



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

El Senado y la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires sancionan con fuerza de

LEY

ARTÍCULO 1°.- Créase el "ENTE ADMINISTRADOR DE LOS FERROCARRILES BONAERENSES", el que habrá de regirse por el Estatuto que como Anexo I forma parte de la presente y estará exento de todo gravamen provincial existente y de los que se crearen en el futuro en tanto sean aplicables a la actividad específicamente consagrada en dicho estatuto.

El Ente tendrá el carácter de persona jurídica de derecho público no estatal con capacidad para administrar, operar y explotar la infraestructura -vías troncales, ramales-, el material rodante, servicios, maquinarias, inmuebles, estaciones, instalaciones, señales y demás accesorios- afectados al servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y de cargas, que han sido transferidos a la órbita provincial de conformidad con los convenios celebrados oportunamente con el Estado Nacional a tal efecto.

ARTÍCULO 2°.- El Ente Administrador de los Ferrocarriles Bonaerenses mantendrá su vinculación con el Poder Ejecutivo a través de la Agencia Provincial del Transporte, creada por el Decreto N° 1.081/10.

ARTÍCULO 3°.- El Poder Ejecutivo deberá hacer todas las gestiones necesarias ante el Estado Nacional con el objeto de lograr que éste disponga la cesión definitiva -al Estado provincial- del dominio y la propiedad de la infraestructura, el material rodante, los sistemas de señales y demás instalaciones correspondientes a los servicios citados en el artículo 1° y, asimismo, de todo el sistema ferroviario restante asentado sobre territorio bonaerense, excepto el la Región Metropolitana.

ARTÍCULO 4°.- El Poder Ejecutivo deberá también realizar gestiones ante el Estado Nacional para que, a medida que vayan venciendo o fueren caducadas las concesiones de los servicios de transporte de cargas vigentes, tales servicios pasen a jurisdicción provincial.

ARTÍCULO 5°.- El Ente deberá celebrar convenios con otros entes similares y organismos estatales nacionales, provinciales y municipales con el objeto de acordar las pautas técnicas de prestación de los servicios relativos al transporte de pasajeros y de cargas, encomiendas y paquetería, explotaciones comerciales referidas a espacios abiertos o cerrados, locales y/o inmuebles integrantes del sistema ferroviario

ARTÍCULO 6°.- El Ente tendrá como objetivo principal la de fomentar y reestablecer la comunicación -tanto en el transporte de pasajeros cuanto en el de cargas- y constituirse en instrumento del desarrollo de actividades económicas productivas, agropecuarias, industriales y comerciales, de las localidades del interior de la Provincia entre sí, con los grandes centros urbanos bonaerenses y con el resto del país.

ARTÍCULO 7°.- El transporte de pasajeros deberá ofrecer determinada cantidad de servicios que pueda prestarse al menor costo posible con el objeto de satisfacer las necesidades de desplazamiento de los sectores de la población de menores recursos.

ARTÍCULO 8°.- El transporte de carga deberá contemplar la posibilidad de ofrecer -a determinados productos- precios de promoción en aras del interés provincial y, asimismo, con el fin de favorecer las exportaciones a través de



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

puertos ubicados en territorio bonaerense. Se deberá dar prioridad a los trenes de "carga difusa" que tengan puntos de acceso entre los extremos de las diferentes líneas por sobre aquellos trenes en "block" que sólo transportan cargas entre puntos extremos.

ARTÍCULO 9°.- La primera tarea del Ente será la de realizar un Estudio exhaustivo del estado y situación actuales del transporte ferroviario, la evaluación de planes y cuantificación de las inversiones necesarios para su puesta en valor.

ARTÍCULO 10°.- Créase el FONDO PROVINCIAL FERROVIARIO, el cual será administrado por el Ente y estará destinado a solventar las erogaciones que demande el cumplimiento de los objetivos básicos y finalidades que le impone al citado organismo la presente Ley. El mentado Fondo se conformará con los siguientes recursos:

- a).- Los que resulten del ejercicio de las atribuciones que le otorga el presente Ley.
- b).- Los que establezcan normas especiales.
- c).- Los aportes y donaciones de la Provincia, los Municipios, el Estado nacional, otros Estados provinciales y de los particulares
- d).- Los créditos, de organismos nacionales o internacionales, que pudiere obtener con autorización del Estado provincial.

ARTÍCULO 11°.- Créase una Comisión Bicameral de legisladores, a razón de un representante por cada una de las Secciones Electorales de la Provincia, cuyo objeto consistirá en llevar la supervisión y la fiscalización del desempeño de la Ente Administrador de los Ferrocarriles Bonaerenses .

ARTÍCULO 12°.- Créase la Asociación de Usuarios del Ferrocarril cuyas funciones serán la de seguir la prestación de los servicios, proponer ideas y proyectos para su mejora, realizar encuestas de opinión respecto de los mismos, recoger quejas y denuncias y toda otra acción que fuere necesaria en defensa de los derechos e intereses del usuario, de acuerdo con las disposiciones de la Ley N° 13.133.

ARTÍCULO 13°: Denúnciase el Convenio suscripto por el Estado nacional y la Provincia de Buenos Aires, de fecha del 8 de febrero de 2007 -ratificado por el Decreto N° 1.021/07- y derógase la Ley N° 13.705.

ARTÍCULO 14°.- El Poder Ejecutivo dictará la reglamentación de la presente ley, con intervención de la Agencia Provincial del Transporte.

ARTÍCULO 15°.- La Provincia de Buenos Aires adhiere a la Ley nacional N° 25.031. El Poder Ejecutivo designará los representantes de la Provincia ante el Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM).

ARTÍCULO 16°.- Comuníquese, publíquese, dése al Boletín Oficial y archívese.

ANEXO I

ARTÍCULO 1°.- Constitución y naturaleza jurídica: "ENTE ADMINISTRADOR DE LOS FERROCARRILES BONAERENSES", es un ente de derecho público no estatal, que se rige por el presente Estatuto y las normas constitucionales, legales y reglamentarias que le sean aplicables, conforme con su naturaleza jurídica, su objeto y funciones.

ARTICULO 2°.- Capacidad Jurídica: el "ENTE ADMINISTRADOR DE LOS FERROCARRILES BONAERENSES", en su condición de persona jurídica de derecho público no estatal, con individualidad jurídica, financiera, contable y



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

administrativa, tiene plena capacidad legal de conformidad con las disposiciones del Código Civil sobre la materia, para realizar todos los actos jurídicos y celebrar todos los contratos necesarios para el cumplimiento de su objeto y funciones.

ARTÍCULO 3°.- Régimen Legal: El "ENTE ADMINISTRADOR DE LOS FERROCARRILES BONAERENSES", en su carácter de ente de derecho público no estatal, estará sujeta a lo siguiente:

- a) A las normas legales de derecho público nacional o provincial, respecto de las funciones relacionadas con intereses públicos, en especial aquellas funciones de naturaleza pública que le sean expresamente delegadas y la administración y disposición de las partidas presupuestarias que le destine el Estado, aplicándose en cuanto a las restantes funciones las disposiciones del derecho privado.
- b) Las decisiones que adopte el Directorio, que no impliquen un ejercicio de funciones públicas, no revisten el carácter de actos administrativos, no procediendo contra las mismas los recursos administrativos previstos en la legislación vigente.
- c) Será competente la justicia ordinaria provincial para entender en los asuntos judiciales en que sea parte, en cualquier carácter que invista, excepto que por razón de la materia o de las personas corresponda la intervención de la justicia nacional o federal.
- d) Los integrantes del Directorio, a excepción de aquellos que sean designados en representación de los poderes públicos provincial y municipal, no tendrán en cuanto a su condición de miembros del mismo, el carácter de funcionarios públicos, rigiendo respecto de ellos las reglas del mandato.
- e) El personal se regirá por las disposiciones del régimen legal del contrato de trabajo -Ley nacional N° 20.744 y sus modificatorias, o la que la substituyere en el futuro- y la convención colectiva que les sea de aplicación.
- f) Confeccionará y aprobará su presupuesto anual de gastos y recursos, los planes de inversión, la memoria y balance del ejercicio y cuentas de inversión.
- g) Responderá por sus obligaciones exclusivamente con su patrimonio y recursos y con los aportes que al efecto deberá efectuar el sector privado con representación en el órgano de conducción.

ARTICULO 5°.- Aportes y subsidios estatales: Los aportes o subsidios que los Estados provincial, nacional o municipales, asignen al Ente para aplicar a fines específicos, en especial a la rehabilitación y tendido de vías en su ámbito de actuación, no serán susceptibles de medidas cautelares o de ejecución por terceros y estarán sometidos al contralor de los organismos estatales pertinentes.

ARTICULO 6°.- Domicilio: El "ENTE ADMINISTRADOR DE LOS FERROCARRILES BONAERENSES" tendrá su domicilio para todos los efectos legales en la Ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires.

ARTÍCULO 7°.- Las funciones, obligaciones y metas, en general, del Ente serán las siguientes

- a) Administrar y explotar los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros, de cargas y encomiendas; otorgar permisos de uso de la infraestructura viaria y del material rodante; firmar contratos de locación u otorgar concesiones con el régimen legal respectivo vigente, para la explotación



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

comercial, industrial o recreativa de los terrenos y locales ubicados en estaciones o que se construyan en su ámbito de actuación.

a).- Fijar y ejecutar las políticas públicas de transporte ferroviario, prescriptas en general o en particular por las autoridades competentes, de los servicios de transporte de pasajeros, cargas y encomiendas. Proponer las modificaciones y ampliaciones a la red de infraestructura ferroviaria y organizar los servicios que la integran, en procura de una mejor racionalización, mayor productividad y reducción de los costos. Promover la recuperación, reestructuración, reequipamiento y puesta en valor de los Talleres Ferroviarios destinados a la conservación y reparaciones pesadas de locomotoras y coches en Maldonado (Bahía Blanca), Gerli (Avellaneda), Remedios de Escalada (Lanús) y Mechita (Bragado).

b).- Celebrar convenios y contratos con entes y organismos estatales nacionales, provinciales y municipales, con el objeto de acordar las pautas técnicas de prestación de los servicios y el mejor cumplimiento de los mismos. Promoverá la creación de un "Programa de Promoción del Transporte Ferroviario de Pasajeros en Ramales Secundarios" que vincule localidades que, a raíz de presentar problemas en sus vías de comunicación con otras localidades o la región, sufren procesos de despoblamiento progresivo, marginación y ausencia de desarrollo. Dicho Programa contemplará que las propias localidades, además de generar proyectos de recuperación de servicios ferroviarios para transporte de pasajeros, puedan -a través de organizaciones o instituciones locales- constituirse en operadores del mismo, utilizando para ello las instalaciones ociosas y la capacitación que pueda brindarse aprovechando los recursos estatales disponibles.

c).- Contratar la adquisición de combustibles, lubricantes, repuestos y demás bienes y suscribir convenios de reparación y/o alistamiento que sean necesarios - en caso que los talleres propios no dieran abasto- para garantizar la normal prestación de los servicios.

d).- Dirigir la prestación de servicios y disponer la contratación del personal transitorio o eventual que resulte necesario.

e).- Celebrar convenios relativos al transporte de pasajeros y/o cargas, encomiendas y paquetería, y explotaciones colaterales referidas a espacios, locales y/o inmuebles integrantes del sistema ferroviario.

f).- Practicar y llevar el inventario general de la totalidad de los bienes integrantes de los sistemas entregados oportunamente en concesión por el Estado Nacional, ajustándose a las disposiciones generales en la materia.

g).- Celebrar convenios en aspectos relacionados con la seguridad ferroviaria y/o contratar eventualmente servicios tendientes a tal fin.

h).- Administrar los recursos generados por todos los servicios a su cargo, debiendo aplicarlos a la explotación y mantenimiento de los mismos con adecuación a las normas y sujeción a los organismos de control correspondientes.

i).- Requerir información y realizar inspecciones o auditorías a efectos de comprobar el cumplimiento de las obligaciones de los operadores de carga que gocen de concesión del Estado nacional, relativas al mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

j).- Ordenar la realización total de los exámenes de salud ocupacional al personal estable y a aquél por incorporar, tendientes a determinar la eventual incapacidad laboral del mismo.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

- k).- Planificar la construcción y la explotación de nuevas líneas que se estimen necesarias.
- l).- Otorgar preferencia, en cuanto a la adquisición y reparación del material rodante, a la industria y talleres nacionales.
- m).- Dar preferencia y prioridad, en caso de necesitar servicios de asesoramiento o de investigación y desarrollo, a las Universidades e Instituciones estatales, provinciales o nacionales, principalmente a las radicadas en territorio bonaerense.
- n).- Establecer pautas de coordinación con otros modos de transporte de pasajeros y de cargas, con el objeto de alcanzar un mejor aprovechamiento en todos los órdenes -económico, social, urbanístico, etc.- de los mismos.
- ñ) Aplicar a sus reglamentos internos de administración, presupuestario, económico-financiero, de inversiones y erogaciones en general, de contabilidad y explotación, pagos, adquisiciones y contrataciones, las normas relativas a control y auditoría interna, los cuales deberán dictarse de conformidad al marco regulatorio aplicable y ajustarse a las normas vigentes en materia de control.
- o) Gestionar ante los poderes públicos, concesiones, permisos, autorizaciones, licencias, privilegios, exenciones de impuestos, tasas, gravámenes o recargos de importación y cuantas más facilidades sean necesarias o convenientes a los efectos de posibilitar el cumplimiento del objeto del Ente.
- p) Gestionar y tomar -previa anuencia del Estado provincial y con garantía del mismo- créditos con organismos internacionales con el fin de construcción de nueva infraestructura viaria, sistemas de señales y comunicaciones o rehabilitación de la existente y la reparación o adquisición de material rodante.
- q) Aceptar donaciones o legados, con cargo o sin él, e incorporarlos al inventario del Ente inmediatamente de recibidos.

Esta enumeración no es taxativa, sino meramente indicativa.

ARTICULO 8°.- Patrimonio: El patrimonio y los recursos del "ENTE ADMINISTRADOR DE LOS FERROCARRILES BONAERENSES" se constituyen e integrarán con:

- a) EL FONDO PROVINCIAL FERROVIARIO.
- b) Los bienes de cualquier carácter que se le transfieran en propiedad para el cumplimiento de sus fines.
- c) Los importes de los cánones y tarifas que perciba de los locatarios o permisionarios de terrenos y locales instalados en estaciones o que se construyan en su ámbito de actuación.
- d) Las tarifas por servicios prestados de transporte de pasajeros, cargas y encomiendas.
- e) Los importes de las multas, recargos e intereses que se apliquen a l locatarios o permisionarios de las instalaciones o material rodante por el incumplimiento de sus obligaciones.
- f) Los importes que en concepto de indemnización perciba por los daños y perjuicios causados en las instalaciones y bienes que estuvieren a su cargo y aquéllos que integren su patrimonio propio.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

- g) Todo otro recurso que corresponda ingresar al patrimonio del Ente y los bienes de cualquier carácter que adquiera en el futuro con el producido de sus ingresos.
- h) El importe de los subsidios, legados y donaciones que reciba, o los bienes de cualquier naturaleza que ingresen como tales.
- i) Los aportes que los sectores privados con representación en el Directorio deban efectuar por haberse así decidido, o para hacer frente al déficit que se produzca o a las obligaciones que excedan la capacidad económica o financiera del ente.

ARTICULO 9°.- Régimen financiero.- El Ente percibirá, administrará y dispondrá de sus recursos económicos y financieros, los que deberá aplicar exclusivamente al cumplimiento de su objeto y funciones, según lo determine su presupuesto anual y conforme lo previsto en el presente Estatuto, sobre la asignación de los resultados de los respectivos ejercicios económicos. No podrá asignar a gastos de personal y de administración y gestión más del treinta y cinco por ciento (35 %) de su presupuesto anual.

ARTÍCULO 11°.- Ejercicio presupuestario. Asignación de utilidades: El ejercicio presupuestario del Ente comprenderá desde el día 1 de enero al 31 de diciembre de cada año, debiendo confeccionar y aprobar la Memoria, el Balance del ejercicio, Inventario, Cuenta de Inversión y, demás cuadros anexos dentro de los ciento veinte (120) días de vencido el ejercicio respectivo. Las utilidades realizadas y líquidas de cada ejercicio presupuestario, serán invertidas en el ámbito de actuación del Ente. Ello conforme con lo siguiente:

- a) A reservas en previsión de déficit y quebrantos;
- b) Para ejecución de obras de ampliación de la infraestructura ferroviaria;
- c) Para la adquisición de bienes muebles e inmuebles necesarios para sus funciones;
- d) Para la capacitación laboral del personal de la actividad ferroviaria en general, en los avances técnicos que se produzcan en la misma;
- e) Para asistencia, estímulo y capacitación del personal propio del Ente.

ARTÍCULO 12°.- Documentación. Rúbrica: Los libros y demás documentación institucional, administrativa y contable del Ente deberán encontrarse, rubricados por la Dirección de Personas Jurídicas de la Provincia de Buenos Aires.

ARTÍCULO 13°.- Documentación. Enumeración: La Dirección de Personas Jurídicas de la Provincia de Buenos Aires determinará qué libros y documentación institucional, administrativa y contable que deberá llevar el Ente, aplicándose en lo pertinente y adecuado a la naturaleza jurídica de la misma, las disposiciones del Código de Comercio (artículos 43° al 67°) y las disposiciones de la Ley de Sociedades Comerciales N° 19.950 (artículos 61° al 65°).

ARTICULO 14°.- Título ejecutivo: Los certificados de deuda que emita el Ente, debidamente firmados por el Presidente del Directorio y el Gerente General, o sus respectivos reemplazantes legales, por los distintos importes de los conceptos previstos en el artículo 8° del presente Estatuto, con más sus acreencias, serán título ejecutivo habilitante para el cobro de la deuda en juicio ejecutivo y facultarán el Ente para requerir judicialmente las medidas cautelares autorizadas por los Códigos y leyes procesales pertinentes.

ARTÍCULO 15°.- Directorio: El "ENTE ADMINISTRADOR DE LOS FERROCARRILES BONAERENSES" será dirigido y administrado por un Directorio integrado por dieciocho (18) miembros, que durarán tres (3) años en sus funciones, pudiendo ser nuevamente designados al vencimiento de sus mandatos, sin límite de períodos. Asimismo, los representantes del sector privado



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

y sindical podrán ser removidos de su cargo antes del vencimiento de su mandato a pedido fundado de las entidades que los hubieren propuesto, por las causas que determine el Reglamento Interno de Funcionamiento del Directorio. En este caso deberán designar un reemplazante, que completará el período de mandato del reemplazado, dentro de los cinco (5) días hábiles administrativos de hecha efectiva la remoción.

