



EXPTE. D-3034

/10-11



Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires

## PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

### RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires para, que a través del organismo que corresponda, informe a la brevedad y por escrito sobre lo que a continuación se plantea:

1).- Explique por qué, en virtud de que el PEN no ratificó el Convenio suscripto el 26 de agosto de 1993 entre La Nación y la Provincia -aprobado por el artículo 1º de la Ley provincial N° 11.547-, igualmente la Provincia se hizo cargo de los servicios ferroviarios de transporte interurbanos de pasajeros que se indican en el Anexo I del citado Convenio (desde Plaza C. a B. Blanca, Quequén Bariloche y Bolívar; desde Once a Toay, General Pico, Lincoln, Gral Villegas; Pasteur y Darregueira; desde Retiro a Alberdi y Junín; desde F. Lacroze a Rojas).

2).- Exponga las causas por las cuales la Provincia no subcontrató los servicios de transporte interurbano de pasajeros, a prestar en el ramal Altamirano-Mar del Plata-Miramar, tal como se había comprometido según el Convenio Nación-Provincia oportunamente firmado el día 26 de agosto de 1993 y aprobado por el artículo 2º de la Ley N° 11.547.

3).- Informe si -dado que la Provincia no cumplió con lo acordado con la Nación respecto de subcontratar los servicios mentados en el punto anterior- el dicho Convenio no debería considerarse caído mucho antes que la Nación dictase el Decreto N° 1.261/04

4).- Presente el detalle completo del material rodante entregado por la Nación a la Provincia -locomotoras, vagones de pasajeros, vagones de cargas, furgones, etc- y la descripción de su estado en aquel momento.

5).- Brinde el detalle del estado de la infraestructura -cantidad de estaciones, vías, cambios, terrenos, apeaderos, talleres, etc.- al momento de la entrega de Nación a Provincia.

6).- Brinde el detalle de los bienes adquiridos por la Provincia desde el momento que asumió la administración de los servicios enumerados más arriba hasta la fecha.

7).- Enumere de la cantidad de servicios -como así también de sus frecuencias y la composición de los trenes- asumidos por Provincia al momento de la asumir la concesión.

8).- Informe del grado de cumplimiento de las frecuencias de los aludidos servicios; de las causas del levantamiento de algunos de ellos, de los planes a llevar a cabo para su reposición, etc.

9).- Brinde el detalle de las obras de infraestructura realizadas por la Provincia desde el momento que asumió la administración de los servicios enumerados más arriba hasta la fecha.

10).- Presente las estadísticas completas -anuales- de la cantidad de pasajeros transportados y de la recaudación obtenida.

11).- Brinde el detalle de los presupuestos anuales asignados por Provincia a los servicios y las cantidades pecuniarias invertidas -año tras año- en material rodante y obras de infraestructura y otros bienes.

12).- Exprese los montos recibidos en concepto de subsidios otorgados por la Nación -según Decreto nacional N° 1.006/03- y el destino que se dio a los mismos.

13).- Brinde el detalle completo del personal transferido de Nación a Provincia (1.299 operarios, según los Convenios firmados el 26 de agosto de 1993); si se mantuvo ese número, si hubo bajas por jubilación, por retiro voluntario, renuncias o despidos; si hubo incorporaciones; cantidad de juicios laborales y la escala salarial a lo largo del período que la Provincia administró los servicios.

14).- Exprima los montos pagados en concepto de peaje a las empresas concesionarias de servicios de transporte de cargas o de pasajeros y si existen deudas pendientes.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



