



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

PROYECTO DE COMUNICACION

La Cámara de Diputados de Santa Fe vería con agrado que el Poder Ejecutivo por intermedio del Organismo que corresponde proceda a:

- a) Incorporar en el Plan de Obras Ferroviarias, recientemente celebrado con el PEN sin perjuicio de lo ya acordado, el desarrollo y ejecución de los proyectos del traslado del ramal ferroviario F1 del ex FFCC Belgrano y la duplicación de la traza de la ruta Nacional N°11, en jurisdicción de las localidades de Capitán Bermúdez, Fray Luís Beltrán y San Lorenzo, asignándoles a estas obras carácter de prioridades.
- b) Se ejecuten las obras mencionadas según lo expresado oportunamente por el Poder Ejecutivo Nacional y de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 16.052, sus modificatorias N° 17.706 y N° 22.041, los Artículos 23, Inciso b) y 25 del Decreto 76/01 y Resolución 683-D-03 de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Ubicando el ramal ferroviario F1 del ex FFCC Belgrano en la misma zona que ocupa actualmente la traza del ex Ferrocarril Mitre, readecuando su traza a ambas trochas, o construyendo un ramal paralelo al ya existente, o en su defecto en otra zona a designar fuera de la jurisdicción de Capitán Bermúdez y Fray Luis Beltrán. Y la afectación de los terrenos que se liberen para la remodelación de la Ruta Nacional N° 11.
- c) Se transfiera a título gratuito a favor de la Municipalidad de Capitán Bermúdez, en el marco de los Decretos 1090/97 y 837/98 del PEN, los terrenos que ocupa en su jurisdicción el ex Ferrocarril Belgrano, excluyendo el de la vía principal que se afectará a lo expresado en el inciso b) del presente proyecto, y el inmueble de la estación que será transferido cuando cese su uso como tal.

Gabriel Real
Diputado Provincial



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El Gobierno Provincial acaba de firmar contratos para la obra Circunvalar del ferrocarril Belgrano Cargas, que tendrá un recorrido de más de 60 kilómetros, desde Santo Tomé hasta Laguna Paiva. Esta obra, se suma a la construcción de tres playas formadoras en Laguna Paiva y galpones en Rufino y San Cristóbal, que representan una inversión nacional de casi 6.000 millones de pesos en infraestructura ferroviaria para la provincia de Santa Fe.

En ese marco es que solicitamos se analice la viabilidad de incorporar en ese convenio y ampliarlo, sin perjuicio de lo ya acordado, la obra de desarrollo y ejecución de los proyectos del traslado del ramal ferroviario F1 del ex FFCC Belgrano y la duplicación de la traza de la ruta Nacional N°11, en jurisdicción de las localidades de Capitán Bermúdez, Fray Luís Beltrán y San Lorenzo, asignándoles a estas obras carácter de prioridades. Esto fue expresado oportunamente por el Poder Ejecutivo Nacional y de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 16.052, sus modificatorias N° 17.706 y N° 22.041, los Artículos 23, Inciso b) y 25 del Decreto 76/01 y Resolución 683-D-03 de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

El ferrocarril dio a las sociedades un instrumento de circulación y de transporte de una velocidad y de una capacidad tan amplia, que alteró las relaciones establecidas por los factores geográficos. Las zonas mediterráneas se acercaron al mar por la estrecha senda de los carriles paralelos. Las estaciones ferroviarias crearon vida en su entorno con la misma y la nervadura ferroviaria de una Nación, es la estructura básica de sus trasvasamientos internos y de sus intercambios con el exterior. Los ferrocarriles fueron componente esencial en el proceso de desarrollo urbano, industrial y comercial a gran escala.

Los ramales del FFCC NCA y F1 del Ex FFCC Belgrano desde Cabín 8 a Cerana mantienen una aproximación entre sí en todo el trayecto. Esta situación es producto de necesidades modificadas por el transcurso de los años. La ley nacional 16.052, que establecía la reformulación ferroviaria del Gran Rosario, fue promulgada en el año 1.963; esta referencia cronológica indica cuánto tiempo hace que se reclama por un proyecto técnico ferroviario acorde a las actuales condiciones industriales, comerciales, ambientales y el pujante desarrollo urbanístico de toda esta zona portuaria y agro industrial del gran Rosario.

