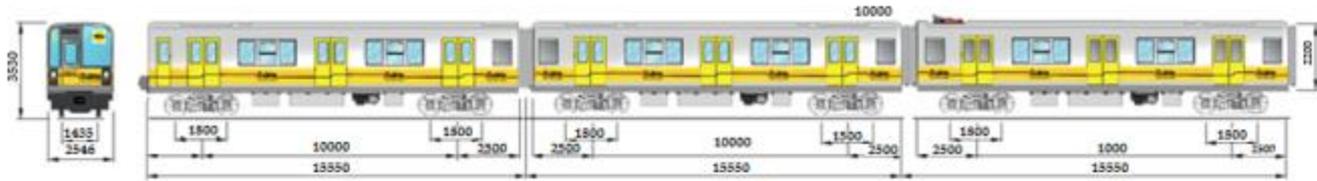
Montaje de la carrocería sobre los bogies en el túnel



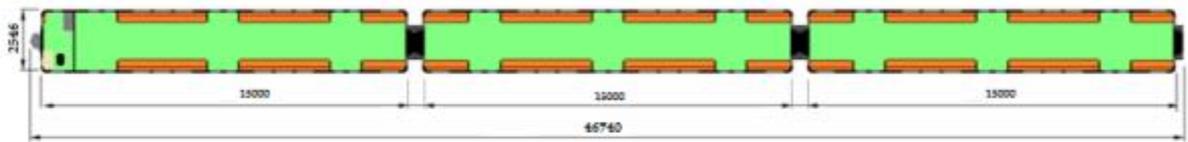
Pórtico de acero construido para bajar los coches (Foto AGN).

Esquema de
pintura de
los coches
Siemens
Schuckert
a lo largo de
los años





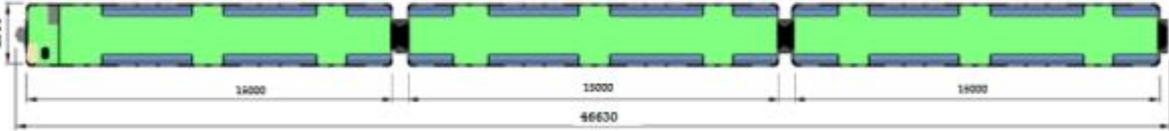
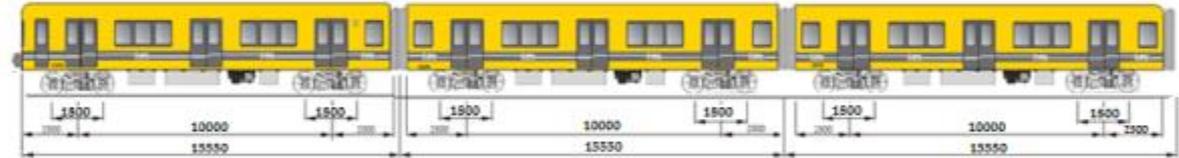
Alstom
5000



Nagoya 5000



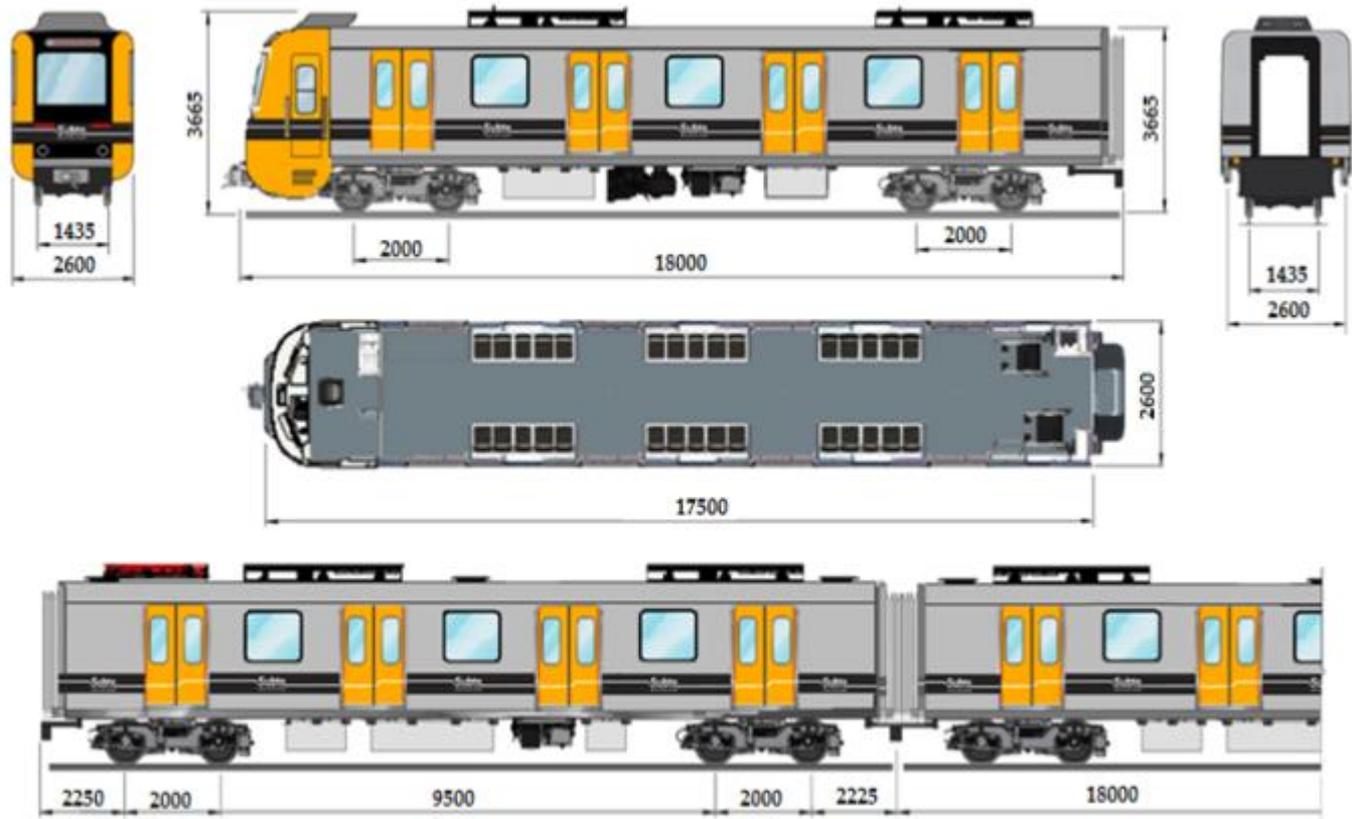
Alstom
250/300/1200



Nagoyas

Ing. Roberto Zaccagnini

Coches CNR





4.- Historia de la Línea “D”