ARTÍCULO 16°.- Integración: El Directorio se integrará de la forma siguiente:

- a) Un miembro en representación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, designado por el Poder Ejecutivo Provincial.
- b) Un miembro por cada una de las Secciones Electorales de la Provincia, los que serán elegidos por los respectivos Municipios que las conforman.
- c) Dos miembros en representación de las asociaciones sindicales con personería gremial de los trabajadores de la actividad ferroviaria, o aquéllas vinculadas a las actividades que se realicen en el ámbito de actuación del Ente.
- d) Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que agrupen a las asociaciones que representan a los productores agropecuarios.
- e) Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que agrupen a los locatarios de terrenos y locales comerciales, industriales o recreativos comprendidas en el ámbito de actuación del Ente.
- f) Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que agrupen a las empresas que fabrican, arman, reparan o comercializan material rodante, y/o equipos de infraestructura para señales y comunicaciones en el área de influencia del Ente.
- g) Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que agrupen a las empresas constructoras con la capacidad requerida para llevar adelante obras de infraestructura ferroviarias.
- h) Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que agrupen a empresas productoras y comercializadoras de combustibles.
- i) Un miembro en representación del conjunto de puertos -marítimos y fluviales- sitos en territorio bonaerense.
- j) Un miembro en representación de la Asociación de Usuarios del Ferrocarril creada por artículo 12° de la presente Ley.

ARTÍCULO 17°.- Designación de los Directores por los sectores privado y sindical: los Directores por el sector privado y sindical serán designados por las asociaciones legalmente constituidas representativas de la actividad dentro de los veinte (20) días hábiles administrativos contados desde el momento en que les sea fehacientemente requerido por la Agencia Provincial del Transporte; la que deberá, además, analizar los títulos de los representantes y aprobar su designación. Vencido el plazo establecido sin haberse concretado la nominación por parte de las asociaciones correspondientes, la citada autoridad provincial procederá a efectuarla de oficio.

La designación del representante para la integración del Directorio del Ente implica para el sector representado su responsabilidad por la integración de los aportes a que alude el inciso h) del artículo 8°. Dicha responsabilidad subsistirá aún cuando la entidad respectiva no formule en tiempo y forma la designación de reemplazante en caso de vacancia de su representante por cualquier motivo.

ARTÍCULO 18°.- Controversias en materia de representación: el Poder Ejecutivo Provincial, o el órgano en el cual delegare dicha facultad, resolverá en instancia única las controversias que se suscitaren respecto de la representación del sector privado o sindical sin perjuicio de la vía judicial recursiva que corresponda. En caso de existir propuestas de distintas asociaciones representativas de una misma actividad, deberá tenerse en cuenta la antigüedad en su constitución de



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

las entidades que efectúan la propuesta, la mayor continuidad y trayectoria acreditadas en la actividad gremial empresaria, el mayor grado de representatividad del sector, número de asociados y/o entes adheridos a la entidad, debiéndose además evaluar especialmente el conocimiento, experiencia o formación profesional en materia de transporte ferroviario que los distintos candidatos propuestos posean.

ARTÍCULO 19°.- Requisitos. Para ser Director se requiere:

- a) Ser argentino nativo naturalizado, mayor de edad y constituir domicilio en el partido de La Plata, Provincia de Buenos Aires.
- b) No tener pendiente proceso criminal o correccional por delito doloso, no haber sido condenado por igual delito a pena privativa de libertad o de inhabilitación, ni ser fallido o concursado civil o comercialmente.
- c) No haber sido exonerado o dejado cesante de la Administración Pública nacional, provincial o municipal, salvo rehabilitación.

ARTÍCULO 20°.- Prohibiciones e incompatibilidades: No podrán integrar el Directorio:

- a).- Quienes con relación a otros Directores sean cónyuges, parientes por consanguinidad en línea recta, los colaterales hasta el cuarto grado inclusive y los afines dentro del segundo grado de parentesco.
- b).- Los Directores en representación del sector privado no podrán tener empleo o cargo público, remunerado o no, de carácter electivo o no, en la Nación, Provincias, municipalidades o entes autárquicos o empresas del Estado nacionales, provinciales, municipales o mixtas excepto cargos docentes de nivel terciario o universitario.
- c).- No podrán ser designados directivos de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial aquéllos que fueron, sean o hubieren sido:
 - 1).- Directores, administradores o gerentes de las actuales empresas concesionarias de servicios ferroviarios de transporte de pasajeros o de carga, por el plazo de cinco (5) años desde la finalización del cargo desempeñado en las mismas;
 - 2).- Propietarios, accionistas -y sus parientes directos- o asesores de empresas de transporte automotor de pasajeros o de cargas por idéntico plazo, siempre y cuando se hubieren desvinculado de las mismas.

ARTÍCULO 21°.- Quórum. Mayorías. El Directorio deberá reunirse como mínimo una vez cada treinta (30) días, siendo el quórum para constituirse válidamente el de la mitad más uno de sus miembros. Las decisiones se adoptarán por mayoría absoluta de miembros presentes, computándose, en caso de empate, doble voto el del Presidente, o el de quien legalmente lo reemplace. Se exigirá mayoría de dos tercios (2/3) de votos de los miembros presentes, en los supuestos que se determinan seguidamente:

- a) Autorización para gestionar ante el Poder Legislativo la disposición de bienes inmuebles enajenables o de muebles registrables, o la constitución de derechos reales sobre los mismos.
- b) Confección y aprobación de los pliegos para otorgar permisos en el marco del artículo 7°, inciso b) -de la presente Ley- de servicios ferroviarios
- c) Otorgamiento y rescisión de locaciones de terrenos y locales en estaciones ferroviarias.
- d) Fijación y modificación de tarifas, tasas y multas o cargos pecuniarios.
- e) Contrataciones por proyectos de ampliaciones, modificaciones o reparaciones a los bienes inmuebles o muebles de propiedad o administrados por el Ente.
- f) Aprobación del Presupuesto anual, Memoria, Balance, Inventario, cuentas, planes de inversión y demás cuadros anexos.
- g) Designación, promoción y despido del personal jerárquico del Ente.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

- h) Contratación de consultorías, asesoramiento y estudios técnicos o científicos.
- i) Confección de la terna de profesionales que serán propuestos para la designación del auditor externo.
- j) Dictar y modificar el Reglamento de funcionamiento del Directorio.
- k) Aprobación de reglamentaciones ferroviarias y de otros actos relacionados con funciones de naturaleza pública, cuando dicha atribución le fuere expresamente delegada.

Se exigirá mayoría absoluta sobre el total de miembros que componen el Directorio para lo siguiente:

- 1) Otorgar permisos de uso de la infraestructura viaria o de material rodante.
- 2) La decisión de solicitar créditos ante Organismos Financieros Internacionales.

ARTÍCULO 22°.- Citación. Orden del día: La convocatoria a reuniones ordinarias o extraordinarias será efectuada a cada uno de los miembros del Directorio con una anticipación no inferior a seis (6) días hábiles administrativos para las ordinarias, y tres (3) para las extraordinarias, con la inclusión del respectivo orden del día y mediante notificación fehaciente. Serán nulas las sesiones que no se realicen cumpliendo tales recaudos y/o las decisiones de temas no incluidos en el orden del día, excepto que estuvieren presentes todos los integrantes del Directorio.

ARTÍCULO 23°.- Remuneración: El cargo de Director será de carácter honorario respecto del Ente, sin derecho a ningún tipo de retribución a cargo de éste, excepto el pago de viáticos debidamente documentados.

ARTÍCULO 24°.- Presidente. Designación. Reemplazante: La Presidencia del Directorio la ejercerá el miembro del mismo que lo integre en representación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. El Poder Ejecutivo designará un reemplazante en caso de ausencia transitoria o vacancia temporaria del cargo.

ARTÍCULO 25°.- Deberes y atribuciones: El Directorio tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

- a) Administrar el patrimonio del Ente, comprar bienes y celebrar todos los actos jurídicos y contratos, conforme la legislación vigente, y dentro de su objeto y funciones.
- b) Ejercer todas las funciones que tenga a su cargo el Ente conforme lo previsto en el artículo 7° del presente Estatuto.
- c) Aprobar el presupuesto anual de gastos y recursos y los planes de inversión.
- d) Aprobar anualmente la Memoria, el Balance del ejercicio y cuentas de inversión, las que luego de aprobadas deberán ser remitidas a las autoridades u organismos provinciales competentes, dentro del plazo de quince (15) días hábiles administrativos, para su conocimiento y demás efectos legales, correspondiendo su remisión al Tribunal de Cuentas de la Provincia.
- e) Aceptar subsidios, legados y donaciones.
- f) Nombrar, promover y remover al personal del Ente.
- g) Dictar su reglamento interno de funcionamiento, como también toda modificación al mismo.
- h) Delegar facultades de su competencia en el Presidente, Directores o personal superior del Ente.

ARTÍCULO 26°.- Presidente. Atribuciones y deberes: Serán atribuciones y deberes del Presidente los siguientes:



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

- a) Ejercer la representación del Ente, firmando todos los convenios, contratos y demás instrumentos públicos o privados.
- b) Convocar y presidir las reuniones ordinarias del Directorio.
- c) Convocar a reuniones extraordinarias y presidirlas cuando lo considere necesario o lo soliciten como mínimo seis (6) Directores
- d) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones legales, reglamentarias y estatutarias correspondientes, como así también ejecutar las decisiones que adopte el Directorio.
- e) Otorgar licencias al personal superior y atender la disciplina del personal del Ente aplicando sanciones.
- f) Ordenar las investigaciones y procedimientos que estime convenientes.
- g) Delegar facultades de su competencia en el personal superior del Ente, con la autorización previa del Directorio, excepto aquellas que expresamente le hayan sido encomendadas por el Directorio.
- h) Adoptar las medidas que siendo competencia del Directorio no admitan demora, sometiéndolas a consideración del mismo en la sesión inmediata que deberá convocar.
- i) Decidir en caso de empate en las votaciones.

ARTÍCULO 27°.- Presidente. Veto. Revisión: El Presidente podrá vetar las decisiones del Directorio mediante expresión fundada. Podrá ejercer el veto solamente en los casos siguientes:

- a) Destino o uso de los aportes y/o subsidios que los Estados nacional, provincial o municipales asignaren al Ente.
- b) Resoluciones vinculadas a la protección y restauración del medio ambiente ferroviario en su ámbito de actuación.
- c) Resoluciones que pueden afectar la salubridad o seguridad públicas, dentro o fuera de su ámbito de actuación.
- d) Resoluciones que puedan afectar la continuidad o la generalidad de los servicios ferroviarios.
- e) Gastos no presupuestados mayores a dos (2) meses de ingresos del ente.
- f) Endeudamiento y garantías plurianuales mayores a seis (6) meses de ingresos del ente.
- g) Aprobación de planes de desarrollo a largo plazo.
- h) Terna a presentar a la Agencia Provincial del Transporte para la designación del Auditor Externo.

El veto deberá ser ejercido durante la reunión de Directorio en la cual se hubiere tomado la decisión, tendrá carácter suspensivo y quedará automáticamente sin efecto si no es ratificado por el Ministro de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires dentro de los quince días hábiles de producido.

ARTÍCULO 28°.- Auditoría externa: El Ente deberá contar con un servicio de Auditoría Externa compuesto por un Contador Público Nacional inscripto en la matrícula respectiva. Será designado por la Agencia Provincial del Transporte, a propuesta de una terna presentada por el Directorio. Los costos del servicio serán a cargo del Consorcio.

ARTÍCULO 29°.- Informe: La Auditoría realizará informes trimestrales, sin perjuicio de evacuar los que la Agencia Provincial del Transporte les requiera, que se asentarán en un libro especial que se llevará al efecto, elevándose una copia del informe al Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires dentro de los quince días hábiles de producido.

ARTÍCULO 30°.- Actos administrativos: Serán exclusivamente considerados actos administrativos, aquellas decisiones del Directorio dictadas en ejercicio de las funciones de naturaleza pública que se le deleguen.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

ARTÍCULO 31°.- Recursos administrativos: Los recursos administrativos podrán fundarse en cuestiones de legitimidad y/o razonabilidad del acto recurrido. Procederán los recursos del Capítulo XIII de la Ley N° 7.647 de Procedimiento Administrativo de la Provincia de Buenos Aires contra aquellas decisiones del Directorio sobre las materias que le delegue al Ente la Agencia Provincial del Transporte.

ARTÍCULO 32°.- El Poder Ejecutivo podrá modificar o establecer nuevos mecanismos de control y/o auditoria a ejercer a través de la Agencia Provincial del Transporte o del ente y organismo que al efecto se decida.

ARTÍCULO 33°.- Intervención: El Poder Ejecutivo Provincial, a pedido de la Agencia Provincial del Transporte, o por denuncia de cualquiera de los miembros del Directorio, podrá disponer la intervención del Ente, en los supuestos en que el Directorio o Directores realicen actos o incurran en omisiones que pongan en peligro grave al ente. La intervención durará el plazo necesario para la regularización de la situación, el que no podrá exceder de ciento veinte (120) días hábiles administrativos, debiendo dejar constituido un nuevo Directorio.

ARTÍCULO 34°.- Disolución. Liquidación: La disolución del Ente deberá ser dispuesta por ley de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, debiendo preverse en la norma legal lo necesario para su liquidación y destino de sus bienes.


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



FUNDAMENTOS

El ferrocarril es el medio de transporte terrestre más moderno, económico y seguro, es el único que puede asegurar un servicio regular en cualquier escenario climático, con lluvia, nieve y niebla. También el ferrocarril es el medio de transporte más idóneo para el traslado de mercaderías a largas distancias. La incidencia del valor del flete es un factor crítico en el costo final del producto, aumenta cuanto mayor sea la distancia desde el lugar de producción a los centros de distribución o de consumo. En consecuencia, toda reducción en el flete repercutirá decididamente en la competitividad de tales productos.

Asimismo, posibilita el desarrollo de las economías regionales, sobre todo las más distantes de las grandes urbes, contribuyendo decididamente a un mayor equilibrio económico social. Estas consideraciones son particularmente válidas para las regiones que se especializan en la producción de materias primas básicas, dado que en ellas la elasticidad precio de la demanda de transporte es muy grande, y por lo tanto cualquier mejora relativa de las condiciones del transporte tiene un efecto más que proporcional en la competitividad de las producciones de la región, con respecto a una situación previa.

Con el aumento creciente de los combustibles, el ferrocarril -en larga distancia- es de 5 a 8 veces más económico que el transporte automotor. Una locomotora arrastra la carga de 50 camiones.

El ferrocarril como el más seguro, menos contaminante y más efectivo medio de transporte terrestre: es el único que puede asegurar un servicio regular con lluvia, nieve o niebla. En todas partes del mundo, los ferrocarriles son subsidiados. El objetivo de un servicio público -como el hospital y la escuela pública- no es dar renta, sino asegurar un servicio eficiente a la comunidad. Sería engañoso juzgarlas por sus balances contables, ya que no forman parte de ellos los innumerables beneficios económicos indirectos que los trenes le brindan al pueblo.

Es necesario comprender que los ferrocarriles presentan ventajas comparativas muy importantes respecto del transporte carretero:

El ferrocarril tiene un mayor rendimiento energético. Es alrededor de cuatro veces más eficiente desde el punto de vista del consumo de combustible que el transporte carretero.

Es menor la contaminación que produce.

En la vía moderna, se pueden transportar grandes volúmenes y pesos. En ferrocarriles la capacidad es de 27.2 toneladas por eje y en la red carretera es de 14 toneladas por eje.

El costo de una vía férrea tiene una inversión inicial entre un 30 % y un 40 % superior al de una carretera. Pero esto se compensa ya que el ferrocarril tiene un costo de operación mucho más reducido, entre dos terceras partes, y la vía sencilla de ferrocarriles tiene un triple de capacidad que una carretera de dos carriles.

La inversión inicial en equipo tractivo para el servicio de carga y de arrastre es tres o cuatro veces menor en el ferrocarril que en la carretera.

El ferrocarril en el movimiento de carga es más eficiente que la carretera en cuanto al uso de mano de obra. El promedio de toneladas netas por tren es alrededor de 1.500, las cuales son manejadas por una tripulación de 6 elementos, es decir, una productividad directa por puesto de 250 toneladas. En el transporte automotor, en el mejor de los casos, tratándose de los remolques más grandes, se requiere de un operario por cada 30 toneladas, es decir, casi ocho veces menos que el ferrocarril.

Si bien es cierto que el transporte automotor es más rápido y flexible en sus destinos, esta ventaja no es comparable con las que representa el ferrocarril, las que han sido subestimadas por el gobierno que ha orientado sus esfuerzos en apoyar a la industria automotriz y en beneficiar a una parte del capital industrial y agrícola mediante el pago de tarifas por debajo del costo de operación.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

La destrucción de la red ferroviaria fue acompañada con el crecimiento de la industria automotriz, que asumió un rol de importancia en la sociedad al punto de estar presente en todas las actividades, siendo factor de distracción, recreo pero fundamentalmente de trabajo. Pero la transferencia al transporte automotor de los servicios de cargas y de pasajeros trajo como consecuencia en la sociedad el congestionamiento y el aumento de los accidentes de tránsito en las rutas y autopistas de la Republica Argentina

Un tren operativo de 1.000 toneladas equivale a 33 camiones y, por otra parte, consume aproximadamente cuatro veces menos combustible que el camión, por su mayor eficiencia energética. Asimismo, el ferrocarril provoca menor contaminación ambiental, favorece el descongestionamiento de rutas y caminos, y registra bajos índices de accidentes.

Por lo expuesto, es fácil deducir que los ferrocarriles desempeñan un papel vital en la acumulación de capital de un país; es indudable que representan una gran ventaja para el desarrollo de aquellas naciones que cuenten con servicios ferroviarios eficientes.

