EXPTE. D- 3875 /22-23

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
1
Pcia. BS. AS.

Provincia de Buenos Aires

Honorable Cámara Diputados

La Honorable Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires

DECLARA

Su beneplácito por el 165° Aniversario de la inauguración de la primera línea ferroviaria en Argentina, estableciéndose por ello, al 30 día de Agosto como el día del ferrocarril argentino.

Asimismo, celebrar el compromiso y esfuerzo como política de Estado llevado adelante por diferentes gobiernos, como la actual recuperación de servicios que estaban paralizados y la restauración de miles de kilómetros férreos dentro de la provincia de Buenos Aires, fundamentales para el desarrollo de la provincia toda, tanto en su economía como en el bienestar de sus habitantes.

Dr. ALBERTO CONOCCHIA
Diputado
Bloque Frente de Todos
H.C. Diputados de la Pcia. Bs. As.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
2
Pcia. BS. AS.

Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara Diputados

FUNDAMENTOS

El presente Proyecto de Declaración tiene por objeto expresar su beneplácito por el 165° aniversario de la inauguración el 30 de agosto de 1857, momento donde por vez primera una línea ferroviaria conectó la Confederación Argentina y el Estado de Buenos Aires.

La tradición argentina con el ferrocarril, tiene su hito iniciático con el primer viaje en un tendido ferroviario dentro de lo que actualmente es la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sin embargo algunos antecedentes previos dieron posibilidad al evento.

En 1854 la Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste (integrada por comerciantes) obtuvo la concesión del estado provincial para construir un ferrocarril "de 24.000 varas de extensión", que uniría la ciudad de Buenos Aires con el incipiente oeste.

En 1855, se daba curso así a un proyecto de ley presentado por la Comisión de Hacienda de la Legislatura, en la que figuraban Dalmacio Vélez Sarsfield, Bartolomé Mitre y Mariano Billinghurst.

Las obras del tendido de vías en terrenos públicos, en las que trabajaron 150 obreros y tres ingenieros extranjeros, entre ellos Guillermo Bragge, constructor del primer ferrocarril de Río de Janeiro.

En 1856 se importaron dos locomotoras a vapor "mellizas", La Porteña y La Argentina, ambas fabricadas en el taller The Railway Foundry de Leeds, Inglaterra.

El flamante Ferro Carril Oeste hizo su viaje inaugural, de Parque a Floresta, el sábado 29 de agosto de 1857, traccionada por la locomotora inglesa La Porteña, la primera que circuló en el país.

La histórica ceremonia fue presidida por el entonces gobernador de Buenos Aires, Valentín Alsina, siendo partícipes de la misma, diferentes personalidades de la política de aquel momento, Bartolomé Mitre, Domingo F. Sarmiento, Pastor Obligado, Dalmacio Vélez Sarsfield y Estanislao del Campo.

Posteriormente a la inauguración del ramal, se desarrolló una avanzada por el uso de las líneas férreas en el país.

En 1857 Ferrocarril del Oeste (hoy Sarmiento) fue el primero en entrar en funcionamiento para cubrir (inicialmente) la distancia entre plaza Lavalle y Floresta, en Buenos Aires.

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
3
Pcia. BS. AS.

En 1862, el Ferrocarril del Sud (hoy Roca) llegó primero a Chascomús y, más tarde, a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala y Mar del Plata, además de contar con varios ramales secundarios.

En 1866, el Ferrocarril Central Argentino (hoy Mitre) tuvo sus inicios en Rosario, se extendió a Córdoba y después a Santa Fe y Tucumán; posteriormente, enlazó con Buenos Aires. Otra línea se extendía desde Río Cuarto hasta Mendoza.

En 1868, el Ferrocarril Central Norte Argentino o Líneas del Estado (hoy Belgrano): partía de Córdoba hacia Salta y Jujuy. Luego fue a Chaco y Formosa.

Entre 1870 ya había 722 km de vías, siendo que para 1880 se habían construido 2516 km y en 1890 la extensión de la red era de 9342 km.