Formación Siemens Schuckert en el túnel de la cochera Canning



Vista del túnel debajo del obelisco

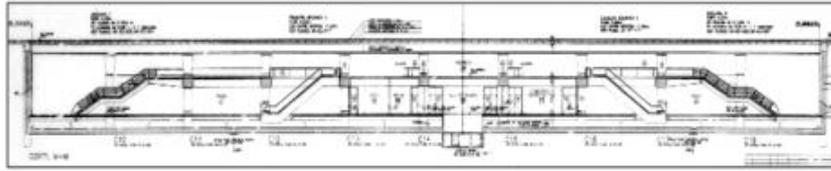




Formación Siemens Schuckert en el túnel de la cochera Canning



Vista desde el andén de la estación José Hernández -



Corte longitudinal de la estación.

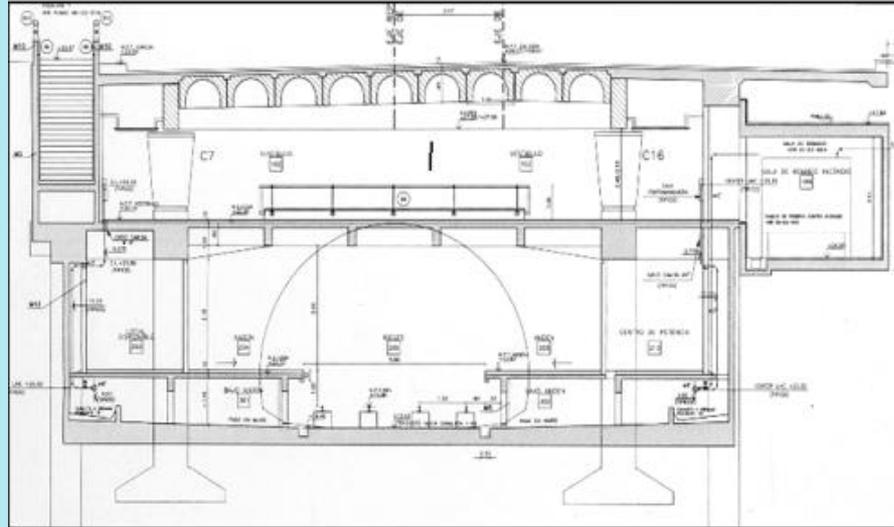


Fig.9.34 Sección Transversal de la estación Olleros



*Excavación del sector oeste de la estación ,
vista desde la calle Juramento*



- *Construcción de la estación Juramento
31-01-1999*



Inauguración de la estación Juramento, haciendo su ingreso a la estación una Formación Nagoya



Vista del mural del tímpano con la Obra “La Reconquista de Buenos Aires” y la arquitectura de la estación.



Dupla 45 A/B en alistamiento en la vía de pruebas de la Fábrica Militar General San Martín



Formación Fiat en servicio en la Línea “D



Formación Alstom 100 en servicio en la Línea “D”



Esquema de pintura carmín y blanco nieve con logo de SBASE 1980- 1993



Esquema de pintura carmín y blanco nieve con logo de Metrovías 1994-2015



Esquema de pintura amarillo con logo de Metrovías 1999- 2015

Duplas Fiat

Ing. Roberto Zaccagnini

Coche Rca Coche M Coche Mp Coche Mp Coche M Coche Rca



Coche remolque con cabina de conducción (coches Rca y Rcb)

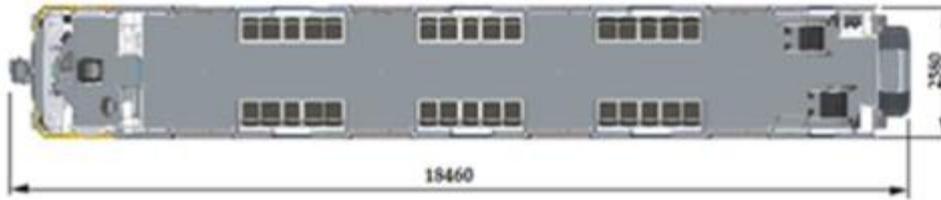
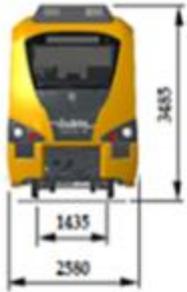


Coche Motriz M, posee cuatro motores de tracción asíncrono trifásicos con rotor jaula de ardilla



Coche Motriz Mp, es igual que el M, excepto que tiene un pequeño tablero de conducción que se utiliza para realizar maniobras en el Taller cuando la formación se divide en dos triplas