- 15).- Explique las causas por las que continúan interrumpidos los servicios entre B. Blanca y Carmen de Patagones.
- 16).- Idem entre Plaza Constitución y Tandil.
- 17).- Idem entre Plaza C. y Balcarce y Quequén.
- 18).- Idem entre Estación Once y General Pico y Santa Rosa.
- 19).- Presente un informe minucioso sobre el estado actual de la infraestructura de vías y sobre los tramos más comprometidos. Asimismo, informe exhaustivamente respecto del estado del parque rodante al momento de la firma del Convenio del 8 de febrero del 2007 y en la actualidad.
- 20).- Proporcione la estadística general de accidentes sufridos -o provocados- por los servicios provinciales de transporte de pasajeros desde el momento que al Provincia asumió su prestación hasta la fecha.
- 21).- Informe acerca de las investigaciones realizadas por la Unidad Ejecutora a raíz de la denuncia publicada por el diario "Perfil" el día 27 de octubre del 2008, respecto de la desaparición de más de treinta (30) locomotoras de Ferrobaires.
- 22).- Dé las explicaciones pertinentes de por qué no se concretó el proyecto de la rehabilitación del Ferrocarril Provincial: La Plata – Avellaneda – Constitución, cuando el promotor del proyecto fue la mismísima Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial dependiente del Ministerio Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires.
- 23).- Dé precisiones respecto de cuál es el estado de ejecución y cumplimiento del Convenio -subscripto el 8 de febrero del 2007 por la Nación y la Provincia- por medio del cual la segunda restituía los servicios ferroviarios que oportunamente habían sido concedidos a la Provincia de Buenos Aires en el marco de los Decretos del Poder Ejecutivo Nacional N° 1.168/92 y N° 770/93.
- 24).- Si se han conformado la Unidad Operativa de Transferencia y la Unidad de Gestión Operativa de Servicios Ferroviarios -en 1993 concedidos a la Provincia y luego restituidos a la Nación- de acuerdo con las cláusulas tercera y cuarta del referido Convenio del 8/2007.
- 25).- Si la Nación aporta el dinero necesario para la prestación de los mencionados servicios; en caso afirmativo, informe del detalle de los importes.
- 26).- Si la Nación ha efectuado a la Provincia algún reclamo de resarcimiento económico por motivo de la no restitución -o el no reemplazo- de parte del material rodante oportunamente recibido por la segunda el año 1993. Si se ha visto afectado el porcentaje de la coparticipación federal a recibir por la Provincia por tal motivo.
- 27).- Si conoce de la existencia de planes o proyectos elaborados por la Unidad Operativa de Transferencia -de acuerdo con el inciso f) de la cláusula Tercera y con la cláusula Sexta del Convenio del 8/2/07- con el fin de garantizar el funcionamiento de los servicios ferroviarios oportunamente concedidos a la Provincia.
- 28).- Si continúa existiendo y -en caso afirmativo- cuáles son las funciones que desempeña la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial.
- 29) Toda otra información de interés sobre el particular.

  
CARLOS ALBERTO NIVIO  
Diputado Provincial  
H. Cámara de Diputados  
Pcia. de Buenos Aires.



## FUNDAMENTOS

El curso adoptado por la política ferroviaria nacional oscila, desde la década de los '90, alrededor de tres ejes -por separado- con un resultado que apunta a la desintegración -lenta pero segura- del Sistema Ferroviario.

a).- El primero de tales ejes es el transporte de cargas, el cual ha quedado en manos de empresas concesionarias de capitales privados; cada una de ellas trabaja de modo independiente y falta la coordinación necesaria para constituir un "sistema".

Las concesionarias han renegociado -o están haciéndolo aún- sus contratos con el Estado, con resultados harto beneficiosos para sí mismas. En efecto

- 1) les han sido condonadas sus deudas en concepto de canon y eximido del pago del mismo;
- 2) las inversiones a realizar serán el 10 % de la facturación y sólo destinadas a la conservación del material rodante;
- 3) el Estado se hace cargo del costo de inversión en infraestructura, aun en las vías donde corran trenes de pasajeros;
- 4) los importes adeudados en concepto de multas por incumplimientos de Contrato se destinarán a inversiones.

b).- El segundo eje es el transporte de pasajeros dentro de la Región Metropolitana; servicio prestado por empresas privadas, el cual depende absolutamente de los subsidios que entrega la Secretaría de Transporte de la Nación. Sufre serias deficiencias y causa innumerables inconvenientes a sus usuarios.

En este caso el Estado asume cada día más obligaciones, haciéndose cargo del personal de las empresas a las que se retiró la concesión, inversiones en infraestructura, etc., etc. No debe olvidarse que se trata de un servicio de masas y que allí, en el Área Metropolitana, está -precisamente-la gran fuente de votos oficialistas.

c).- El tercer eje consiste en la reasunción -de parte del Estado nacional, a partir del año 2004- de la prestación de algunos servicios de transporte de pasajeros interurbanos, muchos de los cuales estaban en manos de Gobiernos provinciales y eran muy deficientes. No obstante, la calidad y frecuencia de tales servicios no es buena, sobre todo si se la compara con la que tenían antes de 1990.