Desde la instalación de las primeras líneas ferroviarias en Argentina de finales del siglo XIX, comenzó a hacerse clara la diferencia entre el área pampeana y el resto del país, situación en la que la Provincia de Buenos Aires, tenía el mayor tendido férreo de todo el país.

En la pampa, los réditos por el transporte de la producción agropecuaria garantizaban la instalación de ferrocarriles privados, mientras que en el interior resultó determinante la construcción de *ferrocarriles de fomento* por parte del Estado.

Los ferrocarriles, de los cuales el 90% se encontraban en la zona pampeana, transportaban hacia 1880 más de 3 millones de pasajeros y cerca de un millón de toneladas de carga, de los cuales el 90% de los pasajeros y el 80% del transporte de cargas pertenecían a las líneas trazadas en la región pampeana.

Sin embargo, este crecimiento no estaría desapegado de una situación de contradicciones entre lo deseable como desarrollo de nación y los intereses de los desarrolladores, uno de los máximos pensadores de la materia, Raúl Scalabrini Ortiz, escribiría;

La técnica con que se organizaron las empresas ferroviarias es variada, y, en cierta manera, ingeniosa. El primer ferrocarril argentino, el F. C. Oeste, lo financiaron y construyeron algunos ciudadanos porteños.

Fue después tomado a su cargo por el gobierno de la provincia de Buenos Aires y prolongado y explotado por ella con resultados óptimos. Sus tarifas eran inferiores en un 50% a las de todos los ferrocarriles particulares y daba rendimientos anuales de hasta 9,32 por ciento.

Fue vendido en 1889 a un grupo de ferroviarios extranjeros en condiciones tales que cualquier ciudadano argentino pudo adquirir el F. C. Oeste, porque la operación no requería ni un centavo de capital efectivo.[1]

En 1907, con la sanción de la Ley Mitre, que abolía el sistema de garantía de beneficios adoptado en la década de 1860-70, pero mantenía la exención a las compañías de todos los

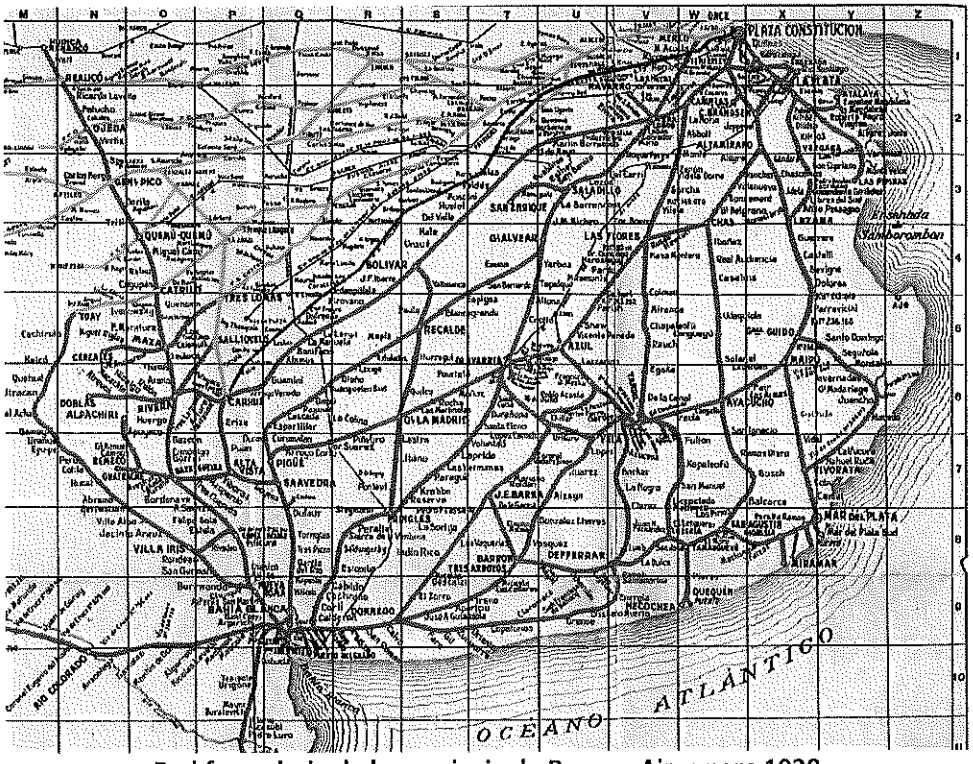
[1] Los ferrocarriles deben ser argentinos - Raúl Scalabrini Ortiz - Ed. Lancelot 1935
http://www.diazcortez.com.ar/2011/1_cuat/vm03/tp/media/files/ferrarg.pdf

