



Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo

www.ceid.edu.ar - admin@ceid.edu.ar
Buenos Aires, Argentina

ARGENTINA

EL TRANVÍA DE PUERTO MADERO

19/06/2009

Diego Sebastián Ríolobos*

En su número correspondiente a julio-septiembre de 2004, en la página 6, *El Periódico del CEID* publicaba la siguiente nota:

La cooperación internacional como parte integrante de las Relaciones Bilaterales

"Proyecto Tranvía de Buenos Aires" Retiro – Puerto Madero – La Boca – San Telmo

Por Ing. Marcos Zijati

La iniciativa de implantar un sistema de transporte urbano de pasajeros en base a 35 formaciones de tranvías eléctricos (con sus repuestos y matricería), que serán entregadas a Buenos Aires por la ciudad de Stuttgart –Alemania– a un costo simbólico y en calidad de cooperación técnica-económica, surge a partir de la necesidad articular y activar integralmente el Norte con el Sur de la ciudad permitiendo un mayor desarrollo de sus zonas de interés turístico, histórico, cultural y comercial.

Este proyecto de características ecológicas y socialmente sustentables, que traerá un amplio beneficio económico, permitirá la generación de aproximadamente 1.000 puestos de trabajo directos y 5.000 indirectos genuinos para los habitantes de Buenos Aires.

* Abogado y periodista. Colaborador del CEID, Buenos Aires, Argentina.

Esta propuesta incluye a mediano plazo el apoyo técnico, de capacitación y entrenamiento alemán para el futuro desarrollo de una industria de producción nacional de tranvías, repuestos y sus partes y piezas en base a la matricería que será donada por la ciudad de Stuttgart a Buenos Aires.

Todas las formaciones de tranvías ofrecidas fueron íntegramente recicladas en el año 1994 en talleres alemanes y poseen una capacidad para 170 pasajeros (50 sentados y 120 parados). Los tranvías eléctricos en cuestión son del tipo GT4 y poseen las siguientes características principales: son económicos, tienen un bajo consumo energético, limpios, son silenciosos al disponer de una suspensión especial, no resultan contaminantes del medio ambiente, alcanzan una velocidad máxima de 60 km/hora y tienen un ancho de 2.20 metros ideal para ingresar a los barrios señalados.

El proyecto "Tranvía Retiro-Puerto Madero-La Boca-San Telmo" está emplazado en la conformación del espacio público longitudinal paralelo a las zonas de Dársena Norte, Puerto Madero, incluyendo los sectores entre diques donde desembocan las Avenidas Córdoba, Corrientes y las calles Tte. Gral. Perón (ex Cangallo), Belgrano, EE.UU. y Brasil, para continuar por la Av. Pedro de Mendoza para finalizar en la calle Caminito "La Boca" (Línea 2). El recorrido proyectado de la Línea 1, se desviará por la calle Humberto I, para llegar al centro histórico y de gran interés turístico "San Telmo" hasta Bernardo de Irigoyen y retornará por EE.UU. y regresando a la estación cabecera Retiro por la calle Juana Manso.

El recorrido total propuesto de las Líneas 1 y 2 (ida y vuelta) de tranvías es de 22 km y se podrá recorrerlo en un tiempo aproximado de 50 minutos en intervalos de 5 a 7 minutos.

Los argumentos que sostienen el proyecto son múltiples, algunos de los cuales se enumeran a continuación:

- o Activa las zonas de interés turístico, histórico, cultural y comercial.
- o Genera fuentes de trabajo genuinas.
- o Accesibilidad desde todas las zonas a articular, teniendo en cuenta el flujo de pasajeros de las terminales centrales de ferrocarril y de ómnibus y de aquellos visitantes y turistas que lleguen por el Río de la Plata entrando por la nueva estación Marítima de cruceros y la ya existente que une Buenos Aires con Uruguay.
- o Este medio de transporte de pasajeros es urbano, ecológico y socialmente sustentable.
- o No emite ruidos.
- o Es un medio de transporte seguro.
- o Tiene una presencia positiva en el paisaje urbano.
- o Aporta vitalidad y belleza a las zonas.
- o Preserva el desarrollo urbano.
- o Resulta ágil para el desplazamiento de los usuarios, visitantes y turistas.

o Brinda la oportunidad de repensar las circulaciones para una mejor distribución del espacio de circulación entre todos los interesados.

o Aprovecha las instalaciones viales ya existentes.