Es interesante traer a colación una breve síntesis de la historia de nuestro transporte ferroviario tal como la describe acertadamente un hombre que ha entregado su vida a la defensa del mismo, Juan Carlos Cena, dirigente sindical y uno de los miembros fundadores del Movimiento Nacional por la Recuperación de los Ferrocarriles Argentinos:

“La historia de los ferrocarriles argentinos es, sin disputa, uno de los capítulos más vitales e importantes de la Historia Argentina” (Raúl Scalabrini Ortiz-Historia de los Ferrocarriles Argentinos).

Su comienzo debe ubicarse en el marco del desarrollo y conformación del Estado mismo, el que va tomando un formato colonial de dependencia respecto de Gran Bretaña. La penetración de capital británico realizado bajo una primera forma de actividad comercial reconoce, como fecha oficialmente inicial, la que corresponde al decreto del Virrey Cisneros dado el 6 de noviembre de 1809.

El ferrocarril surge en Inglaterra. Este nace cuando aparece el vapor. El vapor pasa a ser una nueva fuente de energía. El estudio y desarrollo de sus infinitas aplicaciones, con el tiempo llegan al calificarlo como la ciencia de la termodinámica. El vapor revoluciona la industria. El desarrollo industrial alborota a la sociedad camino a una transformación social. Es decir, genera un movimiento y, en esa ondulación, aparece la clase obrera protagonista social fundamental de los cambios por venir.

El papel de los ferrocarriles. El Imperio Británico tenía como política de Estado la expansión colonialista. Gracias a sus colonias, “sus” redes ferroviarias habían aumentado más de 100.000 Km. La política británica colonizadora era integral, profunda, orientada al agro y a la ganadería, insumos necesarios para el consumo de la metrópolis. El ferrocarril operaba en este caso, como una herramienta de penetración colonial. Debemos ir distinguiendo, en este ingreso de capitales, entre otras cuestiones, cual es la diferencia que hay entre capital colonizador y capital nacional, y como sus intereses son contrapuestos, en consecuencia debemos distinguir y apreciar el carácter de cada uno. Allan Hutt dice, en el caso particular de los ferrocarriles: “La construcción de ferrocarriles en las colonias y países poco desarrollados no persigue el mismo fin que en Inglaterra; es decir que no son parte -y una parte esencial- del proceso de industrialización. Estos ferrocarriles se emprenden simplemente para abrir esas regiones como fuentes de productos alimenticios y materias primas, tanto vegetales como animales y no para apresurar el desarrollo social como un estímulo a las industrias locales. En realidad, la construcción de ferrocarriles coloniales es una muestra de imperialismo en su función antiprogresista que es su esencia”.

Los ferrocarriles fueron una herramienta de penetración y dominio colonial del impero británico en varias regiones del planeta.

El transporte interviene, reiteradamente, en la producción y comercialización de bienes. La mercancía o cualquier producto manufacturado toman valor, recién, cuando interviene el transporte. Por eso, el precio y la calidad de los servicios del



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

mismo afectan intensamente el desempeño y el desarrollo de todo el sistema económico.

En nuestro país la constitución del Estado, tal como se lo conoce en la actualidad, fue un típico proceso en el marco del desarrollo y consolidación del capitalismo.

En tal contexto comienzan los primeros intentos, la formación de Sociedades de Resistencia, Asociaciones de Ayuda Mutua, Sociedades de Socorro Mutuos, Sociedades de Fomento y Culturales, entre otras, por parte de los trabajadores ferroviarios. Las corrientes ideológicas que arribaron al país trajeron en sus alforjas también formas diferentes de organización, como asimismo su acervo cultural.

El ferrocarril nace y se expande en un modelo de acumulación primaria de capital (período 1857-1880), sobre la base a empréstitos suscritos por el Estado nacional y las provincias. Es decir, el capital inicial y la propiedad eran original y básicamente estatales.

La red ferroviaria se desarrolló en forma cautelosa hasta 1880; con acelerado ritmo hasta el '90 y vertiginosamente entre 1906 y 1915 del Estado, el cual -colonizado en su proceso de desarrollo- va creando sus distintas Administraciones y Empresas junto a la penetración de capitales ingleses. La Cámara de Comercio Británica en la Argentina (1811), institución redistributiva, cuyo nombre original era British Commercial Room o Sala de Comercio Británica. Esta Cámara fue la que impuso las condiciones para el asentamiento de los ferrocarriles ingleses en la Argentina.

Recién en 1904 aparecen los Ferrocarriles de Fomento, luego del Estado, con la nacionalización se rebautizó con el nombre del General Belgrano. Era un proyecto del gobierno conservador de Figueroa Alcorta. Para tener en cuenta. Los conservadores tenían un proyecto de país que -en un determinado período- entró en contradicción con los intereses ingleses.

Las franquicias aduaneras o exención de impuestos a la importación de los materiales, la exención de impuestos, la suscripción de acciones, los regalos de tierra -no ya la necesaria para desarrollar la traza de rieles, estaciones y talleres- sino una amplia extensión a ambos lados de la vía, con lo cual se aseguró al ferrocarril, objeto de la donación, la totalidad de los beneficios resultantes de su construcción: eran notorias formas de apoyo.

La garantía de interés al capital empleado en la construcción de ferrocarriles fue cláusula ineludible desde las primeras concesiones. Dentro de toda esta gama de prebendas y favores otorgados por parte del gobierno Argentino para la construcción de los ferrocarriles figuraba, también, el préstamo de dinero a las empresas.

“El entrelazamiento de la oligarquía ganadera con el capital inglés avalaba esta definición, sufrimos una dependencia directa y determinante, es decir, éramos y somos un país dependiente. Fueron, los nuestros, ferrocarriles coloniales destinados a mantenernos en la rutina sin salida del primitivismo agropecuario”. “La nacionalización de los ferrocarriles es el primer paso ineludible de la liberación económica. La liberación económica no es más que la puerta que se abre a un destino llamado a perdurar como sus caracteres propios en la memoria del espíritu humano”. “No es posible opinar sobre la oportunidad y conveniencia de la nacionalización ferroviaria si se desconoce la capacidad de poder y de acción de los ferrocarriles” (Raúl Scalabrini Ortiz - Los Ferrocarriles deben ser Argentinos - A. Peña Lillo, Editor 1965).

El recuperar este medio de transporte, el ferrocarril, fue un acto de soberanía. Que el Estado tuviera en sus manos el transporte, la energía y las comunicaciones era una cuestión de soberanía nacional y la acción de pararse como Nación Soberana frente al mundo. Apropiarse de esos resortes fundamentales del desarrollo guarda estrecha relación con objetivos nacionales estratégicos irrenunciable. Una vez nacionalizados los ferrocarriles pasaron a instaurar un sistema de transporte que se inscribía dentro de un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, donde el modo ferroviario se constituía en un factor de progreso, integrador y articulador de los espacios económicos y sociales, expandiéndose por toda la geografía nacional. Este pasó a ser un elemento



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

solidario, comunicador, de conexión entre las distintas regiones del país y a contribuir al desarrollo de las economías regionales, enmarcado dentro de un proyecto de Nación.

El ferrocarril dejaba de ser un sistema privado de transporte con tantos objetivos como empresas privadas existían, a las que sólo les interesaba su rentabilidad. Ahora era un servicio público. Además, recuperó un valor nunca cuantificable que es la Soberanía de tránsito sobre su geografía.

Al nacionalizarse, los ferrocarriles pasaron a constituirse como un sistema de transporte integrado que se inscribía dentro de un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, donde el modo ferroviario se instalaba como un factor de progreso que integraba y articulaba los espacios económicos y sociales, expandiéndose por toda la geografía nacional, además, desarrolló la industria ferroviaria nacional con la fabricación de llantas y ejes en FORJA - Córdoba, Locomotoras a vapor serie 3500 en los talleres de Córdoba, locomotoras diesel en los talleres de Liniers, coches de diseño aerodinámico en los talleres de Tafi Viejo, la locomotora "La Argentina" nuevo diseño a cargo del Ing. Porta, la instalación de un tren laminador de rieles en Somisa, entre otros desarrollos.

Se agrupan así, en manos del Estado, en seis empresas nacionales: el Ferrocarril Nacional General Roca, el Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento, el Ferrocarril Nacional General San Martín y el Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre. el Ferrocarril Nacional General Urquiza y una de trocha métrica, el Ferrocarril Nacional General Belgrano al que se le sumó al poco tiempo la red del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. Todas con carácter regional, y que se su vez nutrieron su red.

Una visión distinta -más crítica- de la nacionalización tiene Jorge Schvarzer: "La crisis de la década del treinta bloqueó las ya escasas posibilidades de expansión de la actividad pampeana. El cierre de los mercados mundiales fue paralelo al estancamiento, y la declinación física de las cosechas de la región. Los ferrocarriles de capital británico se enfrentaron al consiguiente deterioro de la demanda de carga originada en la Argentina. La menor actividad agraria afectaba sus ingresos y su rentabilidad, al mismo tiempo que agrega un elemento adicional para desalentar todo ensayo de mejora técnica. Para peor, la presión de los accionistas británicos por sostener el flujo de dividendos en efectivo hacia Gran Bretaña promovió la remisión continua de ganancias desde la Argentina. Esa superposición negativa de estancamiento de la demanda local de cargas y la presión de los accionistas por beneficios líquidos resultaba incompatible con la mejora potencial del sistema ferroviario e, incluso, erosionaba la misma continuidad del proceso operativo. En efecto, las respuestas empresarias a esas condiciones del mercado llevaron a una intensa contracción de todas las inversiones de renovación, permitiendo el desgaste continuo y creciente de equipos e instalaciones. Estos fenómenos se agudizaron durante el largo quinquenio de la Segunda Guerra Mundial. La ruptura del comercio marítimo, más la incapacidad objetiva de las fábricas británicas para proveer de equipos a los ferrocarriles argentinos, en coincidencia con la escasa voluntad de las empresas por encarar dichas inversiones, generaron un desgaste mayor de la red.

Mientras tanto, la mayor decisión estratégica del gobierno argentino relativa al sistema de transporte consistió en fomentar la construcción de caminos para ofrecer una alternativa al desplazamiento de carga. En 1932, se dictó la ley que creó la Dirección Nacional de Vialidad, dándole fondos para su tarea en la forma de impuestos especiales. La administración de ese organismo resultó muy eficiente en la construcción de caminos, que tendió en paralelo a las grandes líneas troncales ferroviarias. No ensayó, en cambio, la opción posible de forjar una malla de rutas radiales dirigida a abastecer a las estaciones existentes (como lo proponía la ley de ferrocarriles de 1907). Este nuevo programa permitió que el tráfico por automotor comenzara a competir con el riel (hasta entonces monopólico) hasta quitarle parte de la carga potencial. El ferrocarril sufrió la pérdida del tráfico de corta distancia, por las razones técnicas que benefician al camión en esos tramos, a las que se sumaron otras referidas al antiguo sistema tarifario aplicado por el primero, que castigaba a esas cargas hasta entonces. La caída de sus ingresos repercutió en su rentabilidad, que se redujo aún más.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

La suma de estos factores hizo que el ferrocarril llegara al fin de la Segunda Guerra Mundial en condiciones de elevada obsolescencia, caracterizada por la antigüedad de sus equipos y la falta de adecuación a la logística moderna. La mayoría de las locomotoras y vagones habían superado su vida útil y buena parte de las vías estaban tal cual habían sido tendidas a fines del siglo pasado. Las empresas británicas decidieron que era más conveniente vender los ferrocarriles en la Argentina, tal como estaban, que encarar el costoso proceso de renovación de un sistema cuya carga futura no exhibía signos de crecimiento. El gobierno argentino aceptó la oferta y en 1947 adquirió los ferrocarriles privados, luego de una larga negociación. El discurso oficial los consideró un símbolo de soberanía, en medio de acusaciones de que sólo había adquirido "hierro viejo" a precio muy elevado.

Toda la red quedó bajo la administración estatal, aunque esa relación formal no estaba relacionada con su contenido operativo. Sólo mucho más tarde, y demasiado lentamente, se comenzó a organizar una empresa pública que asumiera la conducción unificada de la red existente, con sus más de 40.000 kilómetros totales de vía. El desafío era grande y complejo y resultó superior a las respuestas encaradas. Las soluciones exigían tratar los aspectos organizativos de una empresa gigantesca, donde se debían integrar estructuras gerenciales y rutinas operativas distintas, mientras se la modernizaba para atender los nuevos requisitos del servicio de tráfico nacional. Las soluciones también exigían encarar problemas de orden económico y tecnológico, que abarcaban inversiones ingentes en la renovación de los equipos para ganar eficiencia en el sistema. Esas tareas potenciales incluían, por ejemplo, la necesidad de unificar las trochas, propuesta que nunca se intentó concretar pese a los estudios sobre sus ventajas operativas y económicas".

Retomando el relato de Juan Carlos Cena: "a través de un golpe de estado cívico militar, el poder oligárquico se apodera del aparato de ese Estado. Retornan los factores de poder desplazados por el advenimiento del peronismo. "En 1955 han reaparecido los viejos testaferros que sirvieron a los intereses británicos en la elaboración y sostenimiento de su extinto imperio ferroviario" (Historia de los Ferrocarriles Argentinos; Raúl Scalabrini Ortiz).

El viejo imperio británico aplaudía por boca de Winston Churchill ante las Cámaras de los Comunes -Londres 1955- quien decía: "*La caída del tirano Perón en Argentina, es la mejor reparación del orgullo del Imperio y tiene para mí tanta importancia como la victoria de la Segunda Guerra Mundial y las fuerzas del Imperio Inglés no le darán tregua, cuartel ni descanso en vida ni tampoco después de muerto*".

¿Qué había hecho la Argentina para que el Imperio inglés la considerase un enemigo peor que aquéllos contra los que había combatido en 1939-45? Lo peor para un Imperio era que una "colonia" tuviese la osadía de desarrollar su país (financiera y diplomáticamente dependiente) imponiendo la soberanía política en sus relaciones internacionales, independencia económica y financiera explotando sus recursos en el marco de un desarrollo integrado del país más, justicia social para su pueblo. ¿Cuál era uno de los instrumentos para romper tal dependencia? La estatización por parte del gobierno del General Perón de los ferrocarriles, el 13 de febrero de 1947, y otras empresas. Estas nacionalizaciones fueron sacrilegios para la Corona. Era el desmoronamiento de un proyecto colonial, una derrota al colonialismo británico.

En 1955 el Estado argentino cambió de regentes. Los viejos representantes de del colonialismo se apoderaron del Estado nuevamente. Regresaron y con ellos se inauguraba el desmoronamiento del aparato productivo anterior. Se iniciaba otra etapa de cambio en el sistema. Había que destruir lo antepuesto, se debían imponer modificaciones profundas en el Sistema Capitalista dependiente en la Argentina. Las reglas serían otras, pero la explotación al pueblo tampoco sería la misma, empeoraría. El objetivo de este nuevo reordenamiento capitalista era la de explotar a los trabajadores y al pueblo de la cuna a la tumba sin contemplaciones.

El principal silogismo contra los ferrocarriles fue la de agitar, en forma sistemática y permanente, el argumento del déficit ferroviario. Los sofismas



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

remontaban vuelo sin que nadie contestara. Se publicaban informes estadísticos con una falta total de rigurosidad técnica sobre los estudios realizados concernientes al estado de situación de los ferrocarriles.

El doctor Roberto Verrier, ministro de Hacienda de los golpistas de 1955, fue uno de los voceros de la mentira. En 1957 elabora y publica un informe que se llamó el Plan Verrier y dentro de él contenía el mentado déficit ferroviario, mismo que es apoyado por Prebisch.

Para eso había que desmontar la nacionalización, éste modo de transporte se había transformado por su propia dinámica en un Sistema Integrado de Transporte Ferroviario de Industrias y Comunicación.

El año 1958 -durante el gobierno de Arturo Frondizi- se inició la ofensiva contra los ferrocarriles, por ende, los ferroviarios fueron reprimidos, encarcelados en sus propios lugares de trabajo. La represión continuó durante el año 1960, por aplicación el Plan Conintes.

En forma paralela se construían las primeras fábricas que tenían que ver con la Industria del Transporte Automotor, su centro era Córdoba.

A comienzo de 1960, desembarca en el país, una comisión del BIRF (Banco Interamericano Regional de Fomento) y del Fondo Especial para tomar conocimiento del estado de situación del transporte en general.

Las consultoras que intervinieron conformaron el denominado "Grupo de Planeamiento de los Transportes Argentinos". Como Director Técnico General de este grupo de consultoras fue designado por el BIRF, el Teniente General del ejército de los Estados Unidos, B.T. Larkin.

El 22 de marzo de 1961 fueron presentados oficialmente al Ministro de Obras y Servicios Públicos, Don José Mazar Barnet los resultados de los estudios del informe que llevaba el nombre de: "Transportes Argentinos, Plan de Largo Alcance". Esos estudios recomendaban, como una imposición, que 10.000 Km. de líneas férreas fueran levantadas y reemplazadas por carreteras. La industria del transporte automotor se corporizaba en esta recomendación.

A pesar de la represión, grandes luchas obreras lograron impedir por un determinado período esta ofensiva. La huelga de 42 días del año 1961 fue el acto de resistencia más vigoroso contra el primer intento de desguace a través del "Plan Larkin": que consistía en el desarme y cierre de talleres, ramales, dejando grandes zonas del territorio sin transporte; era nada más ni nada menos que su descuartizamiento y desintegración.

El llamado "Plan Larkin" -a instancias del Banco Mundial- tuvo como consecuencia una larga serie de cancelaciones y levantamiento de vías. Si bien el plan se suspendió por efecto de una recordada huelga ferroviaria de 42 días en 1961, dejaron de correr trenes en la casi totalidad del ex Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, ramales del ex Ferrocarril Patagónico, del Ferrocarril Roca y demás.

El 12 de octubre de 1963, asumió el gobierno el Doctor Humberto Illia, el cual intervino los ferrocarriles; en un plazo de tres meses el interventor debía elaborar un Plan para reestructurarlos. Recién el 27 de julio de 1965 el gobierno dio a conocer un plan de reestructuración de los ferrocarriles.

En tiempos de la dictadura del General Onganía, los militares que administraban el ferrocarril contrataron a la Consultora francesa SOFRERAIL para reorganizar nuestros ferrocarriles y, ellos, quedaron sorprendidos del desarrollo técnico y capacidad de nuestros profesionales. En 1968, se presentó otro plan con distintas variaciones: "Plan de Mediano Plazo". Este proyecto se diseñó en Ferrocarriles Argentinos, con el asesoramiento de la consultora francesa SOFRERAIL. Proyecto que intentaba recuperar los ferrocarriles por instrucción de los militares interventores. Se formó con ellos una comisión integrada por especialistas ferroviarios argentinos conocedores del estado de situación de los ferrocarriles, sin ellos hubiera sido imposible implementar ninguna acción.