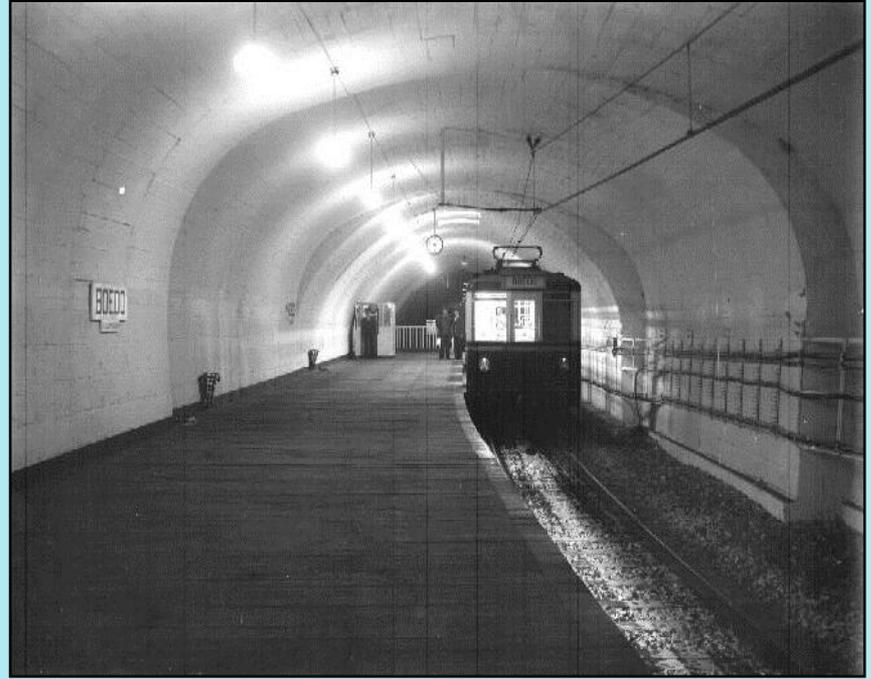
Alstom 100



Alstom 300

5.-Historia de la Línea “E”

La actual línea “E”, ex Línea “2” de la **CHADOPYF**, fue la última de las líneas que construyó esta empresa. Su traza va desde la estación terminal **Bolívar** ubicada en la **Plaza de Mayo**, sigue por la **Avenida Julio A. Roca**, la **Avenida 9 de julio**, **San Juan**, **Directorio**, **Eva Perón** (ex **Avenida del Trabajo**), luego continúa por debajo de la autopista 25 de mayo hasta la estación terminal **Plaza de los Virreyes**, uniendo el micro centro porteño con el barrio de **Flores**. En la **Plaza de los Virreyes** combina con la línea del Premetro denominada “E2”, que llega con su traza hasta el **Barrio General Savio (Lugano I y II)**. La línea tiene la particularidad que fue construida en varias etapas y fue la única a la cual se le cambió la estación terminal y se redirección la misma. La terminal original construida por la **CHADOPYF** fue **Constitución** y era compartida con la actual línea “C”, posteriormente y debido a la escasa demanda de pasajeros que transportaba se decidió modificar la traza y se la re direccionó hacia **Plaza de Mayo** construyéndose una nueva estación terminal a la que se la denomino “**Bolívar**”.

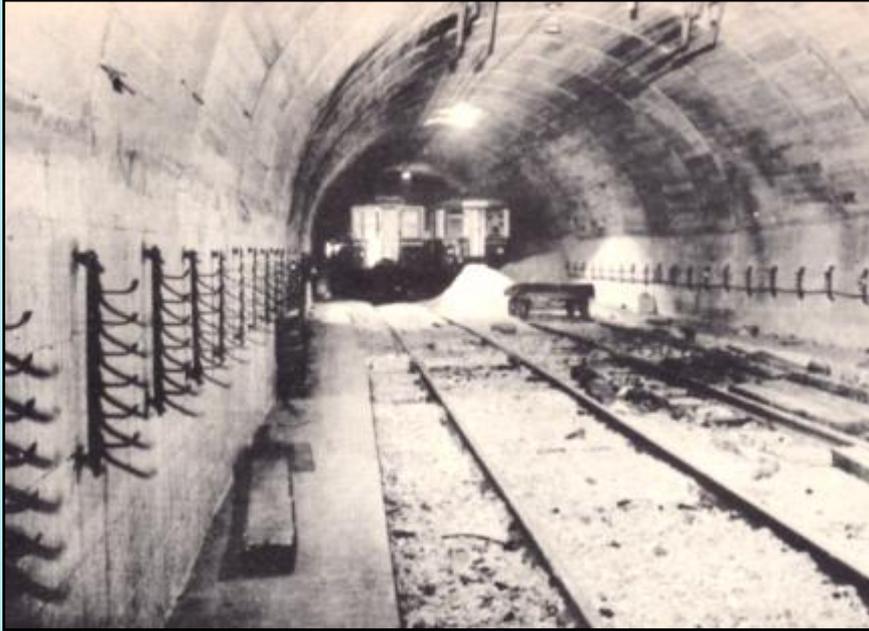


VIAJE EN SUBTE... AHORRE TIEMPO Y DINERO

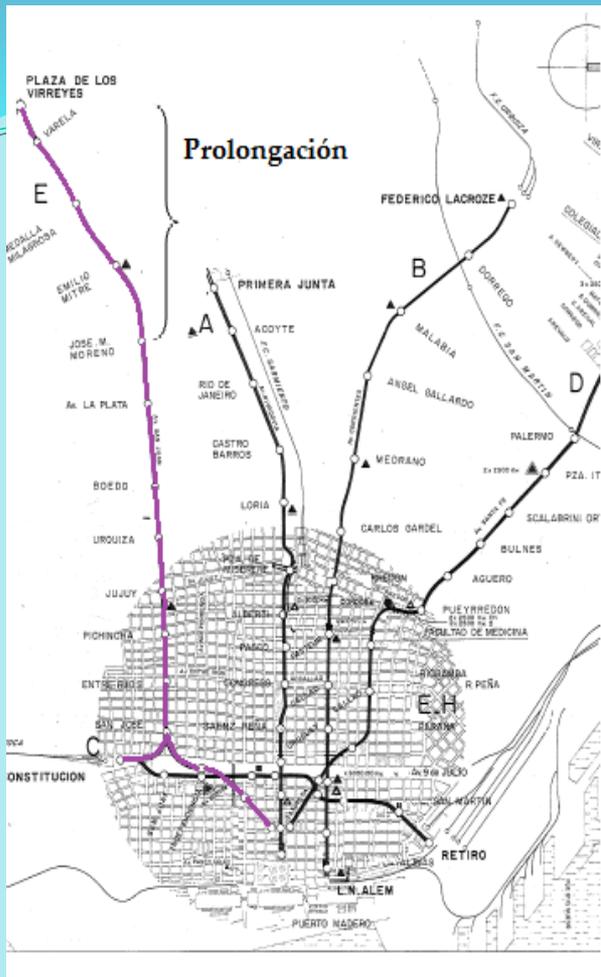
REALICE VIAJES COMBINADOS
AL PRECIO DE 6 PESOS PARA CUALQUIER RECORRIDO

RED DE SUBTERRANEOS
S.B.A.