La mencionada propuesta cuenta, a la fecha, con la adhesión de 12.000 firmas de personas e instituciones que avalan y apoyan la realización de la obra.

El proyecto posee también el pleno apoyo y la financiación total para la realización de los correspondientes estudios de factibilidad (técnico, económico, de impacto ambiental, urbanístico y social) y la obra, por parte de las autoridades competentes a nivel de gobierno nacional a través de la Jefatura de Gabinete de Ministros – Subsecretaría de Coordinación y Evaluación Presupuestaria–.

La propuesta cuenta además con una amplia y positiva difusión en los principales medios de prensa locales (diarios, radio, televisión).

El proyecto tiene un pedido de informe al Sr. Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Dr. Aníbal Ibarra, aprobado por la legislatura porteña el 26 de agosto próximo pasado.

La legislatura porteña promoverá además una “declaración de interés general” a fin de ayudar a impulsar las medidas que tiendan a concretar la construcción de la obra mencionada.

Visto el estado de avance de este proceso de cooperación técnico-económico entre ciudades y países, resta sólo preguntarse: ¿Cuándo se decidirá el Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Dr. Aníbal Ibarra a través de su equipo de funcionarios técnicos encabezado por el Secretario de Infraestructura y Obras Públicas, Cr. Roberto Feletti a dar el puntapié inicial para comenzar con los correspondientes estudios de factibilidad para la realización posterior de la obra?

El 15 de julio de 2007 fue inaugurado el tranvía de Puerto Madero, la zona que pertenecía al viejo puerto de la ciudad de Buenos Aires que fuera recuperada durante el gobierno del Presidente Carlos Saúl Menem. Esta extensa área fue sometida a una re zonificación que le permitió pasar de ser un espacio prácticamente abandonado a uno de los barrios más caros de Buenos Aires. Para llevar a cabo esta revalorización y extenderlo hacia la Costanera Norte era imprescindible argumentar que el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires Jorge Newbery era peligroso y había que trasladarlo a una aeroisla frente al punto donde hoy se encuentra pero dentro del río de la Plata. En realidad era lógico porque la intención era construir edificios de más de treinta pisos que serían un obstáculo para la aeronavegación: o, mejor dicho, eran un obstáculo para un gran negocio inmobiliario que partiría de Puerto Madero y que se extendería hacia Retiro y la Costanera Norte. Si mal no recuerdo también había algún reconocido apellido impulsando el proyecto. Creo

que era Alzogaray. ¿Recuerda algo de esto, amigo lector? Claro, lo que pasa que una noticia tapa la otra y un nuevo acto de corrupción a otro.

Sin embargo Puerto Madero beneficia a todos.

En esa inauguración del tranvía que le mencionaba más arriba participaron entonces Presidente Néstor Kirchner, su esposa Cristina Fernández y el jefe de gobierno porteño, Jorge Telerman. Esto fue luego de ese período en el que Telerman quería ganarse el favor del gobierno nacional y coqueteaba con los Kirchner pero que no estuvo exento de fuertes agravios entre las partes. Las elecciones para la jefatura de gobierno de la ciudad ya habían pasado. En el acto Kirchner "felicitó a Telerman por la tarea que han llevado adelante" pero estuvo ausente el entonces jefe de gobierno electo, Mauricio Macri.



El nuevo transporte, conocido como Tren del Este o "Celeris", comenzó su recorrido entre las avenidas Córdoba e Independencia –un recorrido de 2,3 km que insume 10 minutos y con una frecuencia de 20 minutos–, circulando por la vías que utiliza el tren de carga de la empresa Ferrovías, las cuales se encuentran entre las avenidas Alicia Moreau de Justo y Eduardo Madero. Casi dos años después de esa inauguración el tranvía continúa circulando entre las avenidas Córdoba e Independencia ... es decir que su recorrido no fue extendido. Su trayecto tiene cuatro paradas: Cecilia Grierson (Av. Córdoba), Trinidad Guevara (Av. Corrientes), Azucena Villaflor (Av. Belgrano) e Independencia, en la intersección con esta avenida.