Lo que no se puede eludir es el papel de un grupo de coroneles que se opusieron a los planes de desintegración del ferrocarril. Este grupo de coroneles,



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

encabezados por el coronel Barragué, Mónaco, Borrel, Nereo Pereyra, entre otros, defendieron el ferrocarril por su importancia estratégica, cuestión que tenía que ver con la Soberanía Nacional. Por iniciativa de ellos se elaboró, por primera vez, un Plan de Corto y Mediano Plazo que consta de cinco tomos donde participó la consultora SOFRERAIL y técnicos ferroviarios argentinos.

El 12 de marzo de 1973 se constituye el Grupo Perriaux, organización que estaba integrada por intelectuales y empresarios liberales, antiperonistas y anticomunistas. Funcionaron como una usina civil del golpe de estado de 1976, sus integrantes entre otros eran: Horacio García Belsunce, García Zubarán, García Venturini, los generales Santiago Riveros y Suárez Mason fueron los enlaces, este grupo diseñó las políticas para la dictadura militar en forma exhaustiva y que perduraron en tiempos de democracias relativas.

Durante este período dictatorial el ferrocarril es nuevamente militarizado. La represión a los trabajadores ferroviarios fue brutal. La desaparición de delegados y dirigentes obreros comienza antes del golpe militar, durante el gobierno de Isabel Perón. La ofensiva contra ese modo de transporte continúa. Se clausuran ramales, servicios, se reducen los presupuestos para los talleres, en consecuencia, se paraliza la producción de bienes.

Represión y descuartizamiento de los ferrocarriles corren en forma paralela como condición necesaria y suficiente. La represión fue una condición necesaria para la dictadura, para que así, el descuartizamiento se transformase en la condición suficiente. El siniestro saldo represivo: 89 ferroviarios detenidos desaparecidos, asesinados.

Durante el gobierno de Raúl Alfonsín se instala la antesala de la entrega. Pasan varios ministros por el Ministerio de Obras Públicas. Rodolfo Terragno intenta implantar el descuartizamiento ferroviario cuando asume ese Ministerio. Proyectaba dividirlos en cuatro empresas, es decir, se despedazaba el Sistema de Transporte Ferroviario. Lou Thompson, asesor de Terragno y luego de Carlos Menem, era el Delegado del Banco Mundial en el aparato del Estado Nacional. La continuidad de Thompson -a pesar de los cambios de administradores del Estado- es la prueba fehaciente de que hubo continuidad de esa política.

Parafraseando a Memmi podemos decir: *"el colonialismo fabrica colonizados"*; el aparato del Estado Argentino estaba habitado por ellos, cuyo principal representante era Carlos Menem. Acto colonizador, fue éste, el que destruyó el sistema integrado de transporte ferroviario de industrias y comunicaciones, luego de la nacionalización. Acto perverso acompañado por todo un abanico político, intelectual y gremial, salvo honrosas excepciones, y por una sociedad blanda y complaciente. Primero Alfonsín y después Menem asumen ser los colonizadores nativos, administran el Estado en el marco de una sociedad anómica.

Los ferrocarriles han sido descuartizados. No son más un servicio público. Predomina el lucro. La ganancia, a través de transformar a estas empresas subsidiadas por el Estado, en empresas recaudadoras. No existe más el pasajero, ahora es un cliente. Y las cargas son para los sectores que transportan sus propios productos a precio más bajo que el costo, o un determinado tonelaje, el Estado les ha proporcionado una empresa gratis. El ferrocarril ha sido desintegrado. No cumple más una función social, ya no va a todas partes, ha dejado pueblos sin agua, sin comunicación, dejó en estado de quebranto las economías regionales por la desconexión territorial, ya no transporta todo, sino lo que les conviene (El Ferrocidio 2da edición; Editorial La Rosa Blindada).

Los 30 millones de toneladas anuales despachadas en 1940 se mantuvieron, en medio de oscilaciones, hasta mediados de la década del cincuenta, para caer hasta 16 millones en 1962, en coincidencia con una huelga sectorial y una depresión económica coyuntural. Los despachos volvieron a superar un umbral de 20 millones de toneladas en 1964, pero se mantuvieron en torno a esa meseta los años siguientes, sugiriendo la ya escasa capacidad de recuperación del sistema. En la primera mitad de la década del ochenta, la carga cayó a 14 millones, magnitud que se mantuvo hasta el derrumbe previo a la privatización.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

En efecto, en los años 1991 a 1993, la política oficial de *terminar* lo más rápidamente posible con el déficit ferroviario (como parte del proceso de ajuste de la economía), llevó a medidas como la contracción de operaciones, el cierre de numerosos ramales y la expulsión de personal. Esa política provocó una reducción de la carga a sólo 10 millones de toneladas anuales, un mínimo que ponía en cuestión hasta la racionalidad de mantener el ferrocarril como medio de transporte

Durante los años '90 el Gobierno argentino inicia la racionalización operativa de los ferrocarriles, los que en 30 días deberán reducir el personal quedando más de 8.000 agentes sin empleo y unos 5.300 serán licenciados obligatoriamente con goce de sueldo hasta su jubilación. Y se analiza el futuro de los 17 ramales de la Provincia de Buenos Aires que en el plazo de 90 días tienen que decidir su suerte. Se suprimen los servicios de pasajeros hacia el interior del país:

-SAN MARTÍN: El Libertador -Luján- Retiro-Mendoza; El Sanjuanino: Retiro-San Luis-Mendoza-San Juan; Sierras Grandes: Retiro-Villa Dolores Córdoba; Retiro - Junín; El Santafecino: Retiro-San Rafael; Retiro-Tucumán; Retiro Córdoba; Ciudad de Rosario: Retiro-Rosario; Ciudad de San Nicolás; Retiro-Rosario-Santa Fe; Ciudad de Buenos Aires: Retiro-Rosario; El Santafesino: Retiro-Santa Fe; Ciudad de Pergamino: Retiro-Venado Tuerto.

-SARMIENTO: Once-Cuenca; Once-General Pico, La Pampa; El Lucero: Once-Villegas-Cuenca; El Colonizador: Once-Darragueira; Once-Bragado; General Pico-Telen; Bragado-Olascoaga; General Pico-Arizona.

-ROCA: Los Arrayanes: Constitución-Bariloche; Lagos del Sur: Constitución-Bariloche; Constitución-Tandil-Tres Arroyos; Constitución-Bolívar; Olavarría-Bahía Blanca; Bahía Blanca-San Antonio Oeste; Neuquén-Zapala; Bahía Blanca-Almirante Soler; Servicios locales: Bariloche-Pilcaniyeu; Ing. Jacobacci-Esquel; Chichinales-Pdre Stefanelli-Plotier.

-BELGRANO: Retiro-Santa Fe; El Norteño: Retiro-Jujuy; El Litoral: Retiro-Vera-Resistencia; Güemes-Salta; Santa Fe-Vera-Resistencia; Jujuy-La Quiaca; Encarnación-Formosa; Mendoza-Potrerrillos; Santa Fe-Añatuya.

-URQUIZA: Cataratas -de Luján- Fco. Lacroze-Posadas; Salto Grande: Fco. Lacroze-Concordia; Río Paraná: Fco. Lacroze-Paraná.

El Decreto N° 666/89 del Gobierno Nacional sostenía: "Es un objetivo fundamental el aumento de la participación del modo ferroviario en la movilización del tráfico de carga y pasajeros". Los números no cerraban y el Ministro D. Cavallo manifestaba "que a partir del 31 de julio las "provincia que deseen la continuidad de los servicios, deberán manifestar su interés y aportar los recursos necesarios para cubrir la mitad del déficit operativo".

En la Argentina comenzaba la lenta agonía del ferrocarril, mientras que en el resto del mundo se desarrollaba, a paso firme. En el Norte europeo se están desarrollando trenes de suspensión magnética que darían una velocidad mayor a 500 km/hs.. En Alemania hay una red de alta velocidad de 4.000 kilómetros de extensión. Francia, España y Portugal: modernizaron sus ferrocarriles. Dinamarca-Suecia: construyeron el puente ferroviario de 17 km. de largo para quedar unidas. Japón: ha extendido las líneas urbanas y suburbanas. EEUU: tiene ya realizado el primer tramo de 1000 km. del tren de alta velocidad entre Dallas y Hudston.

El 11 de marzo de 1993 El Estado Nacional se desentiende totalmente del déficit ferroviario, la opción para las provincias es privatizar o cerrar ramales. Peligran las ciudades que nacieron con el ferrocarril, algunas podrán sostener sus ramales, a otras no les alcanzará el presupuesto.

La red ferroviaria pasa a manos privadas:

-El Ferrocarril Roca pasó paso al grupo FERROSUR-ROCA,



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

-Ferroexpreso-Pampeano, del grupo Techint, en el corredor Rosario -Bahía Blanca.

-NCA, encabezado por Aceitera Gral Deheza, en la línea del Mitre

-Desde el 1° de agosto la Pcia de Bs As corre con sus propios trenes, ya que la misma se hace cargo de los servicios de pasajeros, con destinos finales a Rojas, Junín, Alberdi, Villegas, Darragueira, Lincoln, Bolívar, Las Flores, Olavarría, Pigüé, Bahía Blanca, Carmen de Patagones, Tandil, Lobería Necochea, Maipú y Mar del Plata.

El resto de la red, fuera del Gran Buenos Aires, fue concesionada en un esquema que, al igual que las otras concesiones, abarca tanto infraestructura como material rodante y tractivo —vagones y locomotoras, respectivamente—. A nivel nacional, sólo fueron concesionados a empresas privadas los servicios de carga, incluyendo el material rodante para tal fin, mientras que el material existente para el transporte de pasajeros fue asignado a las diferentes provincias para que estas se encargasen de la corrida de trenes de pasajeros dentro de su territorio, ya sea directamente o por concesión.

El tiempo demostró que para el 2003 -si se cuentan las paradas, apeaderos, empalmes, desvíos y embarcaderos- se llega a la cifra de 3.165 estaciones desaparecidas y con ellas sus pueblos, los que han tenido que cambiar su fisonomía. Los dichos del ex Presidente Carlos Menem (1989-1999), cuando los servicios ferroviarios fueron drásticamente reducidos y el remanente íntegramente privatizado, fueron bochornosos: "*Ramal que para, ramal que cierra*", en declaraciones para enfrentar las medidas gremiales que insinuaron alguna resistencia en medio de la ola privatizadora que caracterizó su mandato, y que llevó a instalar el sistema de peaje en las principales carreteras".

Decía Jorge Schvarzer (ya en 1999): "La red entregada a los cinco concesionarios tiene un total de 21.600 kilómetros, y cada uno de ellos recibió entre un mínimo de 2.700 y un máximo de 5.700 kilómetros, con un promedio del orden de 4.300 kilómetros. Todo ese sistema tiene ahora 250 locomotoras y 13.000 vagones, cifras que ofrecen una buena imagen de las reducidas dimensiones del material rodante y la capacidad operativa de cada una de estas empresas. A título de comparación formal, conviene recordar que el ferrocarril en su conjunto tenía 3.000 locomotoras en 1970, cantidad que se redujo a la mitad diez años después, mientras que los vagones de carga, para esas mismas fechas, habían caído desde 86.000 a 40.000. No resulta extraño, por eso, que se hayan dejado de lado los proyectos tradicionales que promovían la fabricación local de esos equipos; el parque actual no ofrece posibilidad alguna de que su renovación (y presunto aumento) permita alcanzar las economías de escala mínimas para esas actividades industriales. Esta dificultad se ve agravada por el hecho de que la fragmentación de la propiedad tiende a reducir la cantidad de unidades que debe comprar cada empresa concesionaria".

De nuevo de acuerdo con J. C. Cena: "los ramales de larga distancia pasaron a engrosar el paisaje del olvido. Salvo el tren a Mar del Plata, pero que tampoco ofrecía ni ofrece un servicio de primera. Así el caos comenzó para un país que desde el punto de vista geográfico es óptimo para el tendido de una red ferroviaria única en el mundo, y que iría más allá de lo que primer mundo tiene. Centenares de pueblos agroganaderos quedaron desconectados de los puertos y los centros de consumo.

Con la liquidación de Ferrocarriles Argentinos la administración y titularidad de la infraestructura ferroviaria nacional quedó en manos de un nuevo organismo, el Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF), posteriormente convertido en el Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE). El ONABE tiene sus oficinas en el edificio que fuera de Ferrocarriles Argentinos, ubicado en la intersección de las avenidas del Libertador y Ramos Mejía, en la Ciudad de Buenos Aires".

Después del gobierno de Carlos Menem, ningún administrador del Estado Nacional modificó una coma de todo ese proyecto. Lo implantado quedó sin modificaciones. Todas las que se realizaron fueron alteraciones a favor de los



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

concesionarios tanto de carga como de pasajeros (trenes suburbanos), bajo la forma de "addendas".

El gobierno kirchnerista es el que más ha prometido y menos ha cumplido en el marco de su auto proclamación de ser un gobierno nacional popular. Fue el que profundizó las políticas concretadas durante el gobierno de Menem, El que más dilapidó recursos nacionales a través del sistema de subsidios y enajenó los bienes ferroviarios.

Una de las primeras proclamas fue sobre la revisión de los contratos de concesión de los ferrocarriles. Luego, la mención de la apertura de los talleres de Tafi Viejo. Tras ellos, los Talleres de Junín, otro gran acto para ilusionarse, De seguido, los talleres Los Hornos, en La Plata, después los talleres de Campana, éste, sólo se transformó en un museo ferroso y sin presupuesto, en él crecían el abandono, el óxido... y el yuyal.

Presentó el PLANIFER -Plan Nacional de Inversiones Ferroviarias- el 18 de febrero del 2004. Otro anuncio fue el Plan Nacional de Recuperación y Modernización Ferroviaria, éste realmente no era un Plan, sino un conjunto de medidas tendientes a solucionar anomalías y daños causados, no reparados. Subsiguientemente, se proclamó el Mega Plan: Plan Ferroviario 2005. El 8 de mayo del 2006, el entonces Presidente informó sobre un llamado a licitación pública nacional e internacional para la construcción del tren de alta velocidad Buenos Aires-Rosario-Córdoba, esta proclama estuvo enmarcada dentro del Plan Nacional de Recuperación y Modernización Ferroviaria que "lleva" adelante el gobierno Nacional.

Tiempo después vinieron los soterramientos, muros de contención, más soterramientos desde Tolosa - La Plata. Más túneles en Rosario y Córdoba y así se anunciaban perforaciones y más perforaciones. Se iba a taladrar el país. Nada se cumplió, ni una excavación; eso sí, muchos carteles anunciando soterramientos varios. Se inauguraron varias veces la apertura de los talleres de Tafi Viejo y la puesta en marcha del Tren de Tucumán a esa localidad. Nada ocurrió. Una mentira más. Se inauguraron trenes de doble piso que fracasaron, no circulan más. Apertura de ramales, el Túnel Internacional Mendoza-Las Cuevas construido e inaugurado por Figueroa Alcorta en 1904, reinaugurado junto con la presidenta chilena, y otras obritas varias, todas con jugosos presupuestos.

También concurren a este proyecto las transnacionales brasileñas, de forma directa o indirecta. Una es Camargo Correa, accionista principal de la sociedad Loma Negra, que a su vez es dueña del paquete accionario de FERROSUR, empresa que tiene adjudicado en concesión el corredor del ferrocarril de cargas de la ex Línea Roca, que abarca toda la pampa húmeda de la provincia de Buenos Aires.

Los corredores del F.C. Urquiza y el F.C. San Martín están concedidos a América Latina Logística - ALL, de origen brasileño. Es decir, ambas empresas, utilizan nuestra infraestructura ferroviaria que abarca un espacio territorial amplio con salida al Pacífico, para transportar sus cargas

La Presidente Cristina Fernández, continuando la gestión de Néstor Kirchner, anunció el 16 de enero del 2008 nuevamente la construcción del tren de alta velocidad. En ese momento se advirtió: "El anuncio del llamado a licitación para construir un tren de alta velocidad entre Retiro-Rosario y posteriormente Córdoba fue y es un despropósito; cuando todos sabemos que el Sistema Nacional de Transporte es un desastre, que están colapsados los servicios y los ferrocarriles están en estado de una profunda crisis".

Los anuncios no son nuevos, son casi una burla. Como en el caso de los talleres de Tafi Viejo y la puesta en marcha del tren desde Tafi Viejo a Tucumán, es la obra mas anunciada nunca cumplida. Antes de irse la administración de Néstor Kirchner, en el marco de la campaña electoral, inauguraron la puesta en marcha del Tren a las Sierras en Córdoba de sólo tres estaciones. Era una descarnada burla a la ciudadanía. Estábamos en tiempos electorales, todo vale, como ahora, tiempos electorales.

A través del Decreto N° 1.039/09, el gobierno nacional le ha renovado el contrato de concesión a la empresa ferroviaria Nuevo Central Argentino Sociedad



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Anónima, cuyo propietario es el senador nacional Urquía del Partido Justicialista, dueño, asimismo, de la aceitera General Deheza.

El senador Urquía, acopiador de granos, es parte del mundo oficialista. Es tal su influencia que -a través de una ley- le autorizaron la instalación de una "aduana seca" en General Deheza, Córdoba, pueblo-ciudad en donde está instalada la aceitera, en abierta violación la Constitución Nacional que en su artículo 9° dice: "En todo el territorio Nacional no habrá más Aduanas que las nacionales, en las cuales regirán las tarifas que sancione el Congreso". No casualmente, esta concesión se la otorgaban mientras en el Congreso se discutía la Ley de Medios, toda una inmensa cortina de humo.

El desprecio por la industria nacional o la dependencia colonial lleva al Poder Ejecutivo a realizar compras de material ferroviario fuera del país, cuando en la Argentina hay una enorme capacidad instalada ociosa. Fabricarlas en la Argentina no sólo beneficiaría a la Nación, por los precios, sino que ayudaría a ocupar mano de obra especializada desocupada. Se efectuaron compras en España y Portugal de material en estado chatarra, envejecido, descartados por esos mismos países por fatiga de uso. Su adquisición fue uno de los actos más corruptos de las administraciones kirchnerista y española. Para un acto de corrupción se necesitan dos partes. Los corruptos criollos siguen en libertad, disfrutando de una segura impunidad.