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
4
Pcia. BS. AS.

impuestos sobre los equipos y materiales importados, y les daba autonomía considerable con respecto a las tarifas.

> *La ley Mitre de 1907 estableció una nueva política ferroviaria que básicamente consistía en que los ferrocarriles sean explotados por empresas privadas, mayoritariamente británicas, y que las mismas sean rentables para remunerar el capital y para seguir invirtiendo en el sistema.*
>
> *La ley le daba algunas ventajas a las empresas pero establecía la intervención en las tarifas en caso de que la rentabilidad alcanzase determinado índice durante tres años. Por ello para el cálculo de la tasa de rentabilidad era imprescindible fijar el capital invertido por las empresas.*
>
> *La Dirección de Ferrocarriles era el organismo encargado de esta tarea.*[2]

La Ley Mitre impulsó una oleada de expansión de las vías férreas. Entre 1907 y 1914 el sistema creció a un promedio anual de 1.760 km.



Red ferroviaria de la provincia de Buenos Aires para 1938

La red ferroviaria comenzó en la década de 1930 a enfrentar crecientes problemas de costes y de inversión. Asimismo las empresas británicas comenzaron a sufrir problemas derivados de la menor rentabilidad de estas líneas y el Gobierno argentino concedió lo que se llamó un 'un tratamiento benévolo' apara el capital británico.

---

[2] El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias a partir de la Ley Mitre – Jorge Eduardo Waddell- Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latinas - Año 4- Nro. 7, segundo semestre de 2010 https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/424/777

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
5
Pcia. BS. AS.

El ferrocarril había sido trazado respondiendo a la concepción de un país agrario que intentaba unir las llanuras del interior con los puertos para propiciar las exportaciones de manufacturas, especialmente de materias primas, con el fin de salvaguardar los intereses británicos, lo que tenía poco que ver con los intereses de una Nación soberana.

De este modo, por ejemplo, facilitó que el transporte británico se transformara en un monopolio y que a los trenes y tranvías se le sumaran los camiones y autobuses o colectivos.

Todo ello desembocaría en una posterior nacionalización de los ferrocarriles en tiempos de Juan Domingo Perón.

Entre 1946 y 1948 todas las líneas férreas fueron nacionalizadas bajo la órbita de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino.

En 1947, la denominada Ley Mitre, de 1907, estaba próxima a vencer y eso significaba que caducarían las franquicias nacionales, provinciales y municipales para los ferrocarriles ingleses en nuestro país, deberían someterse a los mismos compromisos que cualquier otra industria extranjera radicada en la Argentina, abonando derechos de aduana y portuarios, impuestos a la renta, contribuciones territoriales y municipales.

El 1° de marzo de 1948 el Estado argentino tomó posesión de los ferrocarriles de capital británico, culminando el proceso de nacionalización comenzado por el gobierno del entonces presidente Juan Domingo Perón.

La compra de las empresas ferroviarias británicas se había pactado en febrero del año anterior, acordándose el pago de la suma de 150 millones de libras esterlinas de entonces, todas las líneas y su propiedades anexas pasaron a dominio del estado nacional.

En estos momentos, la red llega a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros de longitud.

El acto central de celebración del acontecimiento fue multitudinario (se calcula que asistió un millón de personas) y se celebró frente a la estación Retiro del Ferrocarril Central Argentino (FCCA).

En 1958 comienza un periodo que puede llamarse de (regresión). En efecto, otras políticas a favor del desarrollo de la red caminera (transporte por carretera) desarrollaron planes de clausura y levantamiento de vías; así, en 1980, la red ferroviaria era de 34.113 km, mientras que en 1976 contaba con 41.463 kilómetros.

