

PROYECTO FERROCARRIL PROVINCIAL
TRANSPORTE DE PASAJEROS
LA PLATA – AVELLANEDA – CONSTITUCIÓN

Interconectando con desarrollo e igualdad.

INTRODUCCIÓN

Este anteproyecto confiere el estudio de la implementación de un nuevo sistema de transporte ferroviario, vinculando la ciudad autónoma de Buenos Aires con la ciudad de La Plata. Para el mismo, se prevé la reutilización de un ramal en desuso que fuera interrumpido a fines de la década del '70, el cual posee una longitud de 53,5 km interconectando los municipios de La Plata, Berazategui, Florencio Varela, Quilmes, Almirante Brown, Lomas de Zamora, Lanús y Avellaneda (Ferrocarril Provincial P1), los que totalizan una población del orden de los 9.200.000 habitantes, con una expectativa de viajeros por año de 12.000.000 a la puesta de servicio definitiva.

En virtud de las ventajas que se exponen más adelante, se prevé 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 promoviendo un medio ambiente sustentable.

RAZONES Y VALOR ESTRATÉGICO

La marcada evolución del transporte masivo urbano en el gran Buenos Aires y el ritmo de recuperación de los indicadores macroeconómicos son factores determinantes que rigen la importancia de la iniciativa.

Las actuales condiciones en las que se encuentra la red de transportes de la región, generan la necesidad de dar una rápida respuesta a una **demandas insatisfechas** planteada por los gobiernos municipales, que han iniciado gestiones relacionadas con la planificación estratégica de la región. La marcada reactivación que registra hoy la economía Argentina, hace prever que tales condiciones se agravarán.

Es de suma importancia atender a los numerosos **“generadores” de tránsito** que se distribuyen en el trayecto propuesto, entre los que pueden citarse importantes Centros Comerciales, Hospitales de mediana y alta complejidad, Centros Educativos de Nivel Secundario, Terciario y Universitario, un Parque Recreativo Natural que se encuentra entre

los mayores de sus características en Sudamérica y diferentes polos industriales y administrativos.

Un aspecto que resulta importante destacar es la función que ha tenido el ferrocarril como motor de desarrollo urbano y social en la región. En coincidencia con la traza de las dos principales líneas que surcan hoy la zona sur del Gran Buenos Aires, se ha dado a lo largo de los años el mayor desarrollo urbano.

Las ventajas de incorporar un sistema de ferrocarril respecto de otro sistema de transporte son las siguientes:

- Alta capacidad de pasajeros transportados.
- Menor impacto ambiental.
- Fuerte reducción de los accidentes por pasajero transportado.
- Menor costo operativo, al ser un servicio liviano.
- Ahorro de tiempo de viaje.
- Generación de espacio físico para emprendimientos.
- Generación de mano de obra.
- Ahorro energético.
- Valorización y recuperación urbana.
- Aumento de la calidad de vida de la población abarcada.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

- Ciudades incluidas en la traza: 8 Municipios
- Población abarcada: 9.200.000 habitantes (12.000.000 contando Capital Federal)
- Viajeros/año estimados a la puesta en servicio definitiva: 12.000.000
- Ancho de vía: 1.676 mm
- Longitud de la traza: 53,5 km
- Tiempo de viaje: 55 min.
- Velocidad comercial: 80 Km/h
- Frecuencia: 15 min. En hora pico (8 servicios por hora, ida y vuelta) y 30 min. para el resto del servicio (4 servicios por hora, ida y vuelta).
- Estaciones de intercambio: 15
- Subestaciones Transformadoras: 1
- Tipo de obra: Viaducto en altura
- Material móvil de características livianas (Equipos): 15
- Suministro eléctrico por catenaria.

PROPUESTA DE TRABAJO

La propuesta radica en la **formación de un equipo de Gestión**, siguiendo las políticas y procedimientos que se requieren para la contratación y supervisión de consultores, cuyos servicios se requieran para tal fin.

El equipo debería estar integrado por profesionales de las áreas de Ingeniería del Transporte, Civil, Electricos/mecánicos, y las áreas Económicas y Ambiental.

Se estima que los costos de llevar adelante los estudios del **Anteproyecto y Proyecto Ejecutivo alcanzan U\$S1.250.000.**

RECURSOS HUMANOS DE LA FUNDACIÓN

Ing. José M. OCHOA, actual Presidente de la Fundación Tecnológica Del Plata. Director del Departamento Tecnológico en la Universidad de Ezeiza. Director del Consorcio de Ingenieros. Profesor de Máquinas Eléctricas en la UNLP. Ex Administrador General de FERROBAIRES.

La Fundación cuenta con un plantel de profesionales asociados provenientes de las áreas de **Ingeniería Ferroviaria, Electricista, Civil y Licenciatura en Economía**, además de contar con pasantes que colaboran en las diversas tareas desarrolladas.

Por ser una institución de Gestión y Transferencia Tecnológica, la Fundación se vincula activamente con otros organismos tales como la **Universidad Nacional de La Plata, Universidad de Ezeiza, la Comisión de Investigaciones Científicas** y otras instituciones a fines.

Contactos:

Ing. José María Ochoa
Presidente
Fundación Tecnológica del Plata
Av. 44 N° 692 e/ 8 y 9
(B1900ABN) La Plata (Bs As)
Tel/Fax: 0221 423 2666
E-mail: josewochoa@gmail.com
www.tecnologicadelplata.org.ar