Finalmente, compras en China por un valor de 10.000 millones de dólares, com pago de importantes comisiones a los intermediarios. Entre ellos, Francisco Macri, agente chino para América Latinaver (compras en China), quien por esa operación se hizo acreedor a una comisión de, aproximadamente, el 4 % del total. Se ha pasado, como consecuencia de estas políticas, de la "accidentología", a la "siniestralidad". En la Argentina hay 22 muertos diarios en accidentes viales (un muerto por hora). Accidentes, descarrilamientos, vuelcos que no son conocidos. Todos estos terribles hechos se han producido por falta de mantenimiento en las vías, llantas, elásticos, suspensiones, exceso de carga en lo que se llama peso por eje.

La crisis en el universo ferroviario es integral. Tanto en los trenes suburbanos, cargas y en los de cartón de pasajeros de larga distancia inaugurados con una gran pompa K. El ex presidente Kirchner, antes de terminar su mandato, les había renovado los contratos a los brasileños de ALL por 20 años. Durante su mandato de adjudicaron 3.740 millones de pesos en subsidios a los trenes suburbanos. Durante el gobierno de su sucesora se entregan cuatro millones de pesos diarios aproximadamente como subsidios a los mismos concesionarios; a pesar de ello, el colapso de los ferrocarriles se acelera exponencialmente.

Puede apreciarse cómo los incidentes de los pasajeros se reiteran, y son cada vez más graves. En noviembre del 2005 en la estación Haedo, reaccionaron con violencia "luego de que la compañía anunció que la formación, con unas 2.000 personas a bordo, no saldría por problemas técnicos", comenzó una batalla campal que terminó con la quema del tren. El 16/03/07 el hall central de Constitución se convirtió en un verdadero caos luego de que pasajeros comenzaran una protesta por demoras en el servicio de la Línea Roca.

Lo más relevante fue el tren que procedía de Misiones, el "Gran Capitán", en el febrero del 2008, tardó nada menos que dos días en llegar de Posadas a Buenos Aires, en condiciones deplorables.

Para marzo de este año, el Gobierno publica en el Boletín Oficial la Ley N° 26.352 por la cual la administración del sistema ferroviario pasa a manos del Estado. "El objetivo de esta ley es el reordenamiento de la actividad ferroviaria, ubicando como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del usuario, conforme a las pautas que se fijan", dice el artículo 1° de la ley.

Otro diagnóstico -muy acertado por cierto- de la política ferroviaria adoptada desde 1990 en adelante se puede hallar en el informe elaborado por dos investigadoras pertenecientes al Instituto de Investigaciones Económicas de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Rosario, Isabel Raposo y Sonia Cafarell, del cual se extraen sus principales conclusiones:



“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”.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Para rematar, debe recordarse que la única línea nueva construida en el país en la década del '90 es una suburbana -conocida como Tren de la Costa, que se extiende a lo largo de sólo 15 kilómetros a lo largo de una antigua traza desafectada del servicio- a comienzos de la década del sesenta. Este emprendimiento se basa en una serie de actividades y negocios inmobiliarios y comerciales colaterales que le dan vida, más que en el intento de construir un servicio ferroviario y marca, como pocos, los límites que enfrenta el sistema cuando la rentabilidad privada de corto plazo se enfrenta a los beneficios sociales que no se expresan en el sistema de mercado.

Por último, el Ing. Gastón Cossettini, en su trabajo titulado "El Transporte Ferroviario al Servicio del Comercio Exterior" (2006) afirmaba que el ferrocarril sólo transporta el 15,6 % del total de las cargas del país. No hay ninguna señal de que tal situación se hubiese revertido.

BREVE RESEÑA DE LOS FERROCARRILES EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Según el investigador Jorge Schavrzer: "el ferrocarril nació en la segunda mitad del siglo pasado (con la primera línea inaugurada en 1857) en un período en que la población local era escasa y los caminos prácticamente inexistentes. Esas condiciones iniciales explican una característica particular del sistema: la vía no reemplazó a otros medios de transporte sino que los creó, por primera vez en el país. Su traza final definió muchas de las variables que darían forma a la economía y la sociedad nacional. La expansión de la red dio origen e impulso a la parte decisiva de las actividades productivas que caracterizaron a la Argentina de las primeras décadas del siglo XX; ella constituyó un eje decisivo del auge de la agricultura pampeana, así como dio fuerza a la producción de azúcar en Tucumán y a otras actividades regionales. Todo el sistema económico fue incentivado (o creado directamente) por esa nueva oferta de transporte masivo a bajo precio, que permitía a los habitantes de una extensa región geográfica entrar en contacto con el mercado mundial (y, a veces, con el local, que no siempre estaba cercano). Las numerosas estaciones de ferrocarril que se construyeron marcaron el origen de pueblos y ciudades, y contribuyeron a definir el espacio habitado del país. Los rieles quedaron íntimamente ligados a la sociedad y la economía local.

La fabulosa expansión de la red, que convirtió a la Argentina en uno de los países con mayor cantidad de kilómetros de vía en el mundo, se concentró en la región pampeana, la de mayor actividad productiva durante décadas. Ese transporte fue controlado por varios grupos británicos que se repartieron el mercado en zonas geográficas y tendieron a formar un *trust* para defender sus intereses en sus negociaciones con el gobierno argentino y los usuarios locales. En el apogeo del sistema, la provincia de Buenos Aires, tenía una densidad de vía por kilómetro cuadrado muy semejante a la lograda en Gran Bretaña, a pesar de la menor población y la ausencia de industrias pesadas.

La división entre ferrocarriles de propiedad privada (centrados en la zona pampeana) y estatales (básicamente extra pampeanos) fue acompañada por una diferencia de trocha. Los primeros atravesaron la pampa con trocha ancha, mientras que los segundos optaron por la angosta para resolver los problemas que planteaba atravesar las zonas de montaña y las regiones boscosas del nordeste nacional. Ese juego de opciones diferentes dificultó la integración operativa de ambas redes hasta la actualidad. Como una complicación adicional, en la Mesopotamia, fronteriza con Brasil, pero separada del resto del país por el caudaloso río Paraná, se utilizó un tercer ancho de trocha (la media). Las tres redes terminaron desembocando por distintas rutas en Buenos Aires, pero sus diferencias de ancho contribuyeron a comprometer las posibilidades de standardización de equipos y de métodos de trabajo, así como la operación unificada del sistema".

A lo largo del tiempo se sucedieron distintas líneas en nuestra Provincia, de las cuales se hace a continuación un resumen:

1).- EL FERROCARRIL MIDLAND de BUENOS AIRES



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Ferrocarril Midland (FCM) es el nombre con el que se conoce a uno de los ramales del Ferrocarril General Belgrano de la red ferroviaria argentina. La línea, de trocha angosta y denominada originalmente Buenos Aires Midland Railway, une en su traza original Puente Alsina con Carhué, discurriendo íntegramente en territorio de la Provincia de Buenos Aires.

En la actualidad, sólo una pequeña parte del ramal se encuentra activa, entre la terminal Puente Alsina y la estación Marinos del Crucero General Belgrano, siendo operada como parte de la línea Belgrano Sur por la empresa UGOFE luego de la caída de la concesión otorgada a Metropolitano el 15 de mayo de 2007. Por medio de un Decreto provincial del 16 de septiembre de 1904 se otorgó a Enrique Lavalle la concesión para construir y explotar una línea férrea de trocha angosta —para adecuarse a la Ley Provincial— entre Puente Alsina y Carhué. El nombre en inglés que se le dio al nuevo ferrocarril, Buenos Aires Midland Railway, se debió a un conflicto con los hermanos Lacroze, quienes habían registrado poco tiempo antes el nombre en castellano de Ferrocarril Central de Buenos Aires. Por ese motivo, Lavalle decidió adoptar este el mismo nombre pero en inglés. El ideólogo del proyecto era Eduardo Casey, quien entre otras cosas había sido el fundador de la ciudad santafesina de Venado Tuerto.

La construcción del primer tramo del Ferrocarril Midland comenzó en 1907, para lo que Lavalle contrató a la prestigiosa empresa constructora Hume Hnos. Para noviembre de ese año el tendido de vías llegaba aproximadamente hasta el Puente La Noria; los pobladores de esa zona insistieron en la necesidad de habilitar el tramo de 13 kilómetros recientemente construido, y luego de un acuerdo entre el gobierno provincial y la empresa constructora se construyó la estación La Noria —actualmente Ingeniero Budge—, inaugurándose el 8 de enero de 1908 el primer tramo de la línea. La locomotora encargada de realizar este corto trayecto sería una Koppel 0-6-0T arrastrando con un solo coche.

Inmediatamente se avecinó un nuevo problema para el proyecto, el conflicto con la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (CGBA) debido a la invasión mutua de zonas de influencia. Ambas líneas correrían a muy pocos kilómetros de distancia, lo que significaría una competencia por la carga en una misma zona que sin duda provocaría la quiebra de las dos empresas. Este no era sólo un conflicto entre empresas, sino que tras estas máscaras se escondía un grave problema entre el gobierno nacional y el provincial. La ley número 2793 de Ferrocarriles adjudicaba el derecho de construcción a la empresa que tuviera con anterioridad la concesión, lo cual beneficiaba al Midland dejando al CGBA sin derecho a reclamar. No obstante, el conflicto no cesaría debido a que la concesión del Midland era provincial, y por lo tanto quedaba descubierta de la protección de la ley. El gobierno nacional no desaprovechó la oportunidad de defender su concesión.

Entretanto, ninguna de las dos empresas cesaba la construcción de sus ramales, y el conflicto se agravó de forma tal que el Midland reclamó que se frenara la construcción de su competencia por medio de las fuerzas públicas provinciales y el CGBA a su vez, amenazó llevar el problema a la Corte Suprema de Justicia de la Nación. La solución llegaría en el ámbito empresarial, llegándose a un acuerdo en que cada empresa debía tolerar la existencia de la otra y variar las trazas de manera que se acercasen lo menos posible, estableciendo asimismo el uso común de la estación Plomer. A raíz de este acuerdo el Midland perdió varios kilómetros de terraplenes ya construidos, por lo que pidió una indemnización, ya que a la dificultad de conseguir capitales se le sumaba el derroche de trabajo ya realizado. A mediados de 1908 surgió un nuevo problema. La construcción estaba llegando a San Sebastián, pero la sociedad estaba en números rojos debido a la imposibilidad de conseguir capitales en Europa, lo que casi hundió para siempre el proyecto. Allí fue cuando el Ferrocarril del Sud y el Ferrocarril Oeste acordaron hacerse cargo del Midland y finalizar las obras e implementar algunos cambios, como reemplazar a la constructora Hume Hnos. por la Clarke, Bradbury and Co. —propiedad del hermano del gerente del Ferrocarril del Sud—, lo que haría notar una diferencia en la construcción entre las estaciones anteriores y posteriores a



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

San Sebastián. El tramo Puente Alsina – San Sebastian fue inaugurado el 15 de junio de 1909 y la totalidad de la línea, hasta Carhué, el 1 de julio de 1911.

Otro problema que tenía el Midland era el acceso a la Capital Federal, debido a que tenía como estación cabecera en forma provisoria a Puente Alsina, con el proyecto de adentrarse en la capital para poder convertirse en un ferrocarril medianamente importante. Esto era en principio imposible debido a que el Midland tenía una concesión provincial que le hacía imposible el acceso a terreno del gobierno nacional. De todas maneras, debido al crecimiento de la zona de Puente Alsina, el Midland no insistió.

La traza del Midland consistía en una vía única de rieles livianos con un exiguo tráfico de pasajeros, sin ramales ni pueblos grandes, que se extendía con rumbo casi recto hacia Carhué sin conexión alguna con otro ferrocarril. Para su construcción no se necesitaron más que tres locomotoras y una cuarta que participó de los primeros viajes cortos.

Para mediados de los años 1930 el Ferrocarril Midland tenía un tráfico de pasajeros casi insignificante, lo que lo transformaba en un ferrocarril deficitario en todas sus formas. Esto básicamente era causado por un gran problema, el desarrollo del trazado por zonas rurales cuyos pueblos eran muy pequeños y con muy poco movimiento de pasajeros, a lo que se sumaba la proximidad de los ferrocarriles del Sud, Oeste y CGBA, lo cual proporcionaba una zona de influencia muy pequeña

El correr de los años muestra el movimiento del Midland en lento pero constante aumento y es así como lo encuentra la nacionalización de nuestros ferrocarriles, cuando pasa a formar parte del ferrocarril Belgrano.

Ya entrados en la década del sesenta y con la pérdida del tráfico de productos de granja y lácteos comienza la decadencia, que se acentuó año tras año hasta el cierre de la línea en Septiembre de 1977. A partir de esa fecha ya no hubo trenes más allá de la estación Plomer (segunda estación a partir de Marinos del Crucero Gral. Belgrano, Km 63,600) y la vía clausurada se fue levantando en tramos.

En algunos lugares ya no quedan ni vestigios, sólo el edificio de la estación si era de mampostería o si fue vendido, y en la actualidad se las ve cumpliendo con otros usos o funciones. De los talleres Libertad no se ha conservado nada, lo que fue la sección urbana está concesionada desde 1994 a la empresa Transportes Metropolitanos General Belgrano S.A., cuyos trenes circulan entre Puente Alsina y Marinos del Crucero General Belgrano, prestando servicios de pésima calidad.

Hoy queda muy poco de la red ferroviaria de trocha angosta en la Provincia de Buenos Aires. Solo sobreviven servicios urbanos de pasajeros allí donde las vías cruzan zonas densamente pobladas del Gran Buenos Aires y de la ciudad de Buenos Aires. Del resto, de los más de tres mil kilómetros con que contó esta red, solo quedan vestigios, como lo que fue el Midland más allá de la actual estación Marinos del Crucero General Belgrano.

Los rieles de trocha métrica (1,00 m) llegaron tarde a esta provincia. Lo hicieron cuando ella ya estaba surcada por vías de trocha ancha e incluso algunos kilómetros de trocha media. Por ese motivo debió abrirse paso saltando sobre otros ferrocarriles y compitiendo con ellos en clara desventaja, razón por la cual no fueron prósperos y tras la nacionalización, sus ramales se fueron cerrando en una lenta agonía.

Su clausura no causó gran impacto económico en las principales ciudades del interior de la provincia ya que, en general, sus líneas cruzaban zonas escasamente pobladas y cuando llegaban a una ciudad, ésta ya estaba servida por otro ferrocarril con mejor infraestructura y trayectos más directos a Buenos Aires o a los puertos de embarque. Sin embargo, los levantamientos de estos servicios trajeron un importante impacto social en la vida de los pobladores de pequeños pueblos y de zonas rurales. Aún hoy, luego de décadas de esas clausuras, aparecen comentarios, referencias y hasta quejas de comunidades del interior de la provincia.

2).- EL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

La Provincia de Buenos Aires concibió una red ferroviaria de trocha angosta cuya dimensión, si se hubiera concretado en su totalidad, hubiera modificado substancialmente el panorama ferroviario bonaerense.

La parte del ferrocarril que se construyó y que se llamó "Ferrocarril de La Plata al Meridiano Quinto" o "Ferrocarril Provincial de Buenos Aires", a partir del puerto y ciudad de La Plata llegaba a Mira Pampa, en el límite provincial, pasando por Carlos Beguerie, Saladillo Norte y Nueve de Julio, en cuyas inmediaciones cruzaba las trazas de la CGBA y el Midland, para dirigirse a Pedro Gamen desde donde un pequeño ramal alcanzaba Pehuajó. Desde La Plata, otro ramal llegaba a Avellaneda y desde Carlos Beguerie, típico ejemplo de pueblo ferroviario hoy agonizante, los rieles llegaron a Azul, Olavarría, Sierra Chica y Loma Negra.

La razón esgrimida por el gobierno provincial para la construcción del Ferrocarril Provincial era integrar a vastas zonas hasta ese entonces incomunicadas por vía férrea y, recorriendo regiones ya servidas por otros ferrocarriles, abaratar los fletes con su presencia. Las opiniones sobre el Provincial abarcan un amplio espectro, desde considerarlo una ambiciosa maniobra política o proyecto delirante, hasta calificarlo como audaz intento bonaerense para quebrar el papel hegemónico de las empresas británicas.

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 Ringuelet - 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



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

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 -UEPFP- 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



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

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

3).- COMPAÑÍA GENERAL DE FERROCARRILES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

La gran inmigración proveniente de Europa que llegó al país entre 1880 y 1914 fue fundamental para atraer capitales de diversos países de aquel continente. Esto fue particularmente cierto en el caso francés, cuya inmigración se había iniciado en gran proporción durante la década del 60, pero fue entre 1888 y 1892 donde logro su apogeo, llegando al país en esos cinco años mas de 65.000 inmigrantes de origen francés. En 1911 ya había una colonia de 150.000 franceses en el país. La base económica de esta comunidad dependió desde su comienzo del intercambio comercial entre Francia y nuestro país, cuyo volumen en la última mitad del siglo XIX fue mucho más significativo de lo que se supone. El "boom" cerealero implicó un gran cambio en el comercio argentino, ya que a partir de 1890 se comenzaron a exportar cada vez mas cereales, modificando el eje de los intereses franceses en nuestro país, el cual comenzó a girar mas alrededor de Rosario, puerto cerealero por excelencia.

Por cierto, ya a fines del siglo XIX había una importante comunidad francesa en Argentina, con fuertes intereses económicos y lazos con poderosas firmas industriales y financieras en Francia. Este conjunto de factores, estimularon a los más poderosos financistas franceses a lanzar una verdadera ofensiva económica a partir de 1900, para lograr consolidar el peso del capital galo en Argentina, llegando a rivalizar con los capitales ingleses que eran predominantes. A principios del nuevo siglo, este mercado atravesaba una fase de excepcional liquidez y bajo costo del dinero, a niveles inferiores incluso al de Londres, que hizo converger hacia sí la demanda de fondos para proyectos en diversas regiones del globo. Entre 1900 y 1914 hubo una gran inversión francesa en toda América Latina, la que fue particularmente fuerte en Argentina, dirigiéndose preferentemente al desarrollo de ferrocarriles, puertos, obras de ingeniería y bancos.