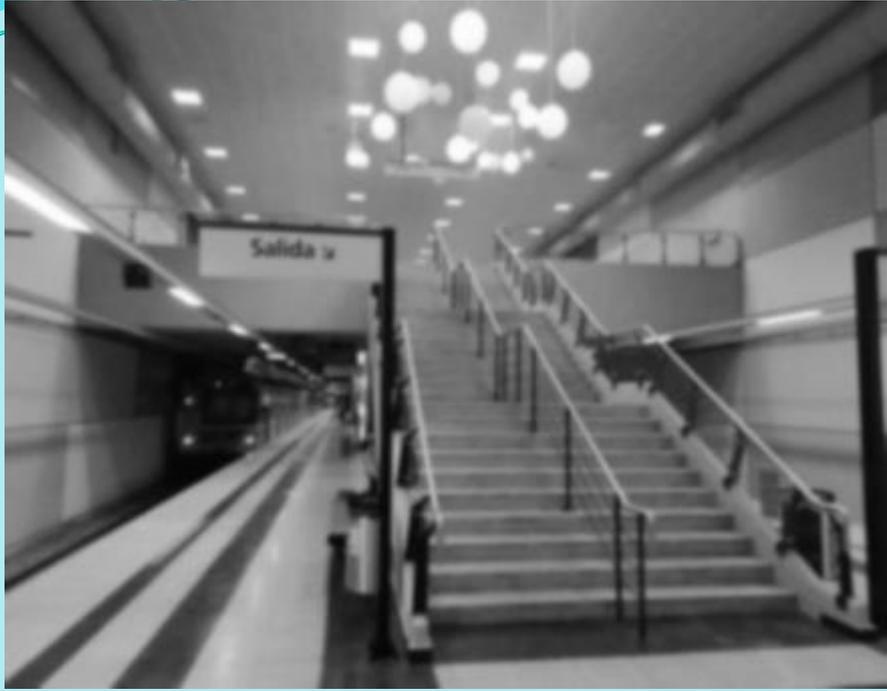




Extensión de la Línea E







Coches
General
Electric
Españoles





Esquema de pintura carmín y blanco nieve con logo de SBASE 1980- 1993



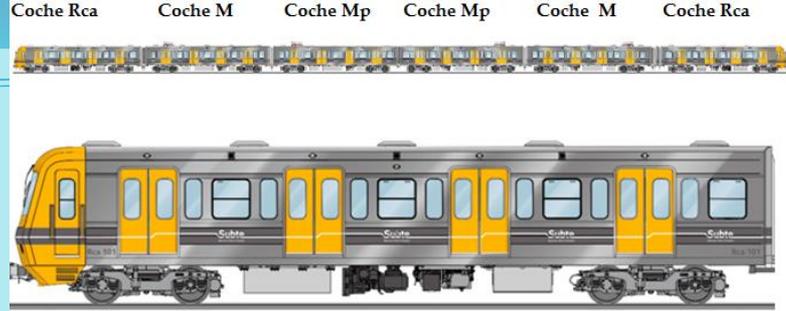
Esquema de pintura carmín y blanco nieve con logo de Metrovías 1994-2015



Esquema de pintura amarillo con logo de Metrovías 1999- 2015

Duplas FIAT

Ing. Roberto Zaccagnini



Coche remolque con cabina de conducción (coches Rca y Rcb)



Coche Motriz M, posee cuatro motores de tracción asíncrono trifásicos con rotor jaula de ardilla



Coche Motriz Mp, es igual que el M, excepto que tiene un pequeño tablero de conducción que se utiliza para realizar maniobras en el Taller cuando la formación se divide en dos triplas

