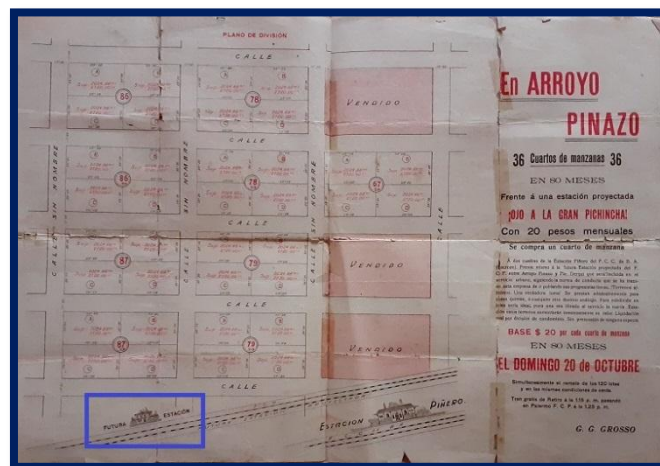


Estación “Sol y Verde”

El 2 de julio de 2008, fue inaugurada la Estación Sol y Verde de la Línea San Martín, gestiones que se habían iniciado en la década del ochenta, cuando los vecinos solicitaban una parada del Ferrocarril General San Martín entre las estaciones de José C. Paz y Presidente Derqui.

La referencia más antigua de contar con una estación intermedia entre las de José C. Paz y Presidente Derqui, con una distancia entre ambas de 9,600 kilómetros, la encontramos en un plano de loteo del 20 de octubre de 1912, cuando la firma G. G. Grosso puso en venta 36 cuartos de manzana ubicadas entre las actuales calles Esmeralda, Trelles, Álvarez Thomas, 11 de septiembre, Brughetti y Agrelo, parte de los actuales Barrios Alberdi Oeste y Frino



Plano de loteo de firma G. G. Grosso

Observando el plano precedente, a la altura del cruce de la actual calle Chacabuco con las vías de Ferrocarril San Martín, señala una “Futura Estación”, informando, en cuanto a la ubicación de las 36 cuartos de manzanas, que se encontraban “a dos cuadras de la estación Piñero del F. C. C. de B. A. (Lacroze – después Ferrocarril Urquiza). Frente mismo a la futura Estación proyectada del F.C.P. (hoy San Ferrocarril San Martín), entre Arroyo Pinazo (actual José C. Paz) y Pte. Derqui que será incluida en el servicio urbano, siguiendo la norma de conducta que se ha trazado esta empresa de ir poblando sus progresistas líneas”. En cuanto al destino que se le puede dar a estos cuartos manzanas, G. G. Grosso expresaba “¡Terrenos altísimos. Una verdadera loma! Se prestan admirablemente para casas quintas, o cualquier otro destino análogo. Para subdividir en lotes sería ideal, pues una vez librado

al servicio la nueva Estación estos terrenos aumentarán inmensamente su valor”.

Tal vez el anuncio de la Inmobiliaria Grosso fue mera especulación porque pasaron muchos años y el proyecto de la “futura estación” no se concretó.

Setenta y tres años después, en noviembre de 1984 el periódico “Nuestro Medio”¹, bajo el título “Estación Vucetich de la línea San Martín” informaba que: *“la Honorable Cámara de Diputados de la Nación se ha expedido favorablemente respecto a un proyecto presentado por el diputado nacional Jorge Luis Horta, referido a la construcción de un apeadero en la línea del Ferrocarril San Martín a la altura de Vucetich”*; agregando que la gestión del diputado Horta la realizó *“en mérito a la petición vecinal en ese sentido, pues Vucetich es una zona de vertiginoso crecimiento demográfico”*.

Ya para entonces en la zona, además del Barrio Vucetich surgido en 1956, se habían realizado otros loteos formándose los Barrios Urquiza, San Atilio, Sol y Verde, Sagrada Familia, La Paz y Roosevelt, entre otros, aumentando considerablemente la población que contaba con una sola línea de colectivo, que había comenzado a circular en 1963 desde Vucetich hasta José C. Paz, con siete servicios diarios de ida y siete de vuelta los días hábiles, los domingos se reducía un servicio. El 28 de junio de 1967, por medio de la Ordenanza N° 4767/67, el Intendente Rodolfo Arenazza autorizó su circulación en forma definitiva con el nombre de Transporte Juan Vucetich, Línea N° 743, bendiciendo los coches al año siguiente el Padre Cristóbal Radic.



Bendición de los colectivos de la Línea N° 743

Retomando el periódico “Nuestro Medio”, informaba que la estación *“es una vieja aspiración vecinal que ha sido finalmente encaminada gracias al empeño de sus vecinos como el señor Hugo Barbieri, el concejal Mario De*

¹ Periódico “Nuestro medio”, N° 71 – noviembre de 1984

Britos y el señor Lucio Jaime, presidente de la Sociedad de Fomento Roosevelt, y el resto de entidades vecinales de la zona”.