Durante la presidencia de Arturo Frondizi se puso en práctica el llamado Plan Larkin a instancias del Banco Mundial consistente en una larga serie de cancelaciones y levantamiento de vías.

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
6
Pcia. BS. AS.

El decreto 4.061 dictado por Frondizi congelaba el déficit ferroviario, condicionaba los aumentos salariales a las subas de las tarifas, suprimía 4.000 kms de vías, ramales e instalaciones y propugnaba la privatización de servicios y entrega de los talleres de la empresa estatal ferroviaria.

El ministro de Hacienda Álvaro Alsogaray viajó a los Estados Unidos para acordar la llegada del general Thomas Larkin a la Argentina, para realizar un estudio de los transportes, por cuenta del Banco Mundial, así surgió el denominado Plan Larkin.

La ejecución del Plan Larkin puede separarse en tres etapas:

Primer etapa *La primera se corresponde con el desempeño como Secretario de Transporte del doctor Alberto López Abuín, especialista en el tema del transporte, y defensor del ferrocarril. Propuso, en febrero de 1958, una política de modernización ferroviaria para Argentina, por lo cual había que incorporar nuevo material rodante para las vías férreas nacionales.*

De esa forma, se buscaba mejorar el transporte de cargas a través del ferrocarril, haciéndole ganar terreno frente al avance del tráfico automotor en Argentina.

Pero este plan tuvo dos principales obstáculos: una inversión muy alta, y un plazo para aplicarlo que era demasiado largo para la vacilante política del presidente. Abuín renunció a su cargo en mayo de 1959.

Segunda etapa *El ministro de economía Álvaro Alsogaray, intento sin éxito eliminar el déficit, aumentando las tarifas y, en menor medida, modernizar el sistema ferroviario.*

Tanto él como Constantini tuvieron que renunciar a sus cargos en abril de 1961, con lo cual poco de esa política se pudo practicar.

(...)

Alsogaray viajó a los Estados Unidos para acordar la llegada del General Thomas Larkin a Argentina, donde tenía que hacer un estudio de los transportes a cargo del Banco Mundial. Así se diseñó el denominado Plan Larkin, que consistía en abandonar el 32% de las vías férreas existentes, despedir a 70.000 empleados ferroviarios, y reducir a chatarra todas las locomotoras a vapor, al igual que 70.000 vagones y 3.000 coches, con la idea de que se comprase todo esto en el mercado exterior y se modernizase de una vez los Ferrocarriles Argentinos, ya sea renovando los rieles o renovando el material rodante, los cuales se encontraban en pésimas condiciones.

Los cuadros gremiales se pusieron en pie de guerra al enterarse del plan de reducir la empresa ferroviaria, despedir gente y la política de suprimir ramales.

Pero la crisis política del momento hizo que Alsogaray y Constantini tuvieran que renunciar a sus cargos en abril de 1961, con lo cual poco de esa política se pudo practicar.

Tercer etapa *En junio de 1961 se incorporaron nuevos trenes diésel al servicio suburbano del Ferrocarril General Roca, con lo cual muchos maquinistas y foguistas de locomotoras perdieron sus empleos, lo que provocó paros de protesta.*

Acevedo era partidario de eliminar todas las líneas que dieran déficit, como fue el caso de las del provincial, al ser de una trocha demasiado pequeña (1000 mm) no eran capaces de llevar mucha carga o transportar muchos pasajeros.

Clausuró, así, varios ramales, lo que provocó que se iniciasen varios paros, entre ellos uno de 42 días que se inició el 1 de agosto de 1961, oponiéndose tanto a los despidos como al desguace de material rodante.

Sin embargo, al término de la huelga, ningún ramal de los cerrados fue rehabilitado.[3]

---

[3] **El plan Larkin y la resistencia obrera – Portal Laguna Paiva – Capital Nacional del ferroviario**
http://www.lagunapaivaweb.com.ar/documentos/plan_larkin_ferrocarriles_argentinos.htm

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.

