



2026: Llega el Trambus a Caballito



2026: Llega el Túnel de Federico García Lorca

HORIZONTE
LA REVISTA DE CABALLITO

Dirección:
Marina Inés Bussio

Colabora:
Rolando Javier Curten

Abril 2026
Año XXXII - Número 362

Propietaria
Marina Inés Bussio
Publicación creada en
Marzo de 1994
Nro.de Reg.de Prop. Intelectual:
89511450 / ISSN: 1852-7671

Horizonte puede consultarse
en la Hemeroteca de la Biblio-
teca Nacional, en la Heme-
roteca de la Legislatura, y en
la Biblioteca de la Asociación
General Alvear.

Se permite la reproducción total
o parcial del material publicado
mencionando la fuente.
Impreso en Editora del Plata
SRL. Concordia 1993
Gualeguaychú - Entre Ríos



www.
caballitotequiero.
com.ar
horizontedecaballito
@gmail.com
Yerbal 855 (1405)
Ciudad Autónoma
de Buenos Aires
4988-9908

Auspiciada por la Secretaría de
Cultura del Gobierno de la Ciudad

Declarada de Interés Cultural por
la Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires

Distinguida por el Rotary Club al
Mérito Periodístico con el
"Caballito de Plata"

Declarada "Institución Participativa",
Gobierno de la Ciudad
de Buenos Aires

Distinguida en Certámen de
Publicaciones Barriales

Declarada de Interés por la
Secretaría de Turismo de la
Ciudad de Buenos Aires

Distinguida por la Dirección de Patri-
monio del Gobierno de Buenos Aires

"Vecina Ilustre del Barrio de
Caballito" a Marina Bussio,
directora de Horizonte

Miembro del Registro de Medios
Graficos Barriales G.C.B.A.

Reconocida por el aporte a la
Cultura Nacional y Popular por la
Dirección de Cultura de la
Legislatura porteña

Marina Inés Bussio distinguida como
"Vecina Participativa 2001- 2007"
por el G.C.B.A.

"Orden del Buzón" por la defensa y
difusión de la cultura porteña

Distinguida por la Legislatura porte-
ña por las tareas desarrolladas en el
período 2004-2007

Distinguida por la Asociación de
Periodistas Jubilados

Distinguida por la Asociación
Amigos del Tranvía

Distinguida por la A.P.J. por la Labor
Periodística en el Barrio

Premio "Estímulo a la Calidad en la
Producción Editorial" organizado por
el Registro de Medios Vecinales del
Gobierno de la Ciudad
de Buenos Aires.

Distinguida por el Rotary Club de
Caballito - Años 2015 / 2016

Procesión por las calles de Caballito



**VECINO CABALLITENSE:
APOYÁ A LOS COMERCIOS BARRIALES
Y A LOS EMPRENDEDORES**



¡COMPRÁ EN EL BARRIO!



EDICIONES
ciccus

AMEP
ASOCIACIÓN METROPOLITANA
DE EDITORES PERIODÍSTICOS

**Dietetica
ROJAS 12**
4902-1229
www.dieteticarojas12.com.ar
TODO PARA EL CELIACO

- ★ Herboristeria
- ★ Legumbres
- ★ Frutas Secas
- ★ Cereales
- ★ Fitoterapéuticas
- ★ Gluten
- ★ Todo para Celíacos

Etapa final en la construcción del túnel bajo nivel en García Lorca

El proyecto busca mejorar la conectividad en una zona clave de la ciudad de Buenos Aires y reducir la congestión vehicular.

La construcción del nuevo paso bajo nivel de la calle García Lorca, avanza hacia su etapa final con la ejecución del cajón de hormigón que conformará el túnel bajo las vías del Ferrocarril Sarmiento. El proyecto busca mejorar la conectividad en una zona clave de la ciudad de Buenos Aires y reducir la congestión vehicular, el ruido y la contaminación generada por los vehículos detenidos en el cruce ferroviario.

Más de 500 vehículos por hora circulaban diariamente por el antiguo cruce a nivel. Debido al paso frecuente de trenes, las barreras podían permanecer bajas durante más de 30 minutos por hora, lo que duplica los tiempos de viaje y generaba largas filas de autos, colectivos y camiones.