Desde entonces hubo diversas propuestas, una de ellas data del año 1.968 y proponía



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

entre otras cosas, la unificación de los dos corredores ferroviarios. Después de la mentar muchos accidentes fatales se plantearon distintas alternativas que nunca se concretaron, la política ferroviaria de la década del 90 disminuyó ostensiblemente el tráfico de trenes, de tal manera que antes de esas medidas se registraban 33 formaciones diarias por las vías del FFCC Mitre, hoy FFCC NCA (Nuevo Central Argentino), y 22 por las vías del FFCC Belgrano. Este último fue el más afectado y hoy circulan apenas por el ramal F1 dos o tres formaciones diarias.

En el año 1.997 impulsado por la Bolsa de Comercio de Rosario empezó a difundirse el Proyecto Circunvalar Rosario, cuyo axioma más notorio es el de desplazar los ramales que se encuentran en zonas urbanas.

Estos dos corredores ferroviarios se hayan compartiendo el mismo espacio, ver calle J.J. Paso en Rosario, el cruce de vías por elevación en Granadero Baigorria, o el cruce a nivel próximo al Barrio FONAVI de San Lorenzo, mientras que en otros lugares se distancian unos seiscientos metros, siempre por zonas urbanas. Se adjuntan fotos y planos que grafican lo desarrollado en los fundamentos.

Tal vez la situación más comprometida la represente el corredor correspondiente al Ex FFCC Belgrano pues su trayectoria cruza varias ciudades en zona céntrica destacándose dos cuestiones de vital importancia. La primera de ellas está vinculada con que su traza se encuentra paralela a la Ruta Nacional N° 11, impide que esta pueda ser ampliada; y la segunda es la cantidad de pasos a nivel sin barrera.

Debe valorizarse el significado de largas formaciones de trenes de carga transportando granos, volatilizando productos químicos de conocida toxicidad, el impacto sonoro, las vibraciones que afectan las estructuras de viviendas, la seguridad vial y las de los peatones que cruzan las zonas de las vías (especialmente niños que concurren a clases, debemos recordar el accidente en el cuál fue arrollado un micro con escolares con el saldo de 5 niñas fallecidas).

Sin olvidar como se entorpece el normal desarrollo urbano cuando dos corredores ferroviarios dividen a ciudades en tres sectores y teniendo en cuenta que hacia el Este existe un límite natural que es el río Paraná y hacia el Oeste una barrera que es la Autopista Rosario – Santa Fe.

Cuando se inauguró el Puente Rosario – Victoria aumentó la transitabilidad por la ya concurrida Ruta 11, uno de los accesos más importantes a la ciudad de Rosario, la doble traza de la ruta en Granadero Baigorria se estrecha abruptamente al ingresar ésta al Departamento San Lorenzo, la consecuencia es inevitable y la estadística de accidentes viales relevan de abundar en detalles imaginables y lamentables. El axioma básico del



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

PCR de la minimización de interferencias en áreas urbanizadas no se ha tenido en cuenta.

La obra pública debe perseguir el aumento cualitativo en condiciones que hacen a la vida de los ciudadanos, cuando ocurre lo contrario no puede ser la cuestión económica el argumento que justifique tal perjuicio y todo lo enunciado como derechos constitucionales y en leyes que se refieren a la calidad del medio ambiente pierden sentido.

Los objetivos son potenciar el uso del ferrocarril, mejorando la calidad de los servicios; fortalecer y adecuar la estructura de la red; reducir las interferencias con la red vial y resolver los conflictos del ferrocarril con la trama urbana en general; y expandir sus áreas operativas, mejorando la conectividad de la zona.

Sin lugar a dudas, la postergación de la obra, seguirá siendo la causa más importante de siniestros con víctimas fatales y lesionados graves, en las vías públicas de esta zona del gran Rosario y sus alrededores.

Esta obra que marcamos como prioridad, además de seguridad, esto traerá enormes beneficios adicionales, ya que los trenes podrán circular mucho más rápido y sin interrupciones, con el consiguiente beneficio para el transporte público masivo, con menor contaminación sonora y ambiental.

Esta asignatura pendiente tiene un altísimo precio en vidas humanas cada año, más las pérdidas económicas por las demoras al tránsito. Por el bien de todos, es de esperarse lo anunciado se concrete lo antes posible.

Por lo expuesto y considerando la importancia del tema planteado, es que solicito a mis pares el acompañamiento del siguiente proyecto.

Gabriel Real
Diputado Provincial