Néstor Kirchner agregó que, con la inauguración del Tren del Este, la Capital "recupera una de las mejores virtudes que terminan de darle la calidad que tiene esta ciudad capital, una de las mejores capitales del mundo".

Las dos formaciones de la inauguración fueron nuevas y son las que actualmente circulan. Miden 32,52 metros, tienen cinco módulos con 48 asientos fijos y 16 plegables, lo que suma una capacidad para 350 pasajeros y alcanzan una velocidad de 80 km/h.

El servicio no circula las 24 horas sino que lo hace durante el día y hasta antes de media noche.



Según se informó al momento de la inauguración, ese era el primer tramo del proyecto que tiene como objetivo unir Retiro, Puerto Madero, Constitución y Barracas “con una inversión de US\$ 250 millones.”

Para concretar esta obra se juntaron el Estado Nacional, el Gobierno de la Ciudad, las empresas concesionarias de trenes y subte de Buenos Aires *Metrovías* y *Ferrovías* y la empresa francesa *Almston*, proveedora de los coches modelo Citadis 3302 del tranvía, de los actuales vagones del subte y que llevaría a cabo la construcción faraónica del denominado “tren bala”, en un país en el que los trabajadores casi perdieron el tren para concurrir a sus trabajos.

En este emprendimiento se invirtieron 47 millones de pesos –según anunció oportunamente el secretario de Transporte de la Nación Ricardo Jaime–pero la inversión total, como se mencionó, debería ser de US\$ 250 millones para completarla .

A mediados de marzo de 2008 el gobierno de la Nación y el de la ciudad de Buenos Aires anunciaron en forma conjunta que el tranvía de Puerto Madero unirá Retiro con La Boca. El costo de la obra será de \$ 70 millones y el plazo para la ejecución es de seis meses¹. A esos efectos se reunieron la Presidenta Cristina Kirchner y el jefe del gobierno porteño, Mauricio Macri, en la Casa Rosada. Asimismo, previo a esa reunión, se llamó a licitación pública nacional e internacional para la provisión de 15 vagones y la extensión del Tranvía del Este.

No pasaron seis meses desde ese anuncio sino quince y el trayecto sigue siendo el mismo. Si se tiene en cuenta lo que fue publicado en *El Periódico del CEID* en su número 14 de julio-septiembre de 2004, página 6, podrán apreciarse varias cuestiones que conviene tener en cuenta. La inauguración de la que participaron Telerman, el matrimonio presidencial y varios funcionarios de los gobiernos nacional y comunal precisó de una fuerte e innecesaria inversión que debería incrementarse a los efectos de completar la extensión del tranvía a Retiro, San Telmo y La Boca. Nada menos que un total de US\$ 250 millones es decir, al día de la fecha iii925 millones de pesos!!!

En la actualidad el tranvía por una sola vía –la vía de cruce en la estación Belgrano, casi uno de los extremos del corto recorrido, y no en el medio– con lo cual una formación debe esperar a que la otra lo transite en sentido inverso para emprender su marcha. La vía era la existente y por la cual circulaba también el tren. El tranvía en la actualidad no sólo que no lleva los más de 300 pasajeros que podría transportar cada formación sino que los pasajeros que viajan sentados son muchos menos que los asientos vacíos.

¹ *La Nación*, Buenos Aires, 15 de marzo de 2008.

En algunos cruces con las avenidas que unen Puerto Madero con el resto de la ciudad, las veredas paralelas a las vías son inexistentes con lo cual los peatones deben, en algunos tramos, bajar a la calzada para llegar hasta la cebrera peatonal, pintada a la altura del semáforo.

Se presume que las formaciones son alquiladas por lo que la empresa francesa podría decidir llevárselas si no se paga el alquiler. Esta información se desconoce. ¿Estará subsidiado como los ferrocarriles que fueron privatizados porque no eran rentables? ¿como el subterráneo que era ineficiente en manos de la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires? Bueno, este último servicio está mucho mejor desde que lo privatizaron y sus empleados realizan paros sin aviso solicitando aumentos o la creación de un sindicato propio, si es que no argumentan que por "cuestiones técnicas ajenas a la empresa" el servicio está interrumpido.

Mientras tanto la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sigue, ahora en manos del Ing. Mauricio Macri, con un deficiente servicio de transporte colectivo, sin inauguran estaciones de subte ya construidas y sin extender su red que aliviaría bastante el caótico tránsito porteño. Tampoco fue extendida la vía del Premetro (inaugurado durante el gobierno del Presidente Raúl Alfonsín, el 27 de julio de 1987) que finaliza su recorrido 10 cuadras antes de llegar a la Av. General Paz. Si se tendieran las vías del Premetro hasta esa avenida muchos ciudadanos podrían combinar este servicio con el servicio de colectivos que circula por la Av. General Paz. Es más, podría llegar a Puente La Noria y establecerse allí una estación de transferencia. Esto favorecería a muchos usuarios e incrementaría el uso –y el ingreso– del Premetro. Dicho sea de paso, ¿por qué las líneas de colectivos que circulan por la Av. General Paz cobran unas tarifas como las que circulan en la provincia de Buenos Aires si esa avenida se encuentra dentro de los límites de la ciudad de Buenos Aires? Usted, amigo lector, lo podrá corroborar si circula por la colectoras del lado de la provincia. Allí verá que los hitos que dividen ambos territorios se encuentran en la vereda que se encuentra del lado de la provincia, es decir que esa calle colectoras también está dentro del perímetro de la ciudad de Buenos Aires.

Este tranvía, entonces, es de una gran inutilidad ya que en sus cabeceras no toca ningún punto neurálgico de la ciudad, se extiende de un lugar sin importancia a otro lugar sin importancia y es por eso que prácticamente no transporta gente a un costo mayor que el del Premetro, cuya extensión es mucho mayor.

En la actualidad emplea muy poco personal, tal vez sólo los maquinistas. ¿Usted sabe por qué? Tal vez ya tenga la respuesta. Porque es otro de los monumentos a la corrupción en la Argentina porque se contrató a una empresa francesa como *Alstom* cuando la ciudad alemana de Stuttgart nos entregaba a un precio simbólico 35

formaciones de tranvías eléctricos (con sus repuestos y matricería). El proyecto original tenía una extensión de 22 kms y no de 2,3 como el actual y el inaugurado a mediados de julio de 2007, un "proyecto de características ecológicas y socialmente sustentables", que hubiese traído un amplio beneficio económico, que hubiese permitido la generación de aproximadamente 1.000 puestos de trabajo directos y 5.000 indirectos genuinos para los habitantes de Buenos Aires. He debido poner en pasado el texto original publicado oportunamente en *El Periódico del CEID*.



Estos tranvías GT4 serían los que debieran circular por Puerto Madero

¿Este tranvía habrá sido una muestra de *Alstom* con la intención de lograr la construcción del tren bala? Si esa sí, muy probablemente el tranvía deje de funcionar en algún momento. Bueno, amigo lector, si lo levantan Usted puede caminar esas veinte cuadras y sin duda lo hará más rápido que el tranvía porque entre los 20 minutos de frecuencia y los 10 o 12 que demora en realizar el trayecto Usted llega antes caminando.

Me consta que cuando ese artículo fue publicado en *El Periódico del CEID* el tema ya olía a corrupción y por eso el autor hizo esa pregunta al final.

Esta es la misma corrupción que dilapida estos recursos en proyectos inútiles que sería mucho más útiles en hospitales y escuelas. Téngalo en cuenta amigo lector porque todos los involucrados, el matrimonio presidencial y sus ministros y secretarios, Ibarra, Telerman y Macri si no ejercen el gobierno o un cargo legislativo se postulan para hacerlo en las próximas elecciones del 28 de junio. Si no son ellos, lo serán sus asociados como Gabriela Michetti y Carlos Heller, el banquero devenido en político. Claro que la ignorancia de muchos beneficia a unos pocos.