Un caso especial es el convenio que hicieron la Nación y la Provincia de Entre Ríos por medio del cual se creó la Unidad Ejecutora Ferroviaria de esa provincia con el objeto de recuperar la infraestructura

Un adecuado diagnóstico del problema necesita previamente del conocimiento del estado actual, es decir, contar con un estudio exhaustivo del estado y la condición de la infraestructura de las vías, del material rodante, las estaciones, estimación de costos de reparación y operación, etc., etc.

En la realidad, no hay datos que permitan evaluar con certeza el patrimonio disponible, se desconoce el estado de las pocas inversiones realizadas, no se fiscaliza a las empresas concesionarias, etc. El corolario de tal situación ha sido la renegociación de los contratos ferroviarios en términos predatorios para el Estado, la obsolescencia del material rodante y las vías, la toma de decisiones apresuradas sin una visión global del sistema; en síntesis, la única política ferroviaria existente es -paradójicamente- la ausencia de política ferroviaria.

El ferrocarril ha sido fracturado en sectores para carga y metropolitanos. En las concesiones de carga, a los dueños de la concesión se les dieron enormes privilegios: se les permitió bajar a 50 kilómetros por hora la velocidad de circulación, lo que implica nulo mantenimiento; se les impuso el pago de un canon y se los comprometió a realizar inversiones... que no se cumplieron. El resultado es que son ferrocarriles que cumplen función sólo dentro del esquema comercial. Sólo llevan sus productos. Lo peor, como se ha señalado, es la desintegración como sistema, que va totalmente en contra de la economía del transporte. Se incrementan todos los costos indirectos que paga la sociedad, se incrementan los subsidios -como los de los ferrocarriles metropolitanos- por costos operativos y mediante las inversiones del Estado.

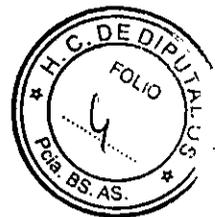
El servicio de pasajeros interurbano de la Provincia de Buenos Aires actualmente se halla a cargo de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.). Para su explotación, la Nación transfirió a la Provincia dos sistemas de operación:

1. Concesión Integral del Ramal Plaza Constitución - Mar del Plata - Miramar, incluía el ramal Guido-Madariaga-Vivoratá, ramal clausurado desde 1961.
2. Concesión del Servicio Interurbano de Pasajeros: consistente en la explotación de los ramales ferroviarios de Pasajeros de las Ex Líneas Roca -Sarmiento - San Martín - Urquiza.

Ambos sistemas fueron ofrecidos a la Provincia de Buenos Aires -para serle transferidos- mediante el Decreto N° 1.168/92, tomando posesión de ellos el 26/08/1993.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Por medio del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 770 del 19 de abril de 1993 se concedió a la Provincia explotación integral del sector Altamirano - Mar del Plata - Miramar, perteneciente a la línea Roca, de la Red Ferroviaria Nacional.

Asimismo, por medio de la Ley provincial N° 11.547, se aprobaron tres Convenios entre la Nación y la Provincia de Buenos Aires, en el cual la primera cedió a la segunda la concesión de la explotación de una serie de servicios ferroviarios de transporte de pasajeros.

Al respecto es importante destacar que uno de los tres Convenios contenía una cláusula que supeditaba su entrada en vigor a la ratificación por el Poder Ejecutivo Nacional y el Poder Legislativo de la Provincia de Buenos Aires, lo que ocurriera último. El PEN nunca refrendó el Convenio en cuestión; por lo tanto, éste no adquirió vigencia. No obstante lo señalado, la Provincia se hizo cargo de los servicios.

Por otra parte, debe señalarse, con relación al ramal Altamirano-Mar del Plata-Miramar, que el mismo fue cedido por la Nación contra el compromiso provincial de llamar a Licitación Pública para entregarlo en concesión a empresas privadas. La Provincia tenía un plazo de 30 (treinta) días para efectuar el llamado a licitación y no cumplió; por lo que cabe preguntarse si el Convenio no caducó por tal incumplimiento.

En lo que respecta al tramo entre Plaza Constitución - Alejandro Korn, las vías pertenecen al concesionario Metropolitano S.A. (TMR), por el cual la U.E.P.F.P. debe pagar a aquél el canon correspondiente por el uso de sus vías.

La U.E.P.F.P. realizó los trabajos de mejoramiento de la vía a Mar del Plata, en la rehabilitación del ramal General Guido-Vivoratá llegando hasta General Madariaga el 21/05/1994, fecha en que se reanudó el servicio. Continuando con las tareas de extensión del servicio se construyó el ramal desde General Madariaga hasta Pinamar, obra que fue inaugurada el 07/12/96 y se encuentra en explotación.

A pesar de lo referido, el nivel y la calidad de los servicios prestados por la U.E.P.F.P. ni siquiera alcanzaron los que existían antes de recibirlos de manos de la Nación.

La que sigue es la lista de los servicios de pasajeros -que corrían dentro del territorio de la Provincia de Buenos Aires- que desaparecieron a partir de la política implantada por el Estado nacional en la década de los años '90.

A) Ferrocarril General Roca

1)- El tren N° 347-348 "El Platense" salía de La Plata y se dirigía a Mar del Plata, sirviendo a los pueblos del aislado ramal Ringuet - Brandsen. El servicio fue eliminado.

2)- Los trenes a Mar del Plata no eran pocos: estaban el N° 337-338 "Lobo de Mar", el 309-310 "Stella Maris", el 311-312 "El Torreón", el 315-316 "Neptuno", el 321-322 "Atlántico", el 323-324 "Punta Mogotes", el 331-332 "Delfin", el 335-336 "Cruz del Sur" ó el 4001-4002. Muchísimas opciones, hoy desaparecidas. Hoy, este crucial corredor, apenas está servido por un servicio deficiente y poco confiable.

3)- La localidad de Tres Arroyos recibía servicios del tren N° 317-318 desde Plaza Constitución. Tres Arroyos nunca más ha visto un tren de pasajeros desde entonces.

4)- El tren N° 333-334 "Brisas del Mar" hacía el recorrido desde Plaza Constitución hasta Quequén, vía Las Flores. Hoy el servicio existe, pero se presta con una triste frecuencia semanal, y no está exento de descarrilamientos y atrasos escandalosos. Además, corre vía Maipú - Balcarce, por lo tanto, las localidades entre Las Flores y Tamangueyú, carecen del servicio.

5)- Los trenes N° 319-320 y 343-344 recorrían el ramal Plaza Constitución -Bolívar. A pesar de que el servicio se mantuvo luego del 10 de Marzo de 1993, posteriormente fue acortado a 25 de Mayo, por inundaciones. El mantenimiento de vía en este sector fue prácticamente inexistente, logrando la prestación de un servicio decadente.

6)- El tren N° 303-304 "Arrayanes" que unía Plaza Constitución con Bariloche, al igual que el N° 307-308 "Lagos del Sur". Nada quedó de ellos.

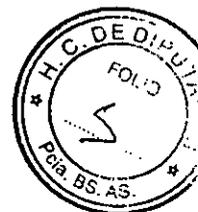
7)- El tren N° 339-340 iba de Bahía Blanca a Bariloche,

8)- También fue eliminado, junto con el N° 329-330 "Expreso del Sur", de Plaza Constitución a San Antonio Oeste. Afortunadamente, el tramo Viedma - Bariloche hoy es explotado por la empresa estatal "SEFEPA", perteneciente a la provincia de Río Negro. El servicio, por excepción, es prácticamente el mejor que existe en este momento en Argentina.

9)- El tren N° 313-314 "Estrella del Valle" unía Plaza Constitución con Neuquén.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



10)- El N° 393-394, Neuquén con Zapala. Increíblemente, estos importantísimos servicios también fueron eliminados, al igual que el 349-350 "El Comahue".

11)- La formación N° 327-328 iba de Olavarría a Bahía Blanca. Hoy ese tramo solo es atendido por el "Bahía" de Ferrobaires.

12)- Los trenes N° 384 a 389 hacían Plottier - Steffenelli - Chinchinales. Ahora, son parte de la historia.

13)- Las formaciones Nos 398 a 401, de Bariloche a Pilcaniyeu.

14)- Los "locales" a Chascomús, Gral. Belgrano y Monte, no pudieron escapar de la clausura, y fueron eliminados.

15)- También desaparecieron el tren Obrero Bahía Blanca - Bordeu", los trenes 4049 a 4054 "Obreros de Bahía Blanca a White" y el Tren Obrero Tandil - Tandil Playa.

16)- Lo único positivo ha sido el establecer el tren N° 307-308 con trayecto Plaza Constitución - Pinamar.

#### B) Ferrocarril General Sarmiento

La línea Sarmiento fue prácticamente desmantelada:

1)- El tren N° 155-156 "El Puelche" cubría el corredor Once - Sta Rosa - Toay. Hoy está desaparecido, y un precario servicio une Once con Carlos Casares, realizando menos de la mitad de su recorrido original, y con una regularidad lamentable

2)- La formación N° 189-190 corría de Once a Darregueira. Desde allí, uno podía seguir con el de carga con coche N° 6633-6634, hasta Alpachiri. Nada quedó de ellos. La posibilidad de ir a Villegas, Cuenca, ó Ing. Luiggio con el tren N° 151-152 "El Lucero", ha quedado trunca.

3)- El tren N° 159-160 "El Caldén" de Once a Gral. Pico. Nada queda de él, y buena parte del trazado que utilizaba se encuentra bajo agua.

4)- El tren N° 183-184 hacía el trayecto Gral. Pico - Telén, y el N° 6163-6164, de carga con coche que corría de Gral. Pico a Arizona. Hoy, el futuro de estos ramales radica en el levantamiento de sus rieles.

5)- El tren N° 153-154 de Once a Realicó es solo un recuerdo.

6) Sucede lo mismo con la formación N° 4051-4052 de encomiendas, entre Once y Pehuajó.

Actualmente, los trenes a Bragado corren diariamente, con una puntualidad lamentable, y contando con una sola locomotora en toda la línea. Dos veces a la semana, este tren extiende su recorrido a Lincoln. En eso se resume la actualidad del Sarmiento. Por su parte, los Talleres de Mechita, hoy apenas mantienen a 60 operarios de los 800 que tenían originalmente.

#### C) Ferrocarril General Urquiza

1)- La localidad de Rojas, en la Provincia de Bs As, recibía los trenes N° 2321 a 2325, desde la estación Federico Lacroze. Los rieles oxidados hoy día nos recuerdan la injusta eliminación de este servicio.

Según un informe de la Secretaría de Transporte de la Nación -firmado por el Ing. Ricardo Jaime- del día 1 de febrero del 2008, la Provincia recibió 46 locomotoras, 10 coches motores FIAT 7171, 389 vagones de pasajeros y 392 de carga.

Es menester citar un artículo periodístico publicado por el diario "Perfil" del 27/10/08 -firmada por el periodista Franco Ruiz- acerca de la desaparición de más de 30 locomotoras de Ferrobaires. Denuncia gravísima que debería ser investigada por el Gobierno provincial hasta sus últimas consecuencias. Sobre todo, porque en el Convenio del 26 de agosto del 1993 obligaba a la Provincia a restituir todos los bienes que ésta hubiese recibido en concesión. al inicio, en su estado normal de mantenimiento, salvo el deterioro motivado por el paso del tiempo y el uso normal. También deberá entregar sin cargo aquellos bienes que reemplazaron a los que terminaron su vida útil. Es esencial recalcar que la Provincia afianzó sus obligaciones mediante la afectación de su cuota de coparticipación federal de impuestos.