En 1965, se crea la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (convertido luego en Ferrocarriles Argentinos –FA-) como consolidación de las líneas mencionadas.

En Ferrocarriles Argentinos, como herencia de las sucesivas iniciativas de construcción encaradas a través del tiempo, convivían tres trochas diferentes con una fuerte configuración radial hacia Buenos Aires que reducía sus posibilidades de integración.

En 1967, tras el golpe que había derrocado al presidente Arturo Illia el año anterior, asumió la presidencia de EFEA el general Juan Carlos De Marchi.

En 1968 adoptó en forma definitiva el nombre y logotipo de Ferrocarriles Argentinos, logró incluso reducir sensiblemente su déficit operativo producto de la reorganización llevada a cabo.

El **Decreto-Ley N°18.360** de 1969 reglamentó el funcionamiento de la empresa bajo la órbita de la Secretaría de Transporte, estableciendo su objeto como "[...] la operación de los ferrocarriles de propiedad nacional".

Las medidas esbozadas por el Plan Larkin fueron profundizadas durante el llamado Proceso de Reorganización Nacional y entre 1976 y 1980 se desató otra serie de cancelaciones, abarcando entre otros los ramales Avellaneda-La Plata, La Plata-Pipinas, Laguna Paiva-Deán Funes y Córdoba-Cruz del Eje.

En un trabajo realizado en 2012, por la Universidad Tecnológica Nacional (Facultad Regional Haedo), se pueden establecer varios hitos de la historia ferroviaria nacional.[4]

A partir de 1976 con la Dictadura Militar genocida, se acentúo, promocionado como un gran logro del gobierno del tristemente célebre ministro de economía del "proceso", comenzó el desguace de la red más importante de Sud América.

En ese período se incrementó el levantamiento de vías y la clausura de ramales. En esta época dejaron de circular también muchos trenes de pasajeros, especialmente los que iban a la región noroeste del país, en un contexto de casi nulas inversiones, lo que terminó generando un grave deterioro de la infraestructura.

---

[4] **Breve Historia de los FERROCARRILES ARGENTINOS, su Construcción, su Destrucción, su Importancia, y Proyecto de Recuperación**
https://www.cin.edu.ar/descargas/asuntosacademicos/art.%2043/INGENIERIA%20FERROVIARIA/26-02-13%20Ferroviaria%20-%20Cap%20III.pdf

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
8
Pcia. BS. AS.

A fines de la década de los 80´, y tras sucesivos cambios en la orientación empresaria, la situación de Ferrocarriles Argentinos era más difícil aún. Las dificultades financieras se reflejaban en las condiciones del material rodante y las instalaciones: sólo una de cada dos locomotoras diesel eléctricas (sobre un total de 1.000) se encontraba en funcionamiento y el 55% de la longitud de vías se hallaba en estado regular o malo.

En 1991 Ferrocarriles Argentinos fue virtualmente desarticulada en vistas de una completa concesión de la red ferroviaria, que tomó lugar definitivamente a partir de 1992, época lúgubre de nuestra política de "relaciones carnales" con los gobiernos extranjeros y las multinacionales, llevaron a finalizar el desguace con la célebre frase —*ramal que para, ramal que cierra*, vociferada más como una amenaza contra los obreros que mostrando su verdadero transfondo: La decisión política de achicar el Estado Nacional a favor de grupos empresarios, generalmente extranjeros aunque con anclaje local.

Los servicios metropolitanos de pasajeros fueron entregados a una nueva empresa pública, FEMESA, para ser finalmente concesionados a consorcios privados. También se licitaron los servicios de cargas.

La responsabilidad sobre los servicios interurbanos de pasajeros fue transferidos a los gobiernos provinciales, la mayoría de los cuales no continuó los servicios

También se licitaron los servicios de carga. Por su parte, los servicios interurbanos pasaron a ser responsabilidad de los gobiernos provinciales, la mayoría de los cuales no continuó con la prestación.

En 2003, asumió un nuevo gobierno, Presidente Néstor Kirchner, su predisposición y férrea decisión de revertir historias nefastas, fueron rápidamente absorbidas por todos los estratos sociales originándose innumerables movimientos de apoyo.