El flujo de inversiones extranjeras hacia la Argentina estuvo signado por marcadas fluctuaciones e irregularidades que pueden organizarse en tres ciclos; 1862-1880, 1880-1900 y 1900-1914. Este ultimo ciclo, que es el que nos interesa, se vio interrumpido por el estallido de la primera guerra mundial, que modifico irreversiblemente las condiciones generales, marcando la finalización de este periodo. En este ciclo se alcanzó el máximo nivel histórico de afluencia de inversiones extranjeras, tanto por su valor total como por el destinado específicamente a ferrocarriles.

La longitud de las líneas privadas se duplicó desde 14.500 km. (aprox.) en 1900 hasta 29.000 km. en 1914 y el capital declarado (casi totalmente recaudado en el exterior) aumento mas aun, de 476 a 1202 millones de pesos oro, entre los mismos años. La principal área de inversiones fue la región pampeana y muy especialmente la provincia de Buenos Aires, que dio cuenta por sí sola de más del 50% de la longitud de vía incorporada en esos años por las compañías privadas. Allí tenía lugar desde la década de 1890 una notable expansión de la agricultura ligada a la modernización de la ganadería bovina, que estaba transformando a la Argentina en uno de los máximos exportadores mundiales.

La fusión "de hecho" entre el FCCA y el FCBAR, más la "asociación " entre el Sud y el Oeste acentuó un malestar ya muy fuerte desde hacia tiempo producto de dos cuestiones convergentes: la negativa de las empresas a bajar las tarifas que habían subido previamente durante la fase de depreciación monetaria producto de la crisis del 90 y la concentración de las mismas empresas eliminando la competencia. Los sectores afectados presionaron para que el Estado bloqueara el otorgamiento de nuevas concesiones a las compañías cuestionadas y autorizara proyectos alternativos que reintrodujeran la competencia. La construcción de nuevas líneas a cargo del Estado presentaba el inconveniente de afectar a otros intereses involucrados, por lo que no llego a prosperar, pero mucho mas eco tuvo



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

el de fomentar el ingreso de nuevos grupos, entre los que se destacaron los procedentes del mercado francés. Así la acción del Estado hizo posible una experiencia de diversificación del mercado ferroviario que, protagonizada por compañías de capitales franceses vino a alterar un panorama signado hasta entonces por la exclusividad de la presencia británica. Sin embargo, el gobierno de la provincia de Bs. As no coincidía con el Nacional en cuanto a la promoción ferroviaria, otorgando diversas concesiones provinciales (entre ellas al Midland) y más tarde iniciando la construcción de un ferrocarril propio involucrándose independientemente en el problema. Estas concesiones estaban amparadas en la Ley de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos sancionada el 31 de diciembre de 1897. De hecho, el principal mecanismo de regulación tarifaria paso a ser la competencia que las propias compañías comenzaron a entablar entre sí. Así nacieron a principios de siglo los dos últimos ferrocarriles franceses, la CGBA y el FCRPB. La primera con un diseño que corría entre las principales líneas británicas, desde Bs. As hacia el oeste y Rosario buscaba captar una parte del tráfico de aquellas, sobre la base de un servicio más económico, supuestamente posibilitado por su construcción de trocha angosta. La segunda que atravesaba longitudinalmente el oeste bonaerense, intentaba derivar el tráfico de las líneas que atravesaba hacia sus puertos terminales, Rosario y Bahía Blanca, más próximos que el de Buenos Aires. La puesta en marcha de estos emprendimientos, que desde ya no generaron la rentabilidad que se había esperado (no así para los que promovían y organizaban las empresas, e intervenían en su conducción, así como la recaudación e inversión de los fondos) resulto eficaz sin embargo para reintroducir la competencia en algunas de las zonas de influencia de las compañías británicas y contribuyo a gestar las condiciones de un nuevo acuerdo entre estas empresas y los sectores mas empujados de la elite, que se concreto en la Ley Mitre de 1907. Esta ley contó con la adhesión de todas las compañías, incluso las establecidas recientemente y aun para estas ultimas las nuevas condiciones eran mas favorables, ampliando las franquicias a 40 años en lugar de 20, sin condiciones de que los materiales para su construcción se fabricaran o no en el país, además de un mejoramiento en el control tarifario que pudiera ser aplicado por el gobierno. Bajo esta ley, los ferrocarriles fusionados pudieron desbloquear el tramite de unificación, así como el de las mismas líneas que habían solicitado, respondiendo exitosamente a la intrusión de los nuevos rivales, con la construcción de una densa red de ramales. Las compañías francesas debieron enfrentarse así con sistemas mucho mas extensos y con una exposición a la competencia considerablemente menor, perjudicándose además por su tardía implantación en distritos ya articulados en torno a las líneas con las que pretendían competir, y con estaciones generalmente en parajes alejados de los principales circuitos de comercialización, quedando con una franja de influencia exclusiva, sumamente estrecha.

En fin, hacia 1891 las compañías ferroviarias francesas, cuatro años atrás inexistentes, comprendían cerca de 2000 kilómetros de vías férreas, con un capital de 26,5 millones de \$ oro y un 8,5% de la inversión ferroviaria total. En 1913, con mas de 4000 km. de longitud sumaban 124,1 millones de \$ oro y el 10,6 % de la inversión total, extendiéndose por las provincias de Bs. As., Santa Fe, Córdoba y el Chaco.

El primer ferrocarril de trocha angosta en la provincia de Buenos Aires, nació producto de la Ley nacional N° 4.417 sancionada el 26 de septiembre de 1904, concediendo a los señores Casimiro De Bruyn y Romulo Otamendi el derecho de construir y explotar la siguiente red de ferrocarriles:

1) Una línea entre Bs. As y el puerto de Rosario pasando por Marcos Paz, Mercedes, Salto y Pergamino con un ramal a Ludueña

2) Una línea entre Marcos Paz y General Villegas pasando por Navarro, 9 de Julio y Las Flores



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

- 3) Un ramal de la línea anterior que, arrancando frente al pueblo de 25 de Mayo llegase a Salliqueló (la concesión de este ramal era solamente para el caso de que el gobierno de la Provincia de Bs. As no lo hubiera construido por su cuenta , dentro del término de dos años a contar de la fecha de la presente ley)
- 4) Una línea que arrancando de la primera, en un punto cercano a la Capital , en el partido de La Matanza, pase por Uribelarrea y Azul terminando en el puerto militar.
- 5) Una línea que arrancando del mismo punto que la anterior, termine en el puerto de La Plata, pasando al sur de Burzaco.

Entre otras cosas, la ley autorizaba la entrada a la ciudad de Bs. As por intermedio de un túnel desde la estación cabecera hasta empalmar con las vías neutrales de entrada al puerto de la Capital. En los ramales que se construyeran hasta el río Paraná, la empresa podría construir muelles, embarcaderos y elevadores. Desde su promulgación, en un plazo de seis meses los concesionarios firmarían el contrato, y dentro de los 18 meses siguientes tendrían que presentar los estudios completos, planos, presupuestos y pliego de condiciones de la línea. Una vez aprobados estos, los trabajos serían comenzados dentro de los 6 meses, y deberían ser entregados al servicio 300 kilómetros de vía principal por año como mínimo y las cinco líneas principales completamente concluidas a los 5 años de iniciados los trabajos. Si dentro de ese período no se hubiesen terminado la totalidad de las líneas, caducaría la concesión en la parte no construida. El artículo 12 de la ley autorizaba la construcción, previa aprobación de los planos, de 16 ramales a saber ;

- a) un ramal de Mercedes al Río Paraná, en proximidades de Campana
- b) un ramal de Pergamino a Vedia y desde este punto hasta el Paraná cerca de San Pedro
- c) un ramal a Chivilcoy
- d) ídem a 25 de Mayo
- e) ídem a Bragado
- f) ídem a Bolívar
- g) ídem entre Salto y Pergamino al Río Paraná
- h) ídem a Lobos
- i) ídem a General Alvear
- j) ídem a Tapalqué
- k) ídem a Olavarría y Bolívar
- l) ídem a Juárez
- m) ídem a Laprida m
- n) ídem a Pringles
- o) ídem a Tres Arroyos
- p) ídem al Mercado Central de Frutos y al Dock Sud de la Capital

El derecho de construir estos ramales caducaría si no se presentasen sus planos hasta después de un año del plazo fijado para terminar las líneas principales, o luego de 2 años contados de la fecha de aprobación de los planos. Finalmente la ley agregaba entre otras cosas que la Nación se reservaba el derecho de expropiar la línea por su valor fijado por árbitros mas un 20%. Se autorizaba la construcción de desvíos particulares ligando establecimientos y durante 20 años la línea no podía ser gravada por impuestos nacionales ni provinciales. La longitud total de las líneas a construir se elevaba a 2.750 kilómetros.

Dentro de los plazos establecidos y como lo estipulaba la ley, el Gobierno Nacional aprobó por decreto el 24 de Marzo de 1905, la transferencia de la concesión a favor de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires , sociedad anónima constituida en París con capitales franco-belgas aportados por la "Banque de l'Union Parisienne", La Banque de París et des Pays Bas y la Societe Generale de Belgique, con un capital inicial de 50 millones de francos.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

El Directorio Central de la Compañía se constituyó en París y fue presidido por Luciano Villars, quien no era más que el Presidente del Directorio del primero de los bancos enumerados. En cuanto al directorio local, con sede en Bs. As., quedó a cargo de Romulo Otamendi y el belga Casimiro De Bruyn, quienes actuaron como intermediarios de los banqueros franceses. Otamendi era ingeniero y gerente de la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, mientras que C. De Bruyn era uno de los principales gerentes de la importante empresa belga-argentina de granos Bunge & Born. Entre los individuos que luego figuraron como directores de este ferrocarril francés también se contaba a G. Born, de la misma empresa cerealera.

A las compañías de granos, les interesaba promover la construcción de los ferrocarriles porque las nuevas líneas cruzarían las más ricas zonas cerealeras del país. Por otro lado, a los banqueros franceses les atraía la alianza con Bunge & Born debido a que esta empresa gozaba de mucha influencia en las altas esferas de la política argentina, de modo que podía obtener (y obtuvo) rápidamente la concesión del contrato para la construcción del ferrocarril a pesar de la indudable oposición de los ferrocarriles ingleses con los cuales competiría. Una importante función de la CGBA fue promover la colonización agrícola, esencialmente para fomentar la producción cerealera. El FCPSF ya había desarrollado este negocio con mucho éxito. Con un propósito semejante, la Banque de L'Union Prisiennne estableció en 1906 el Banque Hypothecaire Franco Argentine, que promovía el negocio de las hipotecas rurales, aportando grandes cantidades de capital europeo para este fin. Una empresa argentina, La Inmobiliaria, también incursionó en el campo de la especulación con tierras para la colonización, comprándole a la CGBA grandes extensiones donde se proyectaban las nuevas líneas. En resumen, la construcción de la CGBA demostraba el gran interés que tenían los financistas franceses en fomentar el "boom" cerealero de 1900-1914. La construcción de líneas que conectaban las zonas agrícolas con los puertos, la acción de las empresas de granos, las empresas de colonización y los bancos y firmas hipotecarias contribuyeron al fomento de la producción y exportación de cereales.

Entre marzo y junio de 1906 se dieron comienzo a las obras que fueron dirigidas por los ingenieros Cilley, Brousse, Girodias, Krause, Giagnoni y Hesbert. Las obras fueron comenzadas simultáneamente en Rosario y Bs. As. Un poco antes, en febrero de 1906 fueron aprobados los planos para la construcción de un desvío de unos 11 kilómetros desde la estación Puna hasta el obraje Santa Justina, por cuenta de la CGBA y que serviría para el transporte de materiales para dicha empresa. Por su parte, uno de los ingenieros se encontraba rectificando el trazado de la línea en Azul, prosiguiendo con la misma hasta Bahía Blanca. Ese mismo año, en septiembre se dio inicio a la construcción del ramal a Saliquelo. Pero a pesar del ímpetu puesto en la construcción, los problemas no tardaron en llegar. En octubre de 1906, el gobierno de la Provincia de Bs. As., elevó al Ministro de Obras Públicas de la Nación un expediente iniciado por los señores Enrique Lavalle y Cía (concesionarios del Midland) cuya concesión fue acordada en 1904 y de la cual se había dado conocimiento al Gobierno Nacional. Esta presentación era el comienzo de un largo litigio entre ambas compañías, y entre los gobiernos provincial y nacional debido a la superposición de líneas en el tramo entre 25 de Mayo y Saliquelo. El conflicto suscitado sobre jurisdicciones entre gobiernos y trazados entre CGBA y Midland llegó al punto de pretender ser resuelto por la Suprema Corte Federal. Finalmente, casi un año después, en enero de 1908 quedó resuelto el conflicto por un arreglo directo celebrado entre las partes, suscribiendo un convenio por el cual se modificaban los trazados de ambas compañías siendo aprobados los planos por los gobiernos respectivos, además de ciertas cláusulas tendientes a asegurar en el futuro la marcha armónica de las dos empresas.

Mientras tanto las obras continuaban llevándose a cabo y en enero de 1908 la CGBA fue autorizada para entregar provisionalmente al servicio público de pasajeros y cargas la línea de Bs. As. a Rosario y el ramal a Ludueña. Cabe aclarar que esta línea se constituyó en el primer vínculo de trocha métrica entre Rosario y la Capital. En Rosario la CGBA construyó empalmes con el FCPSF en



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Ludueña, tendiendo un extenso ramal hasta la terminal de la otra línea francesa, ganándose a su vez el acceso a la estación de transbordo de cargas con el FCCA. El ramal se iniciaba en La Bajada donde se habían construido una estación, un patio de maniobras y un galpón de máquinas. Desde ese mismo sitio, partía un ramal de vía doble al puerto de Rosario con una fuerte pendiente y un sinuoso trazado. Su estación terminal fue ubicada muy cerca de la estación Rosario del Ferrocarril Córdoba-Rosario para conectarse con el cual se construyó un empalme en el año 1913, denominado Desvío Chiesa.

El malestar reinante en algunos pueblos del interior con el Ferrocarril Central Argentino, se hacía notar con el envío de telegramas solicitando a la Compañía General que se los tuviese en cuenta a la hora de proyectar los ramales que aun no se habían construido. Entre estos pueblos se encontraban Colón, en inmediaciones de Pergamino, Peyrano y San Andrés de Giles, sobre el proyectado ramal de Mercedes a Campana.

El 30 de marzo de 1908 la Compañía quedó acogida a la Ley N° 5.315 (ley Mitre). El 26 de septiembre de ese año, se produjo un choque entre dos trenes de obra, sobre el puente del río Salado, en proximidades de Navarro, con un saldo de 1 muerto y 12 heridos. Ese mismo mes se suscitó un inconveniente con el FCRPB, por la prioridad del tendido de vías en el cruce entre ambas líneas, siendo desestimada la solicitud presentada por la CGBA, que pretendía cruzar a nivel a su hermano francés, cosa que tuvo que hacer por alto nivel en los dos casos..

Finalmente, entre 1908 y 1912 fueron habilitadas definitivamente las líneas principales de Bs. As a Rosario y entre Villars y Gral Villegas, los ramales de Patricios a Victorino de la Plaza, de Pergamino a Vedia y de González Catan a La Plata (ver detalle). También fueron habilitados los intercambios en Sola con el F.C. Sud y en Altamira con el F.C. Oeste, como así también los desvíos a Mataderos (único acceso de trocha métrica) y a su estación Riachuelo, en la cual por intermedio de lanchas se conducían las mercaderías hasta los diques del puerto, procedimiento análogo al empleado por el Ferrocarril Oeste en la estación Ing. Brian. Este medio de conducción se emplearía únicamente con carácter provisional, hasta la concreción del túnel (cosa que nunca se hizo). Además de los nombrados, tenía convenidos e instalados intercambios con el FCBA en Vedia, con el Central de Bs. As en Salto, con el Midland en Plomer, y con el FCRPB en La Bajada. La longitud total de la red en 1912 ascendía a 1.269,5 kilómetros de líneas, el 3 % de la red total existente, con 920 pasos a nivel, 111 estaciones y 332 galpones para carga, empleando a 3.300 trabajadores. Para el transporte contaba con un centenar de locomotoras, alrededor de 80 coches de diversos tipos, y cerca de 3.000 vagones de carga, entre cubiertos, abiertos, hacienda, etc. Para atender y reparar todo este material, construyó un gran taller en las inmediaciones del Riachuelo, con todo tipo de maquinarias para su reparación.

Económicamente no fue un negocio brillante, aunque sí fue superior al otro ferrocarril francés (RFB) construido en la misma época. Comenzó su actividad con muy buenas perspectivas, y su tráfico creció bastante en los primeros cinco años de vida. Su repercusión económica, atrayendo una producción que de otro modo encontraría la manera de ser transportada por la red existente, era desde ese punto de vista bastante cuestionable, pero el simple hecho de tener que ofrecer tarifas mas bajas, posibilitaban un aumento en el nivel de actividad y una diversificación hacia transportes intensivos (agricultura). El menor tamaño en cuanto a longitud, y su instalación tardía fueron las causas de algunas características estructurales que diferenciaban su tráfico respecto de las empresas más grandes. Por un lado, tenía menor importancia en el movimiento de pasajeros dada su implantación reciente y generalmente periférica en relación con los centros urbanos, y por el otro lado registraba una menor diversidad en los tipos de cargas, que tendía a reflejar la especialización de las regiones más importantes de su jurisdicción; de allí su carácter "cerealero" o "agroganadero". Estos rasgos estructurales pueden explicar a su vez los problemas de rentabilidad que aquejaron a esta empresa, debido a que este tipo de cargas se encontraba entre los renglones tarifarios más bajos. Como se dijo anteriormente, sus primeros cinco años fueron muy prometedores pero la llegada y puesta en escena de Percival Farquhar le jugó una mala pasada. Este enigmático personaje, al



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

tomar el control de sus hermanos franceses y el Central Córdoba entre otros, le derivó gran parte de la carga que venía del norte hacia Bs. As a través de la extensión que el Central Córdoba acababa de construir hacia la Capital. La importancia de esta carga era vital para la CGBA, ya que era el vínculo directo procedente del norte hacia la Capital, pero la caída del imperio de Farquhar poco tiempo después, restituyó la calma. A pesar de su paulatino crecimiento, los dividendos pagados a los accionistas rara vez superaban el 2 % anual y solo entre 1926 y 1929 pago entre 3,5 y 5 %, para luego volver a estancarse hasta el año 1938 donde comenzó a arrojar pérdidas temporarias hasta su nacionalización. La primera guerra mundial impidió la construcción de la vasta red concedida y por ende el capital financiero de la empresa no varió, rondando los 45 millones de \$ oro sellado, repartido un 25 % en acciones y el 75 % restante en obligaciones (aprox.).