Otro tema a dilucidar es la cantidad de personal que fue incorporada por la U.E.P.F.P. a lo largo de su administración. En efecto, los Convenios del 26/8/93 dicen claramente que la Nación transfería 1.299 trabajadores a la Provincia; sin embargo, en una publicación editada por la Unidad Ejecutora, el año 2005, se afirmaba que la misma contaba con



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Es preciso señalar la importancia que tuvo el Ramal La Plata – Avellaneda. Dos opciones se habían estudiado para la construcción del ramal a Avellaneda. La primera de ellas era siguiendo paralelamente la vía Quilmes del Ferrocarril Sud, entre ésta y la ribera, que como ventaja presentaba un perfil escasamente accidentado y estaba prácticamente libre de cruces a desnivel. Asimismo, el costo de expropiación no representaba un gran problema. A pesar de ello, existía una serie de obstáculos, como lo eran la estación Hipódromo y las líneas de acceso al puerto y ensenada del Ferrocarril Sud. Además, en parte, el recorrido atravesaba zonas anegables, por lo que la construcción de terraplenes elevados implicaría mayores costos. Por estos motivos, este trazado fue dejado de lado. La segunda opción presentaba caracteres opuestos, ya que se procuró alejarla de las dos líneas tendidas entre Buenos Aires y La Plata para evitar las zonas ya servidas y así formar una propia franja de influencia. Asimismo, se buscó la conveniencia de acceder a centros poblados a los efectos de un tráfico inmediato en la línea. El cruce del ramal Ringuet - Brandsen del FC Sud se efectuaría a bajo nivel, debido a que el perfil longitudinal lo permitía. En cambio el cruce del ramal Mármol - Villa Elisa fue localizado entre Varela y Bosques por la necesidad de evitar un segundo cruce: el de la línea Bosques - Berazategui. En este caso, el cruce se efectuó a alto nivel. Dados los altos precios del terreno en esta línea proyectada, se limitó a 20 metros el ancho de la zona de vía, salvo en algunos casos donde se necesitaron ampliaciones.

Los cálculos fueron hechos teniendo en cuenta el establecimiento de una doble vía, aunque solo se construyó una, para la que fue elegida la margen izquierda (en el sentido ascendente, mirando de La Plata a Avellaneda) a fin de orientar las estaciones buscando el máximo de horas solares. En un principio este ramal contaría con 6 estaciones, pero con los años se fueron sumando más. El largo total del ramal desde estación La Plata ascendía a 50,9 km. Cabe destacar que para el cálculo de las distancias, el kilómetro cero de la línea se encuentra en el Puerto de La Plata y la estación del mismo nombre en el kilómetro cinco.

El año 1971, un decreto clausuraba la línea de La Plata a Avellaneda, pero no se llegó a aplicar. Sin embargo, el año 1969 se construyó un enlace entre el Ferrocarril Midland, el Provincial y el Puerto de Buenos Aires uniendo Intercambio Midland con Avellaneda por el mercado de lanares y desde Empalme Ribera a Retiro por el tercer riel del Puerto de Buenos Aires.

En julio de 1977 se clausuró definitivamente para pasajeros este ramal. Lo curioso del caso es que, al día de hoy, sigue en teoría habilitado para el tráfico de carga, a pesar de faltar partes de su traza, en ciertos sectores totalmente tapada, y haberse instalado sobre sus vías asentamientos humildes y centros recreativos.

El año 1992 la Provincia anunció la reapertura del tramo entre Avellaneda y Monteverde, y el 13 de diciembre, confirmando la reapertura, el entonces gobernador Duhalde recorrió en un tren especial el trayecto. La reapertura nunca se produjo, y ese tren fue el último, a pesar de la promesa. Algunas topadoras en Lanús se apresuraron a tapar la vía, según los vecinos, con tierra contaminada de plomo sacada del tramo de la calle Gral. Rodríguez entre Centenario Uruguayo y San Lorenzo, que se estaba pavimentando para evitar la terrible contaminación de plomo que sufrían los pobladores del lugar.

En Avellaneda el supermercado Wall Mart para extender su playa de estacionamiento, dispuso el levantamiento de gran parte de la vía que era el acceso del ferrocarril Roca a la ex fábrica de Sasetru y que unía al Provincial con el resto de la trocha angosta.

El 1984, el Diputado radical Osvaldo Baqueiro y el Senador Manuel Moure presentaron ante la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, un proyecto para la reapertura de la línea del Ferrocarril Belgrano, conocido popularmente como "ferrocarril provincial".

En aquel momento la Jefatura de la línea Belgrano reconocía que la misma contaba con un juego de veinte coches y cinco máquinas para habilitar el servicio entre Avellaneda y Monte Verde, partido de Florencio Varela", señalando además que el servicio "puede transportar por día la cantidad de veinticinco mil personas, teniendo el servicio una frecuencia de cuarenta minutos".

Durante enero de 1987, informaba el diario "Clarín", técnicos italianos y sociólogos argentinos recorrieron los ramales del antiguo Ferrocarril Provincia de Buenos Aires "el Provincial" y el tramo Bartolomé Mitre-Delta, que el gobierno estudiaba para su reactivación.

El estudio mencionado indicaba "que los casi 75 kilómetros del Ferrocarril Provincial (F.C.P.B.A), que ya se llamaba F.C. General Belgrano, conservan sus vías usables, 12 de las 19 estaciones en pie y traza sin ocupación permanente", y que su reactivación "parece moderadamente rentable y mejoraría el nivel de urbanización, calidad de vida y servicios civiles para unos 750.000 habitantes".

El informe técnicamente era impecable, pero demasiado frío. No reflejaba la esperanza destruida de cientos de miles de personas: simples trabajadores, jornaleros que utilizaban el servicio para trasladarse a sus trabajos, empresarios, comerciantes y chacareros, que vieron hundirse sus sueños de progreso. Pueblos enteros languidecieron hasta transformarse en fantasmas de lo que fueron. Las estaciones, garitas, puentes, tramos de vías, son espectros de un sueño que aún permanece y que todavía se puede salvar.

Hoy la estación Avellaneda del Ferrocarril Provincial está convertida en un Museo Ferroviario.

La Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial -UEFP- del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires presentó el año 2005 un proyecto que



contemplaba la implementación de un nuevo servicio de pasajeros por ferrocarril, uniendo las ciudades de Buenos Aires con La Plata.

El corredor aludido, ubicado en terrenos pertenecientes a la Provincia de la Buenos Aires, respetaba la traza original del servicio que fuera interrumpido a fines de la década del '70, posee una longitud de 53,5 km, atravesando siete municipios, la capital de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los que comprenden una población del orden de los 6.500.000 habitantes, con una expectativa de viajeros por año estimados a la puesta de servicio definitiva, de 18.000.000.

Se preveía la construcción del ramal en un viaducto en altura en la totalidad de su recorrido, utilizando un servicio electrificado de trenes livianos de modo de ofrecer características acorde a las tecnologías actuales y teniendo en cuenta la incorporación de un centro de transferencia de pasajeros en la ciudad de Avellaneda, (límite de la Provincia de Buenos Aires).

Una particularidad de este proyecto era que desarrollaba más del 98 % de su extensión sobre la traza del ramal P1 del ex Ferrocarril Provincial, que había dejado de prestar servicio décadas atrás. Este servicio, unía las ciudades de Avellaneda, ubicada sobre la margen derecha del Riachuelo que la separa de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, principal Estado argentino. Sólo restaría la incorporación de un tramo de vía de menos de 1 (un) km de longitud para unir esa traza con la del corredor que lleva a la Estación Constitución. Esta estación es la terminal de ferrocarriles de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires de los corredores que la vinculan a la región sur, tanto de los servicios urbanos como interurbanos

#### DE LOS RECLAMOS DE LOS HABITANTES DE LA PROVINCIA

Finalmente, se ha realizado una recopilación de las necesidades y los pedidos más acuciantes respecto del servicio de ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires. De la lectura de diversos proyectos, solicitudes, reclamos, etc., publicados en diferentes medios de comunicación surgen las medidas a tomar que resultan más urgentes (la enumeración no implica necesariamente orden de prioridad)

- 1).- Reanudación de los servicios de transporte de carga al Puerto de Quequén.
- 2).- Rehabilitación -en algunos tramos, reconstrucción- del ramal entre La Plata y Avellaneda perteneciente al ex Ferrocarril Provincial; asimismo, llevar a cabo su conexión con la Estación Plaza Constitución. El propio gobierno bonaerense elaboró un proyecto en tal sentido que no se concretó. Cabe decir que -por Ley provincial N° 11.547- la Nación devolvió el citado ramal en toda su extensión al patrimonio bonaerense (para transporte de pasajeros).
- 3).- Restablecimiento de la conexión ferroviaria -para el transporte de cargas- con el Puerto de Mar del Plata (hay un Proyecto de Ley cuyo autor es Juan Tetamanti).
- 4).- Reanudación del servicio de transporte de pasajeros entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones suspendido desde el día 17 de marzo de 2010, como consecuencia de una tormenta de arena.
- 5).- Firma de un Convenio con la Provincia de Río Negro para coordinar los servicios entre Plaza Constitución-Carmen de Patagones (Ferrobaires) y Viedma-San Carlos de Bariloche (a cargo de la citada provincia) con el objeto de brindar servicio de transporte de pasajeros de Buenos Aires a Bariloche.
- 6).- Reanudación del servicio de transporte de pasajeros entre Plaza Constitución y Tandil, suspendido desde mayo del 2007 por falta de presupuesto.
- 7).- Reanudación de los servicios del ramal Estación Once-General Pico suspendido por causa del mal estado de las vías de Ferro Expreso Pampeano y por inundaciones.
- 8).- Reanudación de los servicios de transportes de pasajeros en toda la longitud del ramal Plaza Constitución - La Plata (vía Temperley).
- 9).- Establecer conexión ferroviaria para servicios de transporte de pasajeros entre Plaza Constitución y el Aeropuerto de Ezeiza (se trata de una vieja idea que nunca se puso en práctica.)
- 10).- Llevar adelante las gestiones necesarias para restablecer el servicio Plaza Constitución-Neuquén-Zapala; ya fuere ante la Nación o mediante al firma de un convenio con la Provincia de Neuquén.
- 11).- Instalación o rehabilitación de servicios de transporte de pasajeros solicitados o propuestos por los habitantes de diversas ciudades y pueblos; a saber:
  - a) Lincoln - Rancul (La Pampa); ramal inactivo desde hace veinte años: se ha anunciado en la prensa -el 20/9/09- que este pedido cuenta con el apoyo de la Nación y de la empresa Ferrocarril Unión Pacífico.
  - b) Propuesta presentada por la Senadora Alicia Mastandrea para establecer servicios de pasajeros entre



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Pergamino – Rosario (100 km)

Pergamino – San Nicolás (70 km)

Pergamino – Rojas – Junín (83 km)

Pergamino – Melincué – Firmat – Casilda - Rosario

c) Proyecto de Ley -se desconoce su autor- que propone la creación del denominado "Programa de Promoción del Transporte Ferroviario de Pasajeros en Ramales Secundarios"; a saber

Beiró – Carlos Tejedor

Bavio – Pipinas – Magdalena

Gral Lamadrid – Olavarría (a cargo de una cooperativa llamada "Ferrocoop")

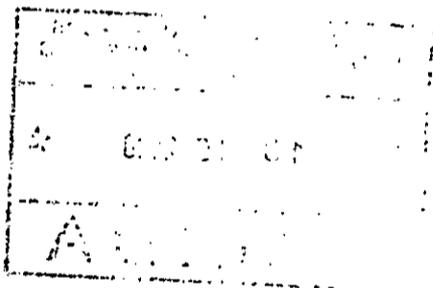
Unión de varias localidades del este y del centro de la Provincia de Buenos Aires (a cargo una cooperativa denominada "Ferroser")

Apoyo al proyecto del llamado "Tren Biodiesel" desarrollado por la Municipalidad de 25 de Mayo y la Universidad de La Plata.

Apoyo a un programa de recuperación de vagones de subterráneo para ser usados en General Rojas.

Apoyo económico a la "Asociación Civil Amigos del Belgrano", la cual se dedica -por iniciativa propia y gratuitamente- a mantener las vías e instalaciones del Ferrocarril Belgrano Sur sitas en territorio bonaerense.

Por las razones aquí expuestas, se solicita a los señores Diputados miembros de esta Cámara que acompañen con su voto positivo esta Solicitud de Informes.



*CARLOS ALBERTO NIVIO*  
Diputado Provincial  
H. Cámara de Diputados  
Pcia. de Buenos Aires.