Con la puesta en funcionamiento del nuevo paso bajo nivel, se espera una circulación más fluida y segura tanto para conductores como para peatones y ciclistas. Además, se reducirá significativamente el ruido y la emisión de gases contaminantes que producen los vehículos al permanecer detenidos durante largos períodos.

Cómo se construye el túnel bajo las vías

La obra se encuentra en una fase técnica clave: el empuje del cajón de hormigón que formará la estructura del túnel. Este procedimiento se realiza mediante potentes gatos hidráulicos que deslizan el cajón desde un pozo de lanzamiento hacia el sector ubicado bajo las vías.

A medida que la estructura avanza, se excava el terreno en su interior, permitiendo que el túnel se vaya formando progresivamente. El cajón funciona como un esqueleto estructural que sostiene el terreno mientras se realiza la excavación.

Esta técnica permite mantener en gran medida el servicio ferroviario en funcionamiento

durante la construcción, algo fundamental tratándose de una de las líneas ferroviarias más utilizadas del área metropolitana.

Cómo será el nuevo paso bajo nivel

La obra en García Lorca también incluyó una etapa previa de reorganización del tránsito. Durante la primera fase se intervino el cruce de Martín de Gainza, ubicado a una cuadra,

donde se habilitó el paso de vehículos mientras avanzaban los trabajos principales.

Una vez finalizado, el nuevo paso bajo nivel tendrá circulación vehicular de mano única y contará con puentes peatonales en superficie. También se construirán calles colectoras de baja velocidad para el acceso de frentistas.

El proyecto incorpora además equipamiento urbano con bancos, juegos infantiles, espacios parqueados y tra-

bajos de paisajismo. A esto se suman nuevas luminarias, revestimientos artísticos en el interior del túnel y distintos elementos de seguridad vial.

Desde el Gobierno porteño señalaron que la obra es compatible con cualquier proyecto futuro que pueda impulsarse a nivel nacional para el corredor del Ferrocarril Sarmiento.

Según explicaron, el paso bajo nivel no interferiría con alternativas como la construc-

ción de un viaducto ferroviario o una obra con estructura de trinchera para el tren.

Con el avance de los trabajos estructurales, el nuevo paso bajo nivel se acerca a su finalización y promete convertirse en una solución clave para mejorar la movilidad en Caballito, uno de los barrios con mayor circulación vehicular de la ciudad de Buenos Aires.

Fuente: Diario La Nación



Avanza la obra del Trambus

El Gobierno de la ciudad de Buenos Aires lleva adelante varias obras para la incorporación del Trambus, un nuevo medio de transporte totalmente eléctrico que empezará a funcionar a fines de 2026. La idea es unir el sur y el norte de la Capital Federal y reducir el tiempo de viaje entre ambos extremos.

A lo largo de 20 kilómetros conectará los barrios de Pompeya, Parque Patricios, Boedo, Caballito, Almagro, Villa Crespo y Palermo hasta llegar al Aeroparque Jorge Newbery.

Tiene como objetivo agilizar el tránsito, en especial durante la hora pico, entre el norte y el sur de la ciudad. Además, se presenta como una oportunidad para "reforzar la movilidad sustentable", según informó el Gobierno porteño.

Contará con carriles exclusivos, lo que permitirá reducir

hasta un 40% los tiempos de viaje. Se prevé que tenga unos 50.000 usuarios por día, que accederán a un servicio cada 4 minutos en hora pico, con 50 vehículos en operación.

El Ministerio de Infraestructura y Movilidad porteño informó que los paradores "serán puntos estratégicos que funcionarán como nodos de conexión con diferentes medios de transporte, como colectivo, subte, bicicletas, y mejorarán la experiencia de viaje del nuevo sistema eléctrico".

Gracias a su infraestructura, los pasajeros podrán hacer trasbordo entre diferentes medios de transporte: colectivos, subtes y Ecobici.

Los paradores del Trambus en el barrio de Caballito serán 17 y estarán ubicados sobre las avenidas La Plata, José María Moreno, Acoyte, Honorio Pueyrredón, Ángel Gallardo

y Rivadavia

Tendrán paradas cada 500 metros, la frecuencia será de 4 minutos en hora pico. Y en las unidades estándar, que tienen capacidad de más de 60 pasajeros, se agregarán coches articulados para que ingresen 120 personas.

Las unidades serán completamente eléctricas y tendrán una autonomía de 270 kilómetros.

Uno de los aspectos centrales del Trambus será la implementación de semáforos inteligentes que, mediante telemetría, detectarán la llegada de las unidades y extenderán el tiempo de la luz verde hasta que el vehículo cruce la intersección.

El Trambus T1 permitirá pagar su tarifa con la tarjeta SUBE y sistema multipago que admite tarjetas de crédito, débito y NFC.



Antiguos Buzones de Caballito

El 15 de febrero de 1895 las autoridades del Correo establecieron a través de una resolución unificar los buzones de todo el país, ya que existían una gran variedad de modelos, y de esta forma el servicio lograría ser más efectivo.

Una vez que se definió el tamaño y la forma, se encargó a las empresas metalúrgicas Bash Hnos y Taller del Fenix, la cantidad de 715 buzones, algunos de los cuales aún sobreviven en nuestra ciudad. En el momento de mayor crecimiento, llegaron a contabilizarse más de 3000 buzones. Sin embargo, en la actualidad solo quedarían cerca de 100, ya sin uso.

Si bien en sus orígenes los buzones eran rojos, fueron variando de color según las épocas, pasando por el verde, azul y amarillo, para volver a su color rojo inicial.

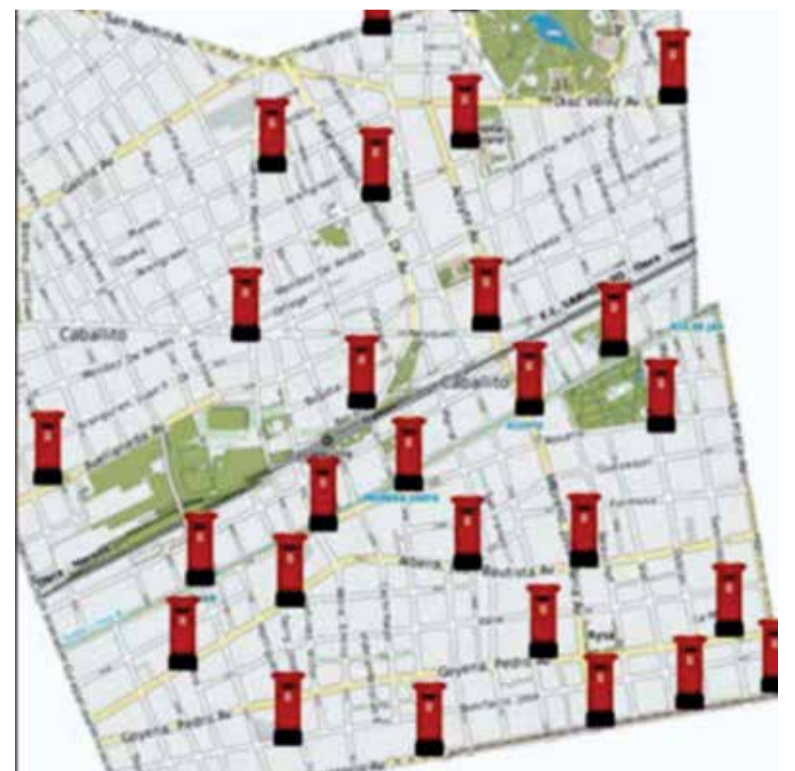
Repasando un artículo publicado por la Revista "Informe Caballito" encontramos un relevamiento

de los 28 buzones que había en nuestro barrio hace 50 años. Figura incluso el horario de recolección, de forma tal que el vecino que quisiera enviar su carta, pudiera depositarla antes de que el cartero pasara a recogerlas. Tal era, por aquel entonces el volumen de la correspondencia, que en determinados buzones la recolección se hacía dos veces por

día, y en alguno a cada hora.

Los Buzones de Caballito en 1980; ubicación y horario de recolección:

- Avellaneda y Seguí hora de recolección: 15.03
- Rivadavia y Puán 15.20
- Alberdi y V.Martínez 15.23
- Alberdi y Miró 15.26
- Hortiguera y Bonifacio 15.29
- Directorio y Malvinas 15.33
- P.Goyena y Senillosa 16.10
- Av.La Plata y Directorio 10.15 y 16.13
- Directorio y Centenera 16.40
- Directorio y J.M.Moreno 16.43
- Directorio y Doblás 16.46
- Alberdi y J.M.Moreno 16.49
- Alberdi y Bertres 16.52
- Rosario y Doblás 16.55
- Rivadavia y J.M.Moreno 10.00 y 16.58
- Centenera y Rosario 10.05 y 17.10
- P.Goyena y Riglos 17.13
- D.Vélez y R.de Janeiro 17.35
- Rivadavia y Campichuelo 17.39
- Rivadavia y Cucha Cucha 17.48
- Espinosa y Neuquén 17.54
- Rojas y Planes 17.59
- Rojas y Bacacay 18.02
- Neuquén y Acoyte 18.07
- Hospital Naval 18.12
- H.Pueyrredón y Canalejas 18.18
- Campichuelo y A.Gallardo 18.23
- Angel Gallardo 756 Cada hora



13 de abril

Día de la Numismática

El Día de la Numismática se celebra en nuestro país cada 13 de abril en memoria de la fecha en la que la Asamblea General Constituyente de 1813 ordenó acuñar las primeras monedas patrias.

Recordamos esta fecha con la historia de la Feria de Numismática y Filatelia que funciona en el Parque Rivadavia.

En 1943, Europa vivía oscurecida por los raids aéreos, París ocupada, Londres y Berlín en ruinas. Muy lejos de tanto horror estaba el Parque Rivadavia con sus plácidos domingos de familias paseando bajo el sol, disfrutando de esa riqueza envidiable que es: la paz.

En un banco, bajo el tibio sol de julio, alguien lee, Rojinegro, un semanario ilustrado de venta masiva. Allí, un redactor de la revista tuvo la feliz ocurrencia de hacer una convocatoria para reunir a los filatelistas de Buenos Aires en un lugar céntrico y accesible; Caballito. Esto debería hacerse un domingo a la mañana

para facilitar la presencia de la mayor cantidad de apasionados por el tema.

La propuesta del Parque Rivadavia parecía novedosa, por su carácter de público y a cielo abierto.

asistir aquel primer domingo, bajo el añoso ombú del parque. Sin embargo, a pesar de lo escaso de la convocatoria, aquello que fue una reunión de pocas personas interesadas en cambiar sellos postales y que respondieron a la invitación de la revista Rojinegro, fue la génesis de lo que terminó siendo un movimiento cultural que no se detendría y no dejaría de crecer hasta nuestros días.

Por ese entonces era muy evidente la presencia de coleccionistas extranjeros que llegaron al país, muchos escapados de las persecuciones y la guerra. Entre ellos se destacaban diversos personajes de Ucrania, Alemania, Checoslovaquia y otras naciones de Europa Oriental, los cuales traían importantes colecciones en sus equipajes. Estos inmigrantes,

sumados a la ya destacada presencia de coleccionistas argentinos, conformaron la columna vertebral de la incipiente feria. Llegaban con sus maletines, cajas y carpetas, exhibiendo sus colecciones sobre los bancos existentes en la plaza o sobre el piso mismo. Con el tiempo, hacia los años 1958 o 1959, algunos «audaces» se atrevieron a llevar unas mesitas pues, el indudable éxito que se estaba evidenciando en la improvisada feria, hacía escasos los bancos que tenía el parque. También, por esas fechas fue construido el banco circular que rodeaba al ombú.

La Feria no tenía por aquellos años el reconocimiento oficial de las autoridades de la ciudad, pero comenzó a formar parte, paulatinamente, de la geografía cultural de Buenos Aires. En revistas de la época, se publicaban artículos de divulgación donde se hacía mención de su existencia. El éxito de convocatoria era, a esa altura, inocultable.

Hoy, la Feria de Coleccionistas del Ombú del Parque

Rivadavia, es la «madre» de todas las ferias pues, las de libros y revistas, surgieron algunos años más tarde.

Las primeras reglamentaciones que surgieron con el fin de ordenar su funcionamiento aparecieron durante la presidencia del Dr. Arturo Umberto Illia. En sus edictos se prohibía la venta de estampillas, autorizándose solo la operación de canje, lo cual solía complicar las posibilidades de obtención de los sellos. Pero muchos de los coleccionistas que llegaban al Parque no iban con intenciones de canjear sino, directamente, buscar aquella pieza faltante y adquirirla.

A la caída de Illia, la feria se movió con mayor libertad, permitiendo no solo el canje sino con mayor frecuencia la compra y venta. Durante la dictadura militar (1976-1983), las autoridades procedieron a censar y ordenar a los asistentes a la feria, matizando estas actividades burocráticas con algún que otro «operativo» de las fuerzas de seguridad en búsqueda

de supuestas acciones «subversivas» en el ámbito del Parque. Incluso, hubo alguna intención de derivarla a un espacio preparado bajo las nuevas Autopistas.

Pero más allá de las vicisitudes de esos años, la Feria continuó su vida y su crecimiento a la sombra del histórico ombú, que cobija los puestos y los ávidos visitantes.

Actualmente la oferta se ha ampliado a otros ítems coleccionables, como: medallística, postales, tarjetas de Subte y telefónicas, pines, etc.

Los domingos a la mañana concurren gran cantidad de interesados, como así también coleccionistas extranjeros, ya que esta Feria figura en innumerables guías y catálogos.

En 2018, coincidiendo con los 75 años de la creación de la Feria de Numismática y Filatelia, esta se vio obligada a cambiar de ubicación, dejando el entorno del histórico ombú, para trasladarse a la avenida Rivadavia, ya que el viejo ombú fue vallado por su peligroso estado.



Cumple 50 años la Junta de Estudios Históricos del Caballito

La Junta de Estudios Históricos del Caballito se fundó el 21 de abril de 1976. Por entonces tenía su sede en el club Ferrocarril Oeste y la primera Comisión Directiva estuvo presidida por Fernando Bastide. El primer acto público se realizó en las instalaciones de dicho club el viernes 28 de mayo de 1976. En esa ocasión, Arnaldo Cunietti Ferrando y Emilio Juan Vattuone expusieron sobre el tema Caballito y el viejo partido de San José de Flores, siendo nombrados ambos disertantes padrinos de la Junta.

Tras la renuncia de Bastide, lo sucedió en la presidencia Graciela Pérez Villamil. La Junta continuó con las tareas de investigaciones barriales y organizó, en octubre de 1990, la Primera Jornada de Historia del Barrio del Caballito. Tales jornadas se sucedieron cada año has-

ta 1999.

En el mes de diciembre de 1990 tuvo lugar una reestructuración institucional y se trasladó el lugar de reuniones al Club Italiano, ubicado en Av. Rivadavia 4731. Por renuncia de la señora Pérez Villamil, a partir del 1 de abril de 1994 se eligieron nuevas autoridades y la Comisión Directiva fue presidida por Osvaldo Sidoli. Por entonces, la nueva sede de la Junta era la Asociación de Fomento y Biblioteca Popular "General Alvear", sita en Avellaneda 542 del barrio de Caballito. Allí continúa hasta la actualidad celebrando sus sesiones ordinarias los segundos jueves de cada mes.

En 2004 asumió la presidencia Aquilino González Podestá. Lo sucedió Carlos Susini y desde 2025 la presidencia está a cargo de Marina Bussio.



Visita al Museo de la Escuela Normal Superior N°4

Integrantes de la Junta de Estudios Históricos del Caballito visitaron el Archivo Histórico y Museo "Prof. Roberto Gargiulo" de la Escuela Normal Superior N°4 Estanislao S. Zeballos. Allí fueron recibidos por Marisa Kergaravat, responsable del Museo.

El Museo fue inaugurado en el año 2019 y exhibe objetos, documentos, material didáctico, mobiliario, fotografías y antiguos libros de textos que recorren la historia de la institución desde su creación en el año 1908.

El Museo surgió de la necesidad de preservar la memoria de una de las escuelas normales más significativas de la ciudad.



Homenaje a Ana Maria Parise, una Docente comprometida con la enseñanza

Ana María Parise nació en Buenos Aires el 1 de noviembre del año 1955.

Estudió en el Instituto Nuestra Señora de Gracia y Buen Remedio del barrio de Villa Devoto. Después de hacer la carrera de Terapeuta Ocupacional, se recibió de maestra jardinera, empezando a ejercer en el jardín de infantes El Oso Jardinero, en el barrio de la Paternal, y posteriormente en las Achiras, escuela municipal de Villa Celina.

En 1988, Ana ingresa como maestra auxiliar y luego como maestra titular en el jardín de infantes del Instituto Dr. Dámaso Centeno, en el barrio de Caballito. En dicha institución, "Anita", como le decían sus compañeras y los que la conocieron, se desempeñó con mucho amor y dedicación, acom-

pañado a miles de alumnos de las salas de 3, 4 y 5 años, hasta jubilarse en el año 2013.

Sus colegas, directivos y la comunidad del Instituto Dámaso Centeno en general la recuerdan por su profesionalismo, su alegría, su creatividad y su entusiasmo, sus canciones, sus bailes y su imaginación.

Con una fuerte implicación en el barrio, Ana María fue una de esas personas que contribuyen a la solidaridad y a los valores que permiten que cada día sea más justo.

Hoy 6 de abril, a dos años de su fallecimiento, su esposo Horacio Trípodi; sus hijos, Luciana y Matías; sus nietas, Luna y Violeta; así como también sus familiares y compañeras la recuerdan con su sonrisa de siempre. Porque siempre estará entre nosotros.



Aniversario del Hospital Durand

Pocos antes de fallecer, el Dr. Durand dispuso que sus bienes se destinaran a la construcción de un "Hospital para Hombres"

El albacea testamentario don Gabriel Tapia, informó a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires sobre el contenido del legado. Se dispuso entonces, que el Dr., José Penna se ocupara de encontrar un predio acorde en este barrio que contaba solamente con una Estación Sanitaria: la de San Carlos Norte. El Dr. Penna, notorio higienista, consideró que la quinta de Espeleta era la indicada, siendo adquirida de inmediato, llamándose a licitación para construir un hospital con capacidad para 220 camas y un presupuesto estimado en 700.000.- pesos.

Se presentaron 9 proyectos que estuvieron expuestos en la calle Malpú N° 12 y que dieron lugar a diversas controversias. En definitiva, se adjudicó la construcción de la obra al Ingeniero Alfredo R. Buschiazzo.

El 20 de junio de 1909 a las 15,30 hs, en presencia del Arzobispo de Buenos Aires, Mon-

señor Mariano Espinosa, el Sr. Intendente Municipal, don Manuel Guiraldes, el director de la asistencia Pública, funcionarios, damas y caballeros de la sociedad porteña y vecinos de la zona, el albacea testamentario, don Gabriel Tapia y su esposa María Posadas de Tapia - quienes actuaban como padrinos de la ceremonia - se colocó la piedra fundamental del Hospital.

El acto finalizó con la entrega de medallas recordatorias las cuales tenían impresas en el anverso la efigie del Dr. Durand y en el reverso una leyenda que decía "Dejó sus bienes para construir el Hospital".