Ing. Roberto Zaccagnini

Alstom 100



Coches GEE
en servicio en
la Línea E



Formación Fiat estacionada en la estación Jujuy



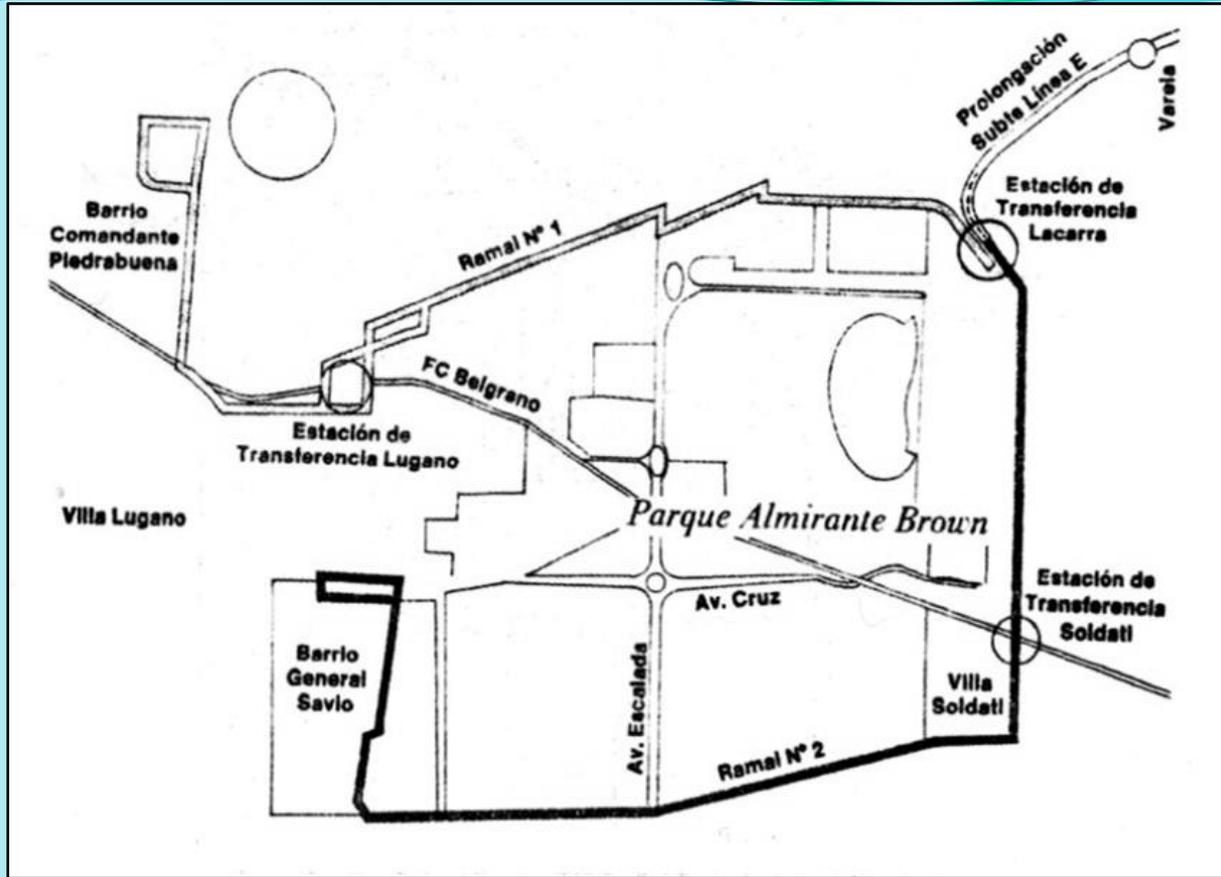
Formación GEE
en servicio en la
Línea E

**Biblioteca Pública Esteban Echeverría - Legislatura de La Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Presentación del Libro Secretos Subterráneos - Historia del Metro de Bs As- por el Ing. Roberto Zaccagnini**



Formación FIAT en Mantenimiento en el Taller Bolivar

Trazas
Líneas
Premetro

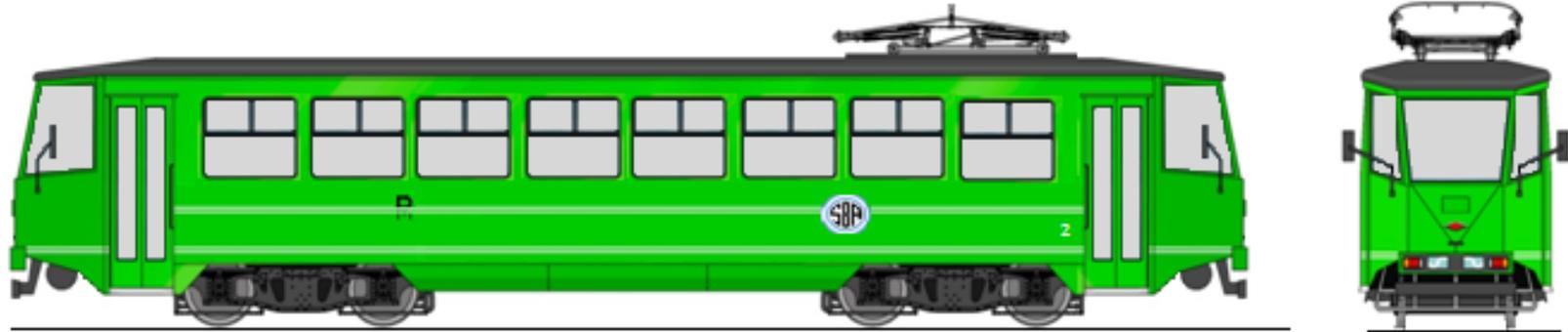




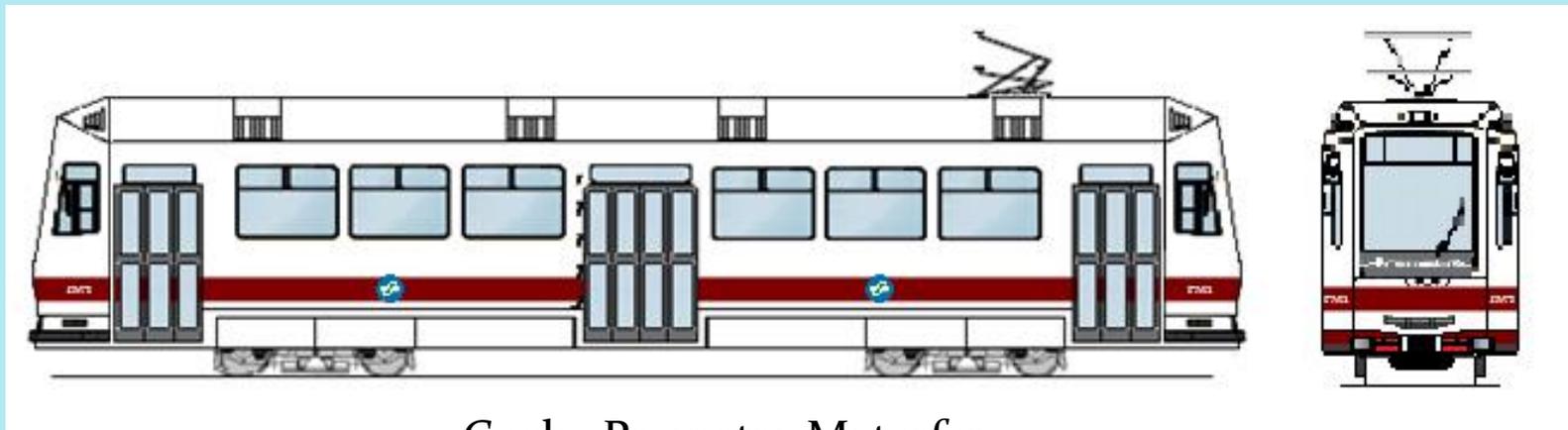
Coche Premetro Materfer en mantenimiento en una nave del Taller Mariano Acosta.



Coche Premetro fabricado por Scipioni en su paso por la Avenida Lafuente.



Coche Premetro lagarto



Coche Premetro Materfer

7.- Historia del Metro de Buenos Aires- Línea “H”

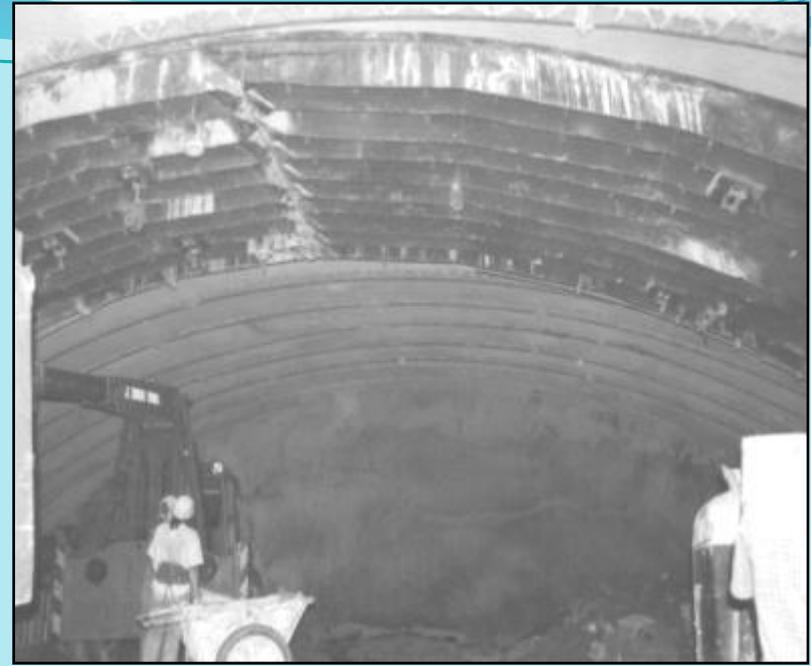
Es la más nueva de las líneas de subte porteñas, y la primera construida desde la puesta en servicio comercial de la línea “E”.

Esta línea constituye una herramienta de integración entre el norte y el sur de la ciudad, la cual tiene la particularidad de que **SBASE** efectuó todo el proceso asociado a la construcción, ya que las líneas anteriores habían sido construidas y operadas inicialmente por empresas de capitales privados. El proceso incluyó: la planificación, en la que se tiene en cuenta el marco demográfico y socio económico de la zona por donde va a pasar la traza, teniendo en cuenta el desarrollo futuro de la zona, el estudio de los medios de transporte, el diseño conceptual de la línea y la especificación de los pliegos para el llamado a licitación de la obra civil y de las obras electromecánicas y de adquisición de material rodante. La inauguración y puesta en servicio comercial de las primeras cinco estaciones de la línea, se realizó el 18 de octubre del 2007.

La línea tiene la particularidad que se está construyendo en etapas, actualmente la misma tiene doce estaciones y 11 km de longitud. Las estaciones terminales provisionales son Facultad de Derecho y Hospitales.

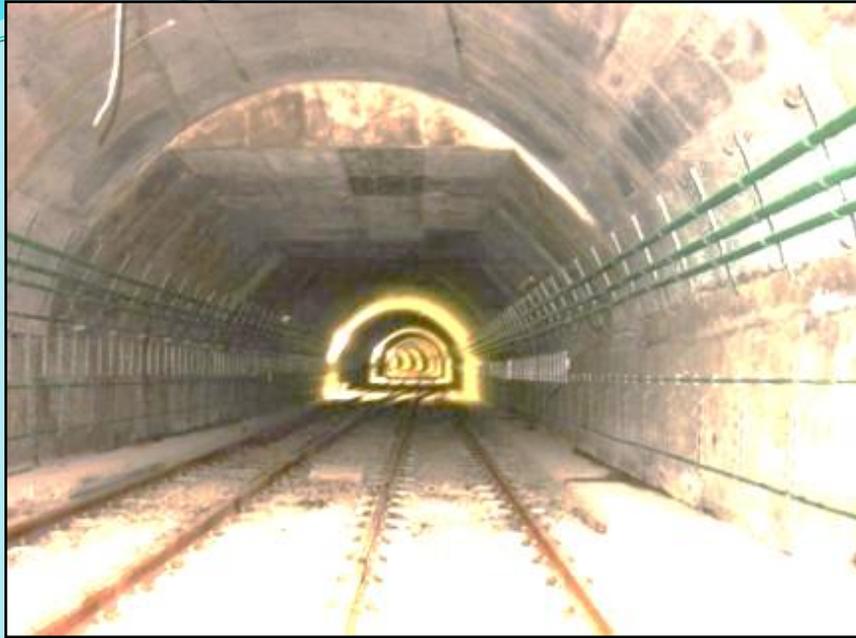
El último tramo que se está construyendo es la continuación desde la estación Hospitales hasta la estación Sáenz que será la cabecera sur de la Línea.





- *Estación Once con un gran avance de obra muy avanzada obsérvese los andenes ya terminados.*

Proceso de excavación del túnel, obsérvese el molde utilizado para hacer el hormigonado de la bóveda.



Túnel Once- Venezuela ya terminado.



Otra vista de los trabajos en la estación Venezuela.



Estación Venezuela prácticamente terminada, falta colocar Vías, catenaria, etc.



Construcción de la estación Humberto 1 ro.



*Vista de la
estación
Humberto 1^{ro}*



Vista de la estación Corrientes



*Formación
Alstom 300
estacionados en
el Taller de
reparaciones
Livianas de
Parque
Patricios.*



Construcción del Taller de reparaciones pesadas



Vista de una formación Siemens Schuckert encabezado por el coche R 12.



*Formación Siemens Schuckert remodelado (a la izquierda),
a la derecha una formación Siemens Schuckert*

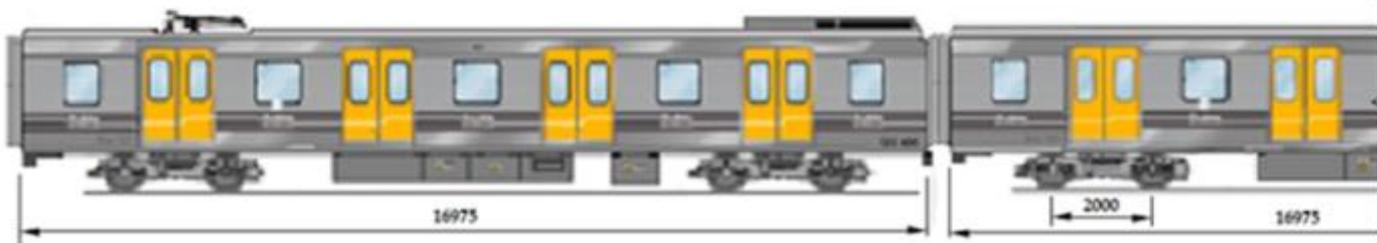
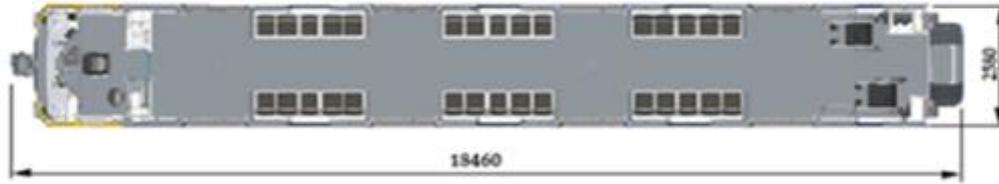
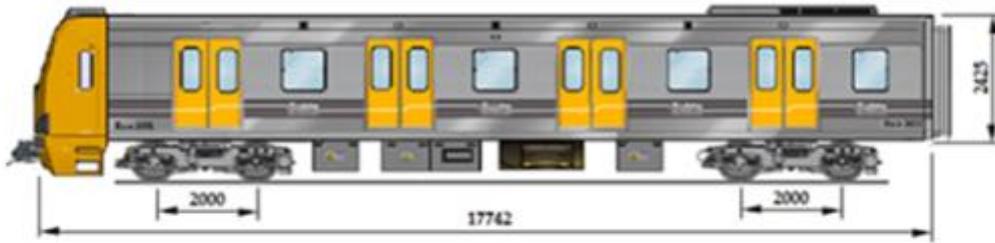


Bajada de un coche con cabina de conducción a la línea



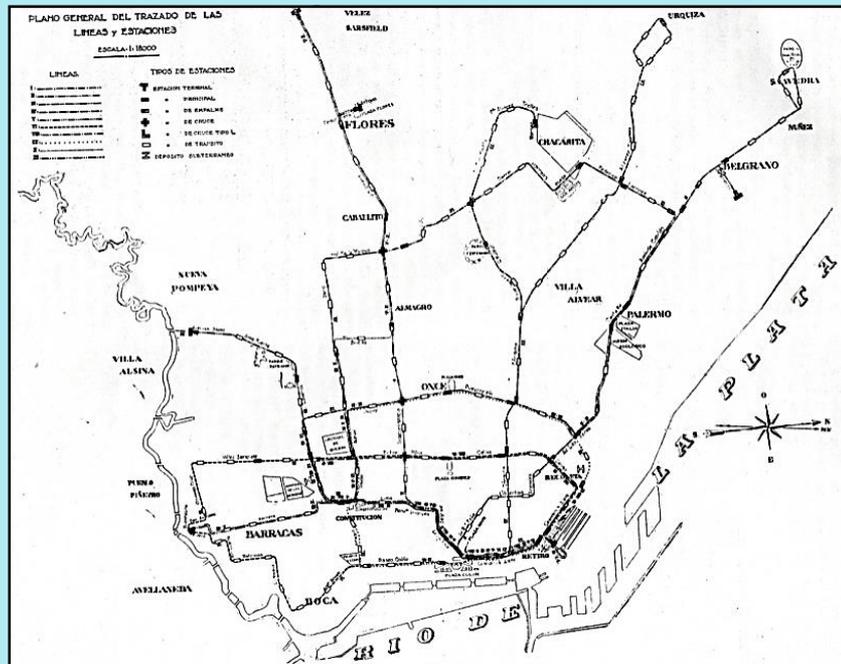


Coche Siemens Schuckert

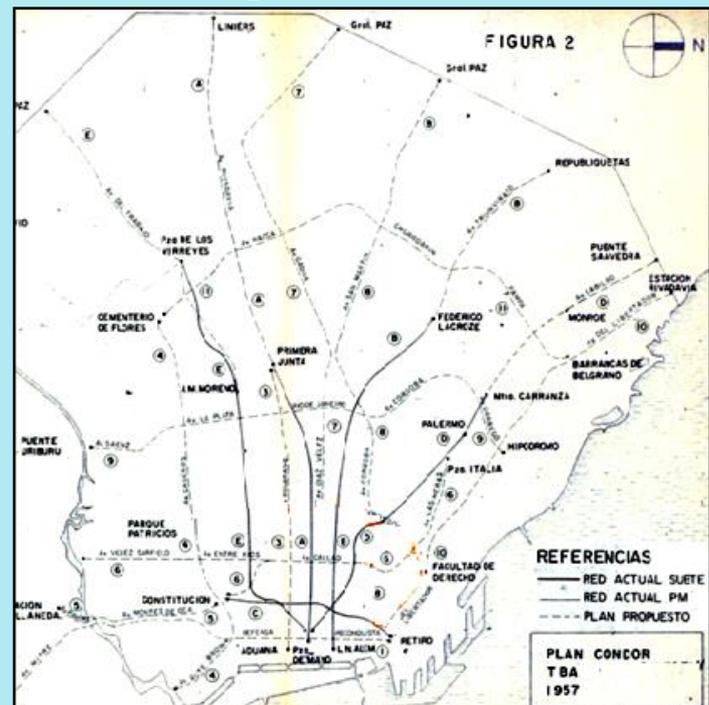


Alstom 300

Proyectos de ampliación que no lograron



Líneas propuestas por el consorcio integrado por la empresa GEOPE y AEG. Años 30



Plan Cóndor de Transporte de Buenos Aires año 1957. .