Recién pudo empezar a materializarse normativamente los preceptos de Nestor Kirchner en 2008, mediante la ley 26352 reorganiza la actividad ferroviaria en la Argentina creando dos sociedades del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la Operadora Ferroviaria SOFSE (hoy Trenes Argentinos Operaciones).

El Decreto 752 del 6 de mayo de 2008, firmado por la entonces Presidenta Cristina Fernández de Kirchner, complementó la ley por lo que a partir de fines del año 2008 SOFSE comenzó a desarrollar su tarea.

El proceso de recuperación de vías férreas, acompañado de un sistema de subsidios acrecentaron un proceso de recupero del tendido férreo, sin embargo los desacoples y falta de inversión en algunas áreas del sistema privatizado del manejo de los trenes instó al Poder Ejecutivo a una nueva nacionalización de los trenes.

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
9
Pcia. BS. AS.

Entre 2008 y 2014, se equiparon un total de 974 coches para las líneas Roca, Belgrano Sur, Sarmiento, Mitre y San Martín.

En 2015, con ley 27.132, es estableció la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, incorporación de tecnologías y servicios.

ARTÍCULO 1° — Decláranse de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

ARTÍCULO 2° — Establécense como principios de la política ferroviaria los siguientes:

a) La administración de la infraestructura ferroviaria por parte del Estado nacional;

b) La participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario;

c) La interconexión de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte;

d) La maximización de las inversiones y de los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad;

e) La incorporación de nuevas tecnologías y modalidades de gestión que contribuyan al mejoramiento de la prestación del servicio ferroviario;

f) La protección de los derechos de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad;

g) La promoción de condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas y de pasajeros, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

Tras ser sancionada en mayo de 2015, la puesta en vigencia de esa Ley 27.132 fue recién reglamentada normativamente en el Gobierno de Mauricio Macri en noviembre de 2018.

Durante la gestión de Macri, se impulsó la normativa la Ley Nacional 27.514, en su articulado, establece;

Art. 4°- Créase la Junta de Seguridad en el Transporte, como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado.

Art. 5°- La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte es contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones, mediante:

a) La determinación de las causas de los accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo;

b) La recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

EXPTE. D- 3875 /22-23

H.C. DE DIPUTADOS FOLIO 10 Pcia. BS. AS.

Provincia de Buenos Aires

Honorable Cámara Diputados

A partir de 2016 para mejorar los servicios que presta la empresa estatal Trenes Argentinos Cargas y Logística, que administra las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza, sigue dando sus frutos.

Este crecimiento empieza a tomar más ímpetu en el período de las post pandemia, con la realización del **Plan de Modernización del Transporte Ferroviario** en el gobierno del Presidente Alberto Fernandez.

Este crecimiento se vislumbra principalmente en el movimiento de las cargas con 14.050.372 tn, siendo el punto histórico de la historia de la red y el trabajo en consecuencia demuestra un gran avance en lo atinente al trabajo consolidado de reforzar las vías del ferrocarril.

Es notorio que, ante un nuevo aniversario del día del ferrocarril, se encuentre dentro del marco de expansión y revalorización, este pequeño recorrido, implica que hay un florecimiento sobre la realidad del tren y las expectativas al respecto del Pueblo Argentino y Bonaerense.

Un momento donde se da la alineación estratégica para evitar caer en errores del pasado, donde se configuraron criterios económicos sobre los sociales u otros y en donde se le permitió a la política foránea la intervención con preeminencia sobre nuestros propios intereses.

Por todo lo expuesto, con la intención de celebrar el aniversario del primer viaje en tren, que repercutiría en una tradición ferroviaria y con un renovado hálito de esperanzas para que el sueño de volver a tener una de las redes más extensas del mundo pueda configurarse de una vez y para siempre, es que solicito a las Señoras Diputadas y Señores Diputados que acompañen con su voto favorable el presente Proyecto de Declaración.

Dr. ALBERTO CONOCCHIARI
Diputado
Bloque Frente de Todos
H.C. Diputados de la Pcia. Bs. As.