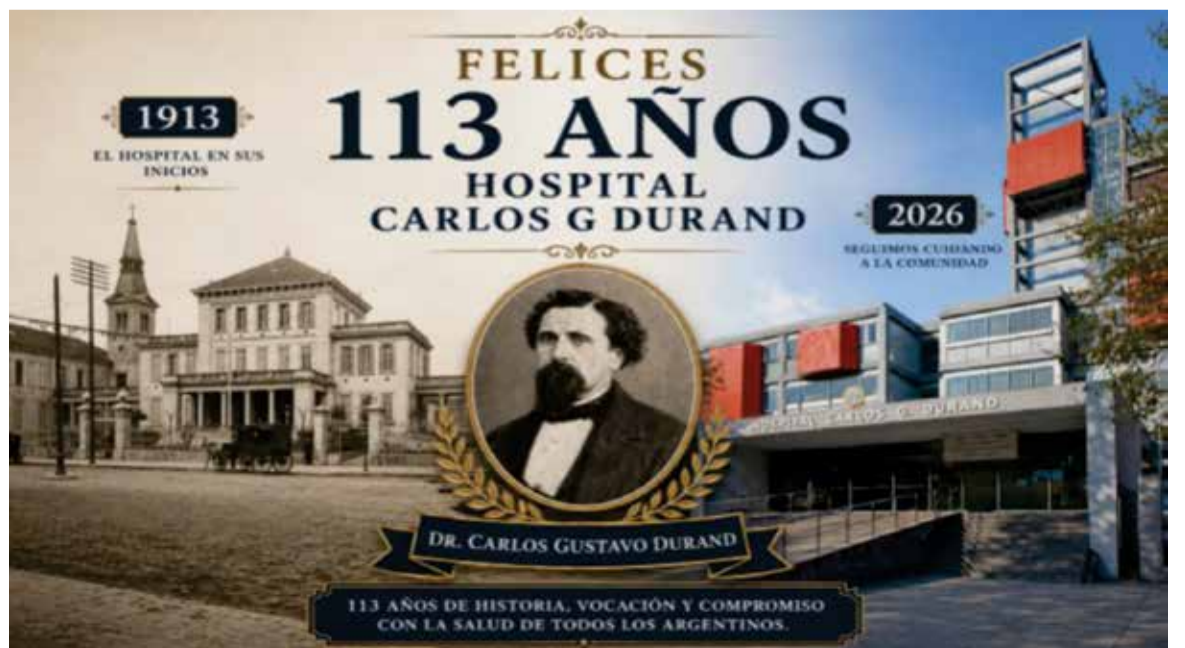
Los trabajos demandaron dos años y tres semanas, lo que motivó una serie de interpelaciones en el Honorable Consejo Deliberante, además de solicitarse un incremento de 50.000.- pesos, destinados a la ejecución de las obras sanitarias. El día 18 de marzo de 1912, el albacea hizo entrega del hospital a la comuna, siendo Intendente Municipal el Dr. Joaquín S. de Anchorena y Director de la Asistencia Pública

el Dr. Horacio Piñero. En este acto, el Sr. Tapia -hijo de don Gabriel y a su vez, inspector de las obras - procedió a entregar las llaves del edificio (recuerda la anécdota que estas llaves, inmediatamente se perdieron y no volvieron a ser encontradas jamás, como si premonitoriamente este hecho significara que las puertas del Hospital Durand, no se cerrarían " in saecula saeculorum en (por

) los siglos de los siglos ».A pesar de estar prácticamente terminado, demandó aún un año más y un incremento de 300.000 pesos moneda nacional, completar " las instalaciones de aquel (se refería al hospital), con los servicios de luz, calefacción, tanques, mueblaje, etc. con el objeto de librarlo al servicio público.

El día 28 de abril de 1913, fue habilitado, recibiendo sus

primeros pacientes - todos hombres, por expresa disposición testamentaria del Dr. Durand . Muy pronto se vio la necesidad de ampliar la atención también a las mujeres. Para ello, se contó con el asesoramiento del Dr. Adrián Beccar Varela y la intervención del Dr. Marcelino Herrera Vega, quien obtuvo la autorización para habilitar un servicio de Ginecología y Obstetricia.



Pedí el retiro gratuito de los residuos voluminosos.

En una Ciudad limpia y ordenada vivís mejor.



@ amym.higieneurbana | www.amym.com.ar



Vamos por más

VACUNAS AL DÍA PARA PREVENIR ENFERMEDADES.

Las vacunas del calendario nacional no requieren orden médica, son gratuitas y se aplican sin turno en hospitales y Centros de Salud de la Ciudad.

Encontrá el vacunatorio más cercano en buenosaires.gov.ar/Vacunatorios