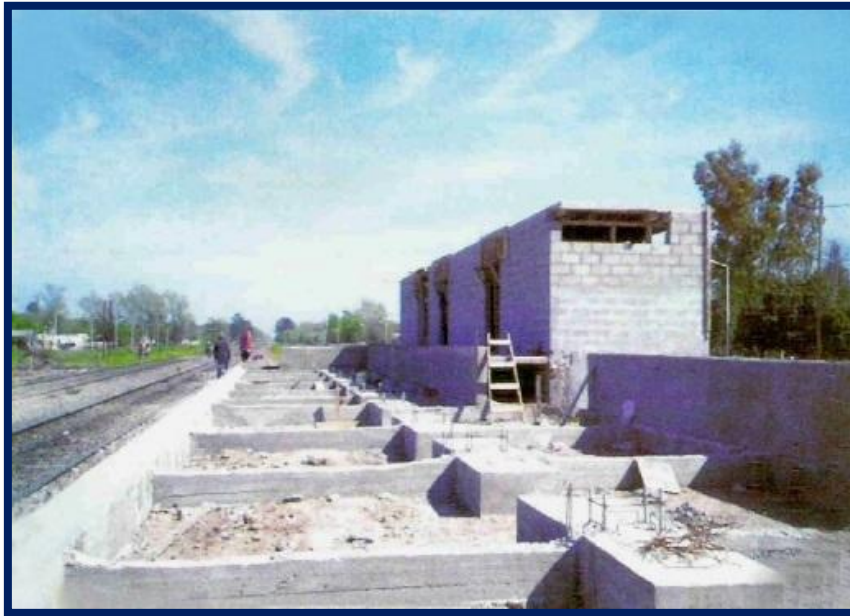
Sin embargo pasarán nuevamente varios años agravándose la situación, por un lado el 11 de marzo de 1993, cuando el gobierno del Presidente Menem cerró el ramal del Ferrocarril Urquiza clausurando la estación Vucetich, privó a la población de los dos servicios diarios del coche motor hacia y desde Federico Lacroze, y por el otro el aumento poblacional hizo posible que ingrese el Transporte Sargento Cabral, Línea 741 A, cubriendo el servicio desde la estación de José C. Paz hasta el barrio Sol y Verde; pero ambas líneas –743 y 741A– resultaban insuficientes para la población, por ello continuaron las gestiones vecinales en pro de la estación ferroviaria, incluso llegaron en varias oportunidades a cortar el paso de los trenes, para que su pedido sea escuchado..

En el 2007, la Municipalidad de José C. Paz publicó la revista “José C. Paz un Pueblo de trabajo”, donde bajo el título “*Estamos construyendo la estación Sol y Verde*” informaba que “*la intención del intendente es que los barrios periféricos del distrito tengan medios de transporte que les permitan transitar desde y hacia sus hogares. Por eso estamos construyendo la estación de este barrio tan importante*”.



Estación “Sol y Verde” en construcción

La obra comprendía dos andenes enfrentados, uno en la vía ascendente y otro en la descendente, con las respectivas boleterías, oficinas y sanitarios.



La Línea San Martín anunciaba con carteles que a partir del lunes 7 de abril de 2008 cambiarían los horarios del servicio suburbano, remitiendo a los pasajeros a que consulten el nuevo diagrama en las distintas estaciones de la Línea. En el mismo ya se incluía la Estación “Sol y Verde”, estando la misma en la última etapa de construcción por ello se informaba mediante carteles que oportunamente se comunicaría la inauguración y la habilitación para el ascenso y descenso de pasajeros.

Se fijó la inauguración para el día 2 de julio de 2008, pero por el suplemento zonal de Clarín² sabemos que una semana antes *“Los trenes del San Martín ya paran en la estación Sol y Verde, José C. Paz... se trata de la segunda estación del ramal en ese Partido. Por ahí, sólo pasaban dos colectivos. Si bien la inauguración oficial de la estación es la semana que viene, ya está funcionando. Ahora los vecinos pueden llegar a Pilar en 16 minutos y a Retiro en una hora y cuarto”*.

La revista “1999 – 10 años de Crecimiento – 2009”, editada por la Municipalidad de José C. Paz, informaba que *“la Estación Sol y Verde concreta un deseo de una vasta zona donde los vecinos podrán viajar y regresar a sus hogares en tiempo y forma. La mediación de la actual gestión fue fundamental para que la misma tuviera resolución favorable ante la inoperancia de los funcionarios a cargo del ente autárquico de ferrocarriles, ya que los mismos no padecían el sacrificio diario del vecino de Sol y Verde. Hoy la flamante estación*

² <https://www.clarin.com/ultimo-momento/trenes-san-martin-paran-estacion-sol-verde-jose-paz>

es motivo de júbilo para esta basta barriada paceña y un polo de crecimiento y desarrollo comercial inmediato frente a esta nueva realidad”.



Estación “Sol y Verde” una semana antes de la inauguración



Estación “Sol y Verde” dos meses después de la inauguración

En el año 2014, al renovarse el material rodante de la Línea se debió elevar los andenes, para poder realizar esta obra se montó un andén provisorio con estructura metálica y piso con tabloncillos de madera a continuación de la estación.



2014: Anden provisorio



Andenes elevados