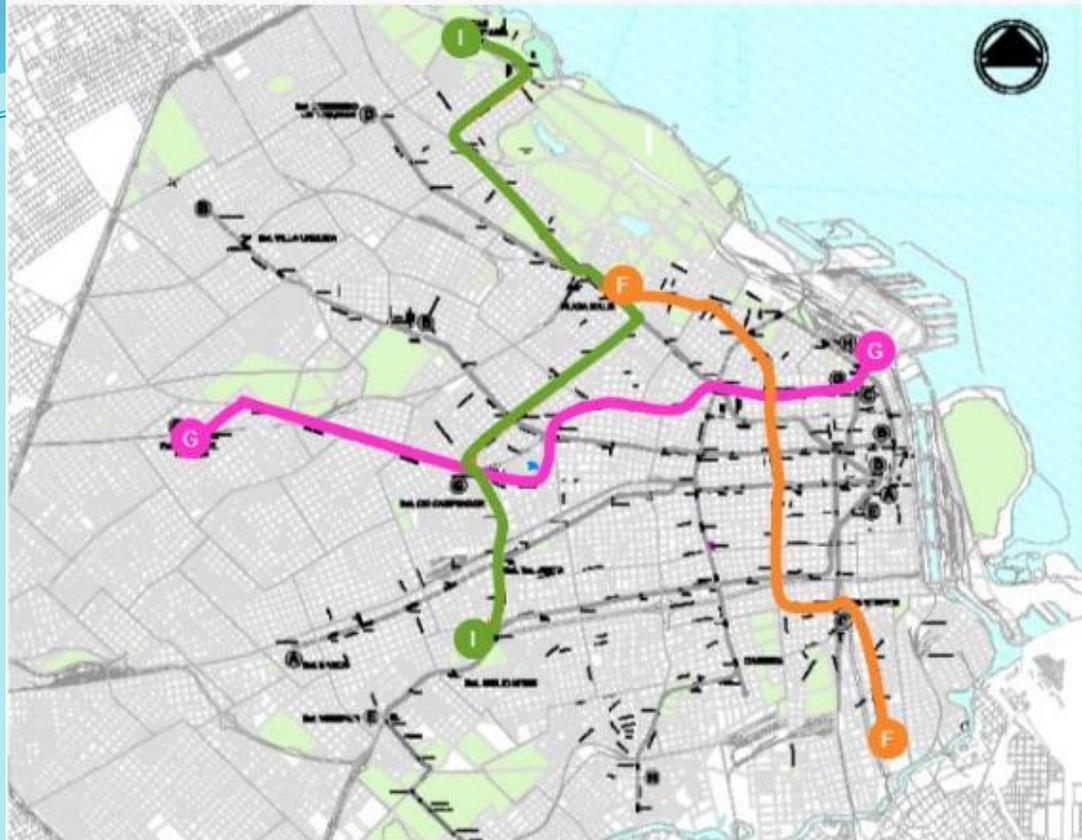
Nuevas Líneas a construir - Ley N° 670

El 08 de noviembre de 2001, se autorizó al Poder Ejecutivo a la construcción de nuevas líneas de subterráneos que vinculen en su trayecto, entre otros, a los barrios de Barracas, Constitución, Recoleta y Palermo, denominada Línea "F"; los barrios de Retiro, Caballito, Villa del Parque y Agronomía, denominada Línea "G".

La Ley fue sancionada 08/11/2001 Promulgación: De hecho del 1º/12/2001 Publicación: BOCBA N° 1336 del 10/12/2001

Trazas propuestas

- **Línea F:** de Constitución a Plaza Italia (8,6 km y 13 estaciones). Discurriría por las avenidas Juan de Garay, Entre Ríos, Callao y Las Heras. En una segunda etapa se planteaba su extensión a Barracas “bajo la avenida Montes de Oca y/o Vélez Sarsfield hasta su intersección con California”.
- **Línea G:** de Retiro a Cid Campeador (7,3 km y 11 estaciones). Discurriría por las avenidas Santa Fe (de Retiro a Pueyrredón), luego por Córdoba, Estado de Israel, Patricias Argentinas y Díaz Vélez. En una segunda etapa se planteaba su extensión a Villa del Parque bajo la Avenida San Martín.
- **Línea I:** de Emilio Mitre a Plaza Italia (6,6 km y 10 estaciones). Discurriría por Emilio Mitre, Centenera/Rojas, Honorio Pueyrredón, Scalabrini Ortiz y Santa Fe. En una segunda etapa se planteaba su extensión a Barrancas de Belgrano y Ciudad Universitaria bajo la Avenida Luis María Campos.



Ley 670 (2001)

NUEVAS LÍNEAS

Línea F

- Constitución
- Pza. Italia (1º etapa)
- Barracas (2º etapa)

Línea G

- Retiro
- Cid Campeador (1º etapa)
- Villa del Parque (2º etapa)

Línea I

- Emilio Mitre
- Pza. Italia(1º etapa)
- Cdad. Universitaria (2º etapa)

Líneas	Estaciones			Longitud (km)		
	1ª etapa	2ª etapa	Total	1ª etapa	2ª etapa	Total
F	13	3	16	8,6	2,2	10,8
G	11	4	15	7,3	4,8	12,1
I	10	7	17	6,6	6,3	12,9
Total	34	14	48	22,5	13,3	35,8

Fin de la presentación
Gracias por el tiempo
dispensado