El mayor tráfico de pasajeros se realizaba en la sección local, comprendida hasta Villars, siendo el promedio general en la década del 30 de 2 millones de pasajeros anuales. En cuanto a la carga transportada en el mismo periodo su promedio rondaba el millón y medio de toneladas y solo en los años 19, 27, y 36 transporto poco más de 2 millones de toneladas anuales.

Si hiciéramos un análisis regionalizado, podríamos dividir a la CGBA en dos regiones; norte y oeste. En ellas existieron dos fases de expansión, entre 1908-12 y otra menos intensa entre 1924-28, así como la incidencia determinante de los cereales en ambas fases. La región norte, con un perfil más acabadamente agrícola, fue la que más creció y la única que continuó aumentando sus despachos de cereales, pero además aportó casi la totalidad del renglón de cargas varias, debido al aprovisionamiento de otras compañías, especialmente al FCPSF. En esta zona, la estación Arroyo Dulce fue quizá la que más cereal movía por ferrocarril, y no menos importante eran Tacuarí, Rancagua y todo el ramal de Pergamino a Vedia, este siendo el último vestigio de la CGBA en el interior, utilizado por el Belgrano hasta hace muy poco. La zona de Pergamino a Rosario también tenía mucha importancia en el despacho cerealero. Por su parte, este sector tenía la ventaja de llevar trenes cargados en ambos sentidos, hacia Rosario y Bs. As.

En cambio los ramales del oeste, que comprendían casi el 60 % de la longitud total aportaban solo el 40 % del tráfico y eran esencialmente ganaderos, aunque también cargaban cereales. Estos ramales fueron los que menos crecieron. El tráfico de hacienda en pie tuvo mucha importancia en este sector ya que la línea tenía acceso directo a los mataderos. Estos trenes tenían preferencia en la circulación (cruces, maniobras, etc.) debido a que si no entraban en el día indicado la hacienda perdía el valor real, y por su diferencia de precio respondía el ferrocarril, razón por la cual se hacía lo imposible para que llegara en término. Los vagones vacíos volvían a Tapiales y luego a Villars, donde se encontraba el lavadero de jaulas, que luego eran desinfectadas con cal para volver a ser cargadas. Existían severas normas sanitarias que debían observarse en cuanto a la higiene de los vagones destinados a animales. Otro servicio importante en ambas líneas, fueron los trenes lecheros. Generalmente eran dos diarios, uno que salía de Mercedes, el otro de Navarro y posteriormente de Moquehuá con destino a Saenz, donde todos los vagones eran desenganchados allí. Este tráfico finalizó a principios de los sesenta, cuando se prohibió la entrada de leche a granel en la Capital Federal.

La vía en sí, tenía algunas particularidades que merecen ser destacadas. Por su parte, la línea poseía cuatro tipos de rieles diferentes -de 42,2, 37,2, 30 y 25 kg/m- instalados sobre durmientes de madera (quebracho colorado) en cantidad de 1.500, 1.333 ó 1.250 por kilómetro según el sector de la línea, generalmente asentado sobre balasto de tierra, aunque existió un pequeño sector sobre piedra y otros con escoria de locomotoras, conchilla y cenizas de incineración.

Desde su cabecera, Estación Buenos Aires se extiende sobre vía doble hasta González Catan (30,5 kilómetros), donde continúa con vía sencilla a todos sus destinos. Hacia la izquierda se desprendía el ramal a los talleres y a su estación Riachuelo luego de cruzar a nivel la línea a Sola perteneciente al Sud. Poco después de la estación Sáenz, se encontraba el Empalme Sáenz, de donde se



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

desprendía un desvío bajo nivel evitando una pronunciada rampa del 7 por mil, incluyendo un puente en curva muy cerrado por debajo del cual se colaba el ramal del Oeste que unía Ing. Brian con Villa Luro. Este desvío de 2600 metros, utilizado solo para trenes de carga, cruzaba a nivel el ramal del oeste recién mencionado y culminaba en el Empalme Soldati, poco antes de la estación homónima. En la actualidad, prácticamente nada de ello existe, incluso los trenes de carga. Un poco más allá, pasando la Av. Gral. Paz se llega a Villa Madero, de donde se desprendía un ramal de 2.400 metros hacia Mataderos. Tapiales fue su gran playa de clasificación, con 12 kilómetros de vías auxiliares, un gran depósito de locomotoras (actualmente es mucho más importante que eso) y el final de la zona urbana culminaba en González Catan, donde nacía el ramal a La Plata. De Villars se desprendían la vía a Rosario y a Patricios, y de esta última a Victorino de la Plaza y Gral Villegas, completando los 1.270 kilómetros de línea.

Por ser un ferrocarril de llanura, no debía enfrentar grandes rampas ni pendientes, salvo en los cruces con las demás líneas existentes, cosa que en su mayoría hizo por alto nivel. No obstante, en la era del vapor, en Tapiales, Pergamino, Mercedes y La Bajada, todo tren de carga con más del 80% del peso admisible, debía ser auxiliado por cola con otra locomotora, aunque ello no fuera obligatorio. Además de los galpones de locomotoras en Est. Bs. As y Tapiales (con capacidad para 20 de ellas) tenía diseminados en la línea 13 más, entre los cuales se encontraban Patricios, Pergamino y La Bajada con capacidad para 12 máquinas, Villars y Mercedes para 6, Achupallas para 8, Curarú, Gral. Villegas y Victorino de la Plaza para 4, La Plata y Salto para 3 y por último Vedia y Asturias con capacidad para solo 2 máquinas, todos equipados con mesa giratoria de 17 metros de largo. Buenos Aires, Ferre y Smith contaban con triángulos para inversión del material tractivo o rodante. Volviendo al tema infraestructura, un interesante trabajo realizado muchos años después, en 1954, con motivo de la formación del Ferrocarril Nacional Provincia de Bs. As, del cual la CGBA formaba parte, nos reflejaba algunos aspectos interesantes. Este trabajo detallaba que gran parte de la enrielladura e instalaciones eran las originales de su construcción, que aunque la Ley Mitre preveía un fondo de renovación a cargo de las empresas, esas inversiones y trabajos dejaron de efectuarse en 1929, cuando muy poco se había realizado, ya que las líneas eran relativamente nuevas. El criterio de beneficio comercial redundó en perjuicio de la conservación y solo se recurrió a mejoras que aseguraran la circulación y por ende los ingresos. La crisis del 30, inundaciones y las dos grandes guerras colaboraron con ello.

El estado general de la línea era malo, por lo cual se comenzó a renovar el sector Bs. As - Tapiales con rieles de 42 kilos por metro y 1500 durmientes por kilómetro y desde Tapiales a González Catan con rieles de 30 kilos por metro. El resto de la línea, a pesar de su desgaste, continuo en servicio no obstante fue estudiada en forma intensiva. En el año 1946, a raíz de invasiones de peludos (armadillo) que socavaban los terraplenes, unido a precipitaciones pluviales fuertes, hubo que recurrir a arreglos de importancia en ciertos sectores de la línea, desde Patricios a Villegas y Victorino de la Plaza. Durante la segunda Guerra mundial y ante la imposibilidad de obtener material para las juntas entre los rieles, la CGBA soldó estas entre Salto y Rosario, sobre 150 kilómetros. Este trabajo permitió recuperar gran cantidad de eclisas y bulones para emplearlos en otros sectores. El resultado fue técnicamente relativo, pues solo se buscaba por unos años, disponer de un material prohibitivo, utilizando un procedimiento de soldadura que no era el más adecuado. A pesar de ello, después de 12 años solo se habían roto una tercera parte de las juntas soldadas, por lo que el resultado económico buscado se cumplió.

Los últimos años de esta empresa (previos a la nacionalización) pasaron sin pena ni gloria, estable pero sin beneficios económicos. La segunda guerra mundial, el futuro vencimiento de la Ley Mitre y los cambios políticos en el país, lo tenían a maltraer, acelerando los trámites para su compra. Mientras se llevaban a cabo las duras negociaciones con los británicos, simultáneamente se formalizaron conversaciones con el gobierno provisorio de Francia para adquirir los ferrocarriles galos en Argentina. El 17 de noviembre de 1946 se firmo el contrato



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



de compra-venta entre Miguel Miranda, presidente del I.A.P.I. (Instituto Argentino de Promoción del Intercambio) y el embajador extraordinario y plenipotenciario Conde Wladimir D'Ormesson, "ad referéndum" de los directorios del IAPI y las empresas francesas, determinándose un precio global de \$ m/n 182.796.173 por las tres compañías, CGBA, RPB y FCPSF.

El 1 de noviembre de 1947 se hizo efectiva la incorporación de esas empresas a los Ferrocarriles del Estado, realizándose con tal motivo, actos alusivos en la sede de la administración de la CGBA y en las estaciones cabeceras de las otras dos empresas. En cuanto a la CGBA, el acto fue presidido por el entonces administrador general de los Ferrocarriles del Estado, Capitán de Navío Alfredo J. Job, quien fue el último administrador de esa empresa. A partir de allí, la ahora ex-CGBA, mantuvo cierta autonomía hasta la reorganización de la red, que tuvo lugar luego de nacionalizados los ferrocarriles británicos.

Ya en 1948, paso a formar parte del Ferrocarril Belgrano y en un corto lapso, tuvo varias reformas de importancia. En la zona de Rosario, casi de inmediato se realizaron reformas para mejorar las redes existentes, aunque la CGBA se llevo la peor parte. Aquí se procedió al levantamiento de su acceso a Rosario, empalmándose con la vía principal del Central Córdoba en el kilómetro 290, unificando el ingreso de la trocha métrica desde el sur. También fue levantada la sección Triángulo-Empalme Rosario, conservándose solo la sección entre Triángulo y La Bajada así como de ésta a los mataderos. Entre 1949 y 1950 se cerró para todo servicio la terminal de la CGBA en Rosario (destinándose el edificio a la Gendarmería Nacional) desviando su tráfico a la estación Rosario Oeste. Finalmente en agosto de 1973 fue clausurado el último tramo en operaciones de la CGBA, el ramal de Triángulo a los mataderos, debido a la merma de tráfico de hacienda por ferrocarril, borrando el último vestigio de esta línea en Rosario.

En la zona de Bs As, comenzada la década del 50 se cerraron los talleres de Riachuelo, pasando su material rodante a ser atendido en Libertad, del Midland. Esto se lograba mediante un enlace construido en la misma época entre Tapiales y Aldo Bonzi, cruzando a 90° y a nivel la línea del Oeste de Mármol a Haedo, uniendo las dos líneas de trocha angosta en una zona más cercana a Plomer, único empalme que tenían a mano.

En la zona de La Plata, se construyó un empalme con el ex-Provincial en la estación Etcheverry, y desde ese entonces se realizaron todos los servicios hacia el puerto por vías de este ferrocarril. Aquí la parte perteneciente a la CGBA fue virtualmente abandonada y depredada años después, aunque el movimiento en lo que quedó del ramal fue intenso debido al aprovisionamiento de combustible para el ferrocarril proveniente de la Destilería La Plata.

Toda la línea a partir del 1 de enero de 1954 dejó de pertenecer al Belgrano pasando a formar parte del recientemente creado Ferrocarril Nacional Provincia de Bs. As junto al Midland y el Provincial, aunque ello tuvo una existencia efímera. En 1955 el Ministerio de Transportes dispuso la unificación de las administraciones de ambos ferrocarriles y durante ese año un nuevo proyecto fue elaborado, donde la línea de Est. Bs As hasta Plomer y de allí a Rosario volvería al Belgrano, pero nada de ello se llevó a cabo, volviendo a formar parte del Belgrano toda la línea a partir del 7 de octubre de 1957, definitivamente.

Años más tarde, el Plan Larkin aconsejaba la clausura de la totalidad de la línea, a excepción del pequeño tramo entre Saenz y González Catán de 28,2 kilómetros. A pesar de ello, el 28 de octubre de 1961 fueron clausurados para todo servicio los ramales de Patricios a Villegas y Victorino de la Plaza, y de Pergamino a Vedia. La caída del gobierno de Frondizi en marzo de 1962, impidió la concreción del plan por lo que estas clausuras fueron suspendidas. Paso el tiempo, y en 1970 el Plan de Mediano Plazo incluía parte de la línea para su clausura, pero tampoco se llevo a materializar. A fines de los sesenta se interconectaron las redes de trocha angosta a través del puerto de Bs. As, cosa que la CGBA logró con el agregado de un tercer riel en la vía ancha del Roca a Sola. De esta manera, logro un acceso deseado desde su concepción, aunque fuese un poco tarde.

Finalmente en agosto de 1977, el Decreto del Poder Ejecutivo N° 2.294/77 determinó la clausura y levantamiento de la línea entre Patricios y Victorino de la



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Plaza, de 225,1 kilómetros. Desde ese entonces, el resto de la línea continuó funcionando con un lento y progresivo deterioro y parte de ella fue virtualmente abandonada, desde Villars al oeste.

En 1993, a causa del desborde del Río Salado, fue implementado un servicio de emergencia desde Villars a Patricios pero duró menos de un mes, algo que era muy factible. Por último, la concesión de los servicios efectuado en los 90, encontró a la zona local del Compañía, formando parte de la empresa TMB (Transportes Metropolitanos Belgrano Sur) desde Estación Bs. As hasta González Catán, como también la parte perteneciente al ex-Midland, implementando servicios lanzadera desde Est. Bs. As a Catán y a Marinos del Crucero Gral. Belgrano, utilizando el empalme en Tapiales.

Esta empresa intentó implementar un servicio a Villars con un Coche Motor Liviano, pero pronto fue abandonado. No hace mucho, parte de la enrielladura en proximidades de 20 de Junio fue robada, por lo que la línea quedó interrumpida hasta el presente. El resto de la red quedó a cargo del Belgrano Cargas S.A. quien esporádicamente realizaba operativos entre Rosario, Pergamino y Vedia, para transporte de cereales en temporada. Pero la decadente situación de esta empresa, hizo que estos servicios dejaran de realizarse hace aproximadamente dos años.

En resumen, la CGBA no fue un gran negocio ni nada parecido. Nació como un proyecto descabellado que la primera guerra mundial accidentalmente se encargó de abortar a tiempo. El hecho de querer competir con líneas existentes, lo condenó a una vida latente y prácticamente no pudo lograrlo en ningún caso, y como corolario, su intención de fomentar zonas rurales tampoco se cumplió como se deseaba. La línea principal a Rosario fue su único sustento, principalmente por atravesar zonas muy ricas en producción agrícola. En cambio, las líneas del oeste, nunca rindieron los frutos deseados, producto de un esperado desarrollo a futuro que nunca llegó. La zona local, cobró importancia dado el excesivo crecimiento de ese monstruo denominado Gran Bs. As. Sus ramales de menor importancia, terminaron siendo necesarios, el de La Plata por la destilería y el de Vedia por la producción cerealera, siendo este lo único interesante que encontró el Belgrano.

Desde la puntillosa administración brindada por los franceses pasó a la desastrosa y desinteresada atención que le prestó el Estado, quien nunca pudo demostrar fehacientemente la razón de su compra. Objeto de estudios y proyectos que nunca se materializaron, terminó abandonada casi en su totalidad, dejando un tendal de estaciones en parajes desoladamente hermosos, eso sí, en algunos casos con un escudo de la Unidad Ejecutora pintado en sus paredes, como para agregar mas fastidio al asunto. En fin, ésta es la historia del ferrocarril de trocha angosta más desarrollado en la provincia de Buenos Aires, aunque lamentablemente ello no bastase para su subsistencia.

4).- BUENOS AIRES - ENSENADA

Otro ramal cerrado durante el gobierno de facto (junto al Provincial); este gobierno es el que dio el primer brochazo al tendido ferroviario argentino, y luego procedió a cerrar varios ramales más.

El ferrocarril La Boca-Ensenada transportó en 1873 la cifra de 512.000 pasajeros. Quilmes era su estación principal, con 5 trenes diarios de ida y otros tantos de vuelta correspondiendo un promedio de 140 pasajeros por cada tren.

El gobierno de la Provincia de Buenos Aires había garantizado en 1863 una concesión a William Wheelwright para una línea férrea que conectara La Boca, Barracas, Quilmes y Ensenada. Como los navíos debían descargar sus mercaderías y pasajeros a varios kilómetros de la costa de Buenos Aires, debido a la presencia de bancos de arena que impedía una mayor aproximación al puerto, esta línea férrea fue originalmente proyectada con el objetivo de sacar ventaja del puerto natural de Ensenada, pero los 45 kilómetros que comprendía su trazado no fueron terminados sino hasta diciembre de 1872.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

El primer tramo fue inaugurado en 1865 y partía de la estación Venezuela, ubicada en la intersección de la calle de ese nombre y Paseo Colón y llegaba hasta la estación Tres Esquinas en Barracas. La estación terminal se levantaba al final de la calle Venezuela, cuando aún no existía la Av. Paseo Colón, es decir con el río próximo a los andenes, lo que obligó a levantar las vías sobre un alto andamiaje de hierro y madera que bordeaba la Ciudad sobre las toscas del Río. Desde el pueblo de Barracas, tras cruzar el Riachuelo se dirigía hacia la actual estación Pereyra, donde giraba a la izquierda para alcanzar nuevamente la costa a la altura de Punta Lara y desde allí hasta Ensenada. En este paraje se proyectaba entonces el gran puerto de aguas profundas que requería Buenos Aires y su factibilidad determinó la construcción de este ferrocarril que, al no concretarse, perdió su razón de ser. En Abril de 1872 se inaugura el tramo siguiente Barracas a Quilmes y en Diciembre de ese mismo año el trayecto final Quilmes a Ensenada.

El 1864, los representantes del Ferrocarril del Norte y La Boca-Ensenada, acordaron la construcción de una estación que pusiera en contacto a ambos ferrocarriles. Nació así la Estación Central en Paseo de Julio (Leandro N. Alem), entre Cangallo y Rivadavia. El 31 de diciembre de 1872 se inauguró este complejo ferroviario con la presencia del presidente de la Nación, Domingo F. Sarmiento.

La vida de la Estación Central no fue muy larga, ya que el 14 de febrero de 1897 un incendio devastó sus instalaciones. Las empresas de los ferrocarriles Central Argentino, Buenos Aires al Pacífico y Buenos Aires Rosario, pasaron a operar en la estación Retiro. La línea Buenos Aires a Ensenada volvió a su estación Venezuela y más tarde a la de Casa Amarilla, en el barrio de La Boca. Con respecto a la otra terminal de este ramal cabe destacar que apenas resuelta la ubicación de la nueva Capital de la Provincia de Buenos Aires, el gobierno consideró necesario vincularla a la que sería la Capital Federal mediante una línea férrea, y recurrió para ello al procedimiento más práctico y de más rápida solución: extender los rieles del ferrocarril "Boca- Ensenada", que había sido inaugurado en diciembre de 1872, desde la Ensenada al pueblo de Tolosa, que lindaba con la nueva ciudad a levantarse.

La construcción de la línea Ensenada - Tolosa se realizó con tal celeridad que pudo ser habilitada un mes antes de la colocación de la piedra fundamental de la construcción de la ciudad de La Plata en 1882.

El año 1883 el tren La Boca - Ensenada llegaba a la Estación Central 19 de Noviembre en La Plata. Esta fue trasladada algunos años más tarde a la ubicación que hoy tiene, e inaugurada el 1º de octubre de 1906. Este ferrocarril La Boca - Ensenada fue adquirido finalmente por el Ferrocarril del Sud el año 1898. Este es el origen del ramal La Plata - Buenos Aires.

SITUACIÓN ACTUAL DE LOS TRENES INTERURBANOS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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 Ringuelet - 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.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

- 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.
- 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. Luiggi 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.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

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 2.000 empleados. Es decir, un incremento de 700 personas para dar un servicio cada día peor; en términos relativos, un aumento del 54 % respecto del momento del inicio. Es preciso indicar que la referida Unidad Ejecutora fue repetidamente señalada como refugio de militantes políticos.

Asimismo, es preciso develar la incógnita acerca de los Presupuestos anuales invertidos por el Gobierno provincial en la administración de los servicios operados por la Unidad Ejecutora. En la mentada publicación de la U.E.P.F.P. (año 2005) se refiere que el presupuesto anual alcanzaba los 50 millones de pesos; una nota del diario "El Día" de La Plata, de fecha 26/5/06, informaba de que su monto era de 72 millones de pesos. Nótese la significativa diferencia entre ambas cifras de un año a otro; se trataría de un aumento relativo del orden del 44 %. Sería interesante conocer si tal crecimiento se utilizaba para realizar obras -o la adquisición de material rodante- o para el pago de salarios.

Por Decreto N° 1.261/04, la Presidencia de la Nación decidió reasumir por parte del Estado Nacional la prestación de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros de largo recorrido, cuyo trazado fuese de carácter interjurisdiccional, servicios que se hallaban en estado de emergencia crítica.

El 5 de junio de 2007 por Decreto N° 1.021/07 del PE de la Provincia de Buenos Aires fue ratificado un nuevo Convenio suscripto por los Gobiernos nacional y provincial -el 8 de febrero del mismo año- en el cual se acuerdan las condiciones para iniciar el proceso de transferencia al Estado Nacional de los servicios ferroviarios que oportunamente fueron concesionados a la Provincia de Buenos Aires, en el marco de los Decretos Nacionales N° 1.168/92 y N° 770/93.

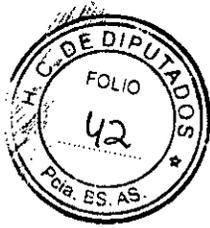
Para llevar a cabo lo dispuesto en el dicho Convenio debía crearse la Unidad Operativa de Transferencia conformada por representantes de ambos gobiernos. Las partes se comprometieron a sumar esfuerzos con el objeto de:

- a) No suprimir ninguno de los ramales que se encuentren consignados en el presente;
- b) Ampliar los servicios de manera tal de que coadyuvar a la reactivación y mejoramiento del sistema ferroviario de la Provincia de Buenos Aires y de propender a la presentación de un servicio seguro y confiable;
- c) Determinar durante el período de transferencia de conformidad entre las partes, el plan de inversiones a realizarse.

Una vez terminada la transferencia, la Nación asumiría "la total responsabilidad por la prestación, operación y desarrollo de los citados servicios, como así también de todos aquellos aspectos que hacen a la ejecución de la explotación".

Posteriormente, la Ley provincial N° 13.705 ratificó el mentado Convenio del 8 de febrero del 2007.

De todos modos, a pesar de que la firma del Convenio ya ha cumplido tres años, se desconoce si la transferencia ha sido llevada a cabo en su totalidad. En efecto, es sabido que los servicios interurbanos desde Plaza Constitución y General



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Alvear -y viceversa- están a cargo de la UGOFE (Unión de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia) sita en General Hornos, N° 11, 2° Piso. La citada UGOFE no es la "Unidad de Gestión Operativa de los Servicios Ferroviarios" a formarse luego de completado el transpaso de los servicios de la Provincia a la Nación.

El resto de los servicios -al parecer- seguirían en manos de "Ferrobaires" (la U.E.P.F.P.).

Una descripción descarnada del estado actual de "Ferrobaires" la hace el periodista Diego Rojas por medio de una nota publicada el 27 de junio del año en curso en el portal de noticias "plazademayo.com"; en ella relata los dichos de un gremialista ferroviario no identificado fehacientemente pero a quien señala como Ricardo H. Martínez:

Ofrecemos a nuestros lectores el audio de una grabación en la que una voz atribuida a Ricardo Humberto Martínez, directivo de la UF, admite una serie de graves delitos y pinta un panorama sombrío del ferrocarril.

El supuesto Martínez caracteriza que el interventor de Ferrobaires, el ingeniero Antonio Maltana, es un hombre del "Gallego" Fernández, gremialista preso acusado de ser el instigador del asesinato de Mariano Ferreyra. "Hace quince años que come de la UF", dice la voz refiriéndose a Maltana, a la vez que señala que su hija trabaja en Ugofe con un sueldo de 15 mil pesos debido a los oficios de Fernández.

También dice que el sindicato hace negocios con Materfer, una empresa ferroviaria.

La voz calcula que hay 800 ñoquis en Ferrobaires, un negocio de 8 millones de pesos al mes.

Menciona su práctica de robo de combustibles de mil litros por día de aceite y gasoil, botín del que hombres armados le pedían el treinta por ciento.

Cuenta que Pedraza compró dos edificios en las inmediaciones de la sede de la UF.

Indica que Héctor "Chuly" Carruega, un conocido patotero del ferrocarril, también participó de los incidentes del parque Indoamericano.

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).- Reestablecimiento 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.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

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 la 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

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”)

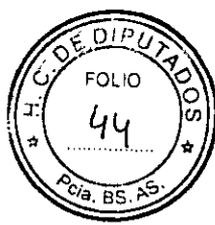
Unión de varias localidades del este y del centro de la Provincia de Buenos Aires (a cargo una cooperativa denominada “Ferroser”)

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.

Los criterios adoptados para la privatización generaron inconvenientes operativos y legales. Muchos de ellos plantean todavía dificultades para la evolución del



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

sistema. Uno de esos legados radica en el peaje que algunos servicios deben pagar a los concesionarios de otros. Las empresas que operan servicios de pasajeros de larga distancia deben pagar peaje a los concesionarios de cargas por un valor que fijan unilateralmente estos últimos, de acuerdo con las normas de la privatización. Las provincias que pusieron en marcha trenes de pasajeros se niegan a pagar esos montos, porque los consideran muy caros y poco relacionados con el servicio correspondiente. La Unidad Ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires, por ejemplo, reclama que le cobren derechos por el paso de trenes a lo largo de vías que no permiten ir a velocidades mayores a 27 kilómetros por hora, con tramos que ese límite se reduce a 15 km/h. Las quejas se potencian por el hecho de que los servicios de pasajeros que se prestan son deficitarios y están encarados básicamente por razones sociales. El conflicto ha generado reclamos cruzados entre las empresas, las Provincias y la Nación. Las concesionarias optaron por descontar esos débitos del canon que, a su vez, deben pagar al Estado nacional, aunque esa decisión no ha resuelto ni la polémica al respecto ni el balance real del sistema.

UNA PROPUESTA PARA LA RECONSTRUCCION

La única manera de reconstruir un sistema integrado de transporte ferroviario, de industrias y comunicaciones, como una vez lo fue, es que los ferrocarriles en su totalidad vuelvan a manos del Estado. Obviamente, ese Estado no debería ser otro que el Nacional.

Sin embargo, ante la decidida política de destrucción definitiva de nuestros ferrocarriles ejecutada por los sucesivos gobiernos nacionales desde 1990 hasta la fecha y, ante la posibilidad cierta de que vuelva a ganar las elecciones el Justicialismo en su versión kirchnerista, el Partido Socialista cree necesario que el Estado Provincial tome cartas en la red ferroviaria asentada sobre su territorio.

El primer acto será solicitar de inmediato a la Nación la transferencia del dominio de todos los bienes ferroviarios que atraviesan el territorio bonaerense. Se deberá evaluar en forma prioritaria qué han quedado en pie de toda la citada infraestructura ferroviaria. En la misma acción deberá realizarse una auditoria técnica contable.

Es una decisión política -crucial- a tomar; investigar y comprobar con los inventarios en la mano dónde están las máquinas y herramientas de los talleres y depósitos de locomotoras y coches motores saqueados.

Por otro lado, no se puede diseñar ningún proyecto sino se produce un verdadero saneamiento administrativo, técnico y político en la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial. El Poder Ejecutivo debe tomar medidas urgentes. A partir de ahí, se debe comenzar a recuperar lo recuperable. Se debe dar a conocer a toda la sociedad el estado de situación en que han quedado los ferrocarriles. Sobre la base de lo que haya, se deberán proyectar medidas de emergencia y hacerlas públicas.

Más tarde dar a conocer los Planes de Corto, Mediano y Largo Plazo para refundar el ferrocarril y ponerlo al servicio de los bonaerenses.

No será posible reconstruir el sistema de transporte ferroviario al margen de la sociedad. La Provincia real es aquella que guarda relación con la producción industrial y agropecuaria, la educación, la cultura y demás actividades humanas. Reconstruir los ferrocarriles es un paso fundamental para reconstruir la Provincia. No hay desarrollo posible sin la fuerte presencia del ferrocarril, para que integre de nuevo a la Provincia, beneficie las economías regionales y reestablezca la conexión perdida entre ciudades y pueblos para que en todos aquéllos abandonados retorne la vida.

Ante las circunstancias ya descriptas, la propuesta socialista considera que la Provincia no puede dejar en manos de la Nación el manejo de los ferrocarriles que la atraviesan, con excepción de los servicios de pasajeros de la Región Metropolitana, los cuales se comparten con la Ciudad Autónoma de Buenos



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Aires. Al respecto, se aboga por la adhesión a la Ley nacional N° 25.031, mediante la que se creó el ECOTAM (Ente Coordinador del Transporte Metropolitano).

El proyecto contempla la creación de un Ente que administre los ferrocarriles bonaerenses con participación activa de los sectores interesados -privados- con la conducción del Estado provincial. Se ha tomado como ejemplo, para la constitución de dicho Ente, la estructura de los Consorcios de Gestión portuarios. Cada una de las Secciones Electorales de la Provincia tendrá su representante. Entre los sectores económicos ligados al ferrocarril en general, se propone la inclusión de los representantes de la actividad agropecuaria, industrial, comercial, portuaria, sindical, etc.

Con una salvedad -dadas las tristes experiencias que todavía se sufren en materia ferroviaria-: sólo se contempla que el Ente tenga la potestad de otorgar permisos de uso y no concesiones.

La diferencia entre concesión de uso y permiso de uso es clásica. La concesión otorga al concesionario el uso privativo de un bien de dominio público; es decir, el derecho de ocupar parte de ese dominio con sujeción a las reglas que rigen el dominio público, y por ende, al Derecho Administrativo. Un derecho de ocupación privativa -en cuanto excluye la utilización por los demás- y cuyo origen es la concesión otorgada en su favor.

Se ha discutido la naturaleza de ese derecho de ocupación. Al respecto, una parte importante de la doctrina, particularmente española, considera que ese derecho del concesionario configura un verdadero derecho real administrativo, como tal oponible a terceros y a la propia Administración bajo ciertos supuestos.

La concesión hace surgir obligaciones en el concesionario, entre ellas la obligación de mantener en buen estado la porción de dominio público que utiliza y ponerlo a disposición de la Administración al caducar o extinguirse la concesión.

Por el contrario, los permisos de uso pueden definirse como un acto administrativo, revocable en todo momento sin derecho de resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado. El Estado no tiene obligaciones para con el permisionario, excepto la de permitirle ejercitar la actividad a que se refiere el permiso.

Se trata de un derecho precario producto de la simple tolerancia de la Administración, que actúa en ejercicio de un poder discrecional. Situación diferente a la del concesionario, porque éste goza de un poder jurídico especial sobre el bien de dominio público.

El permiso de uso es un acto jurídico unilateral que lo dicta la Administración, en el uso de sus funciones y lo que se pone en manos del particular, es el dominio útil del bien, reservándose siempre el Estado el dominio directo sobre la cosa.

En general, ningún derecho fundamental se puede entender vulnerado, si se trata de conservar la naturaleza y el uso de los bienes públicos; el trabajo, el libre comercio, la propiedad y el patrimonio objetivo de las personas y todos los demás derechos, no pueden imponerse ilegítimamente por sobre y contra el interés general, gravando los bienes del Estado que conforman el demanio.

Esto lo podemos denominar como el *Carácter Precario*, el permiso puede ser revocado en cualquier momento por la Administración Pública, potestad es única pero varía el mecanismo para la recuperación.

La explotación privativa del uso de un bien demanial dado en concesión puede llegar a su fin por motivos de interés público, o bien por incumplimientos del concesionario. Las leyes que regulan específicamente el dominio establecen normalmente las causales por las cuales la Administración puede declarar la caducidad de la concesión.

La cancelación del certificado de explotación no depende sólo de la concurrencia de alguna de esas causales. En la medida en que la concesión de uso constituye un contrato, la Administración está autorizada por el ordenamiento para hacer uso de sus poderes de rescisión y resolución administrativas, que son potestades implícitas en todo contrato administrativo. El interés público justifica poner fin a la relación contractual y, por ende, la recuperación de las instalaciones públicas por parte de la Administración.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Dada la naturaleza del permiso de uso, las potestades de revocación son más amplias. El derecho de ocupación que genera el permiso es de carácter precario, producto de la simple tolerancia de la Administración, que actúa en ejercicio de su poder discrecional. Incluso se ha afirmado que los permisos no generan un derecho en cabeza del permisionario, sino que representan un interés legítimo en la esfera de su disposición:

"El permiso de uso no genera derecho alguno a favor del permisionario, no constituye un derecho perfecto, un derecho subjetivo, puesto que por su propia esencia admite que sea revocado sin derecho a indemnización. Se admite entonces que el permisionario cuenta únicamente con un interés legítimo." (J. P. Alpizar Monge: *Los Derechos Reales Administrativos*. Tesis de Grado, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, 1989).

En tanto en que el interés público resulte de alguna forma afectado por la existencia del permiso, la Administración está facultada para cancelarlo.

En este punto debe también diferenciarse entre la concesión y el permiso de uso. Las potestades de rescisión y resolución administrativas deben ser ejercidas sin perjuicio de los derechos económicos del cocontratante. De modo que salvo en los casos de cancelación de la concesión por responsabilidad del concesionario o explotador, en los demás supuestos ese concesionario tiene derecho a la indemnización.

Asimismo, es oportuno citar el siguiente Fallo y sus fundamentos en el caso caratulado como "Conde Seery, Daniel Jorge c/ M.C.B.A. s/ Cumplimiento de Contrato" del 1/4/97, C. F194108 Civil - Sala F -

Permiso de uso. Elementos. Diferencias con la concesión. Alcances. Límites. Revocación. Requisitos.

1- El permiso de uso del dominio público, por lo general, se otorga con relación a objetivos de poca significación jurídica, en razón de que, por su misma naturaleza jurídica, no ofrece la suficiente estabilidad y seguridad, sino que se caracteriza por su "precariedad". El derecho del permisionario no constituye, así, un derecho perfecto, pues el vínculo que crea es inestable y débil, ya que puede ser revocado por la Administración en cualquier momento. 2- El permiso de uso del dominio público, por su naturaleza, es precario y revocable, por razones de mérito (oportunidad o conveniencia), basadas en el interés público, discrecionalmente advertido por la administración. El único límite que tiene la administración es no recurrir en arbitrariedad. 3- El decreto que dispone la revocación de un permiso de uso del dominio público, debe ser motivado, estableciendo las causas por las que se toma esa decisión, lo que permitirá determinar si es arbitrario e ilegítimo. 4- La existencia de un plazo o término de duración no basta, por sí, para tener o calificar a un acto como concesión de uso del dominio público y no como permiso de uso. Lo que definirá al permiso de uso y permitirá diferenciarlo de la concesión de uso, no es el hecho de que en el acto que lo exprese figure un plazo o término de duración, sino la verdadera sustancia del acto, su contenido, lo cual resultará de otros elementos a considerar, entre ellos, la índole de la actividad (importancia social-económica) a que el acto se refiera. 5- La concesión de uso debe resultar de una manifestación de voluntad del Estado, expresa y clara, puesto que si es equívoca debe juzgarse contraria a su existencia; en esta materia no existen derechos implícitos y en caso de dudas en la interpretación del acto debe estarse en contra de la existencia de una concesión, porque la presunción más aproximada a la verdad es la de que el Estado ha acordado sólo lo que resulte de sus términos expresos.

Asimismo, se da impulso a la creación de una Asociación de Usuarios del Ferrocarril, con el objeto de éstos tengan activa participación y fiscalicen los servicios. Por otra parte, se prevé la integración de una Comisión Bicameral de la Legislatura para colaborar con y supervisar el desempeño del Ente.

El Ente tendrá amplias facultades de planificación, administración, ejecución y explotación de proyectos. Su primera tarea será la de realizar un Estudio exhaustivo del estado en que se halla el sector ferroviario en nuestra Provincia y elaborar un diagnóstico para su recuperación.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

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

CARLOS ALBERTO NIVO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires.