

Terminal Ferroautomotor de La Plata - Proyecto para el traslado y la creación de una estación terminal ferroautomotor de la ciudad de La Plata.

Sobre el Proyecto

De acuerdo a lo anunciado en acto público (agosto de 2004) por el entonces Secretario de Transporte de la Nación, Ing. Ricardo Jaime, este proyecto es impulsado por la empresa TEBA S.A. (anteriormente fue propuesto por la Alianza y luego por la Municipalidad de La Plata). Prevé su instalación en una superficie total de 28.481 m² (menos de tres hectáreas) compuesta por: sup. cubierta: 20.906 m² – sup. semi cubierta: 3.275 m² – sup. descubierta: 4.300 m².

- **Sistema Ferroviario:** las vías comenzarán a descender por trinchera abierta desde calle 1 y 522 a 1 y 528, continuando en túnel cerrado hasta 1 y 44. El proyecto del Municipio proponía este sistema de vías exclusivamente para pasajeros, pero Metropolitano lo anuncia como mixto, volviendo a egresar los trenes de carga por trinchera abierta a partir de 1 y 530.
- **Terminal para ómnibus de media y larga distancia:** Totalmente en superficie, abarca una superficie cubierta de 2.816 m², semi cubierta de 2.950 m² y descubierta de 4.300 m² (para estacionamiento máximo de 32 buses). El único ingreso es por diagonal 80 y la única salida por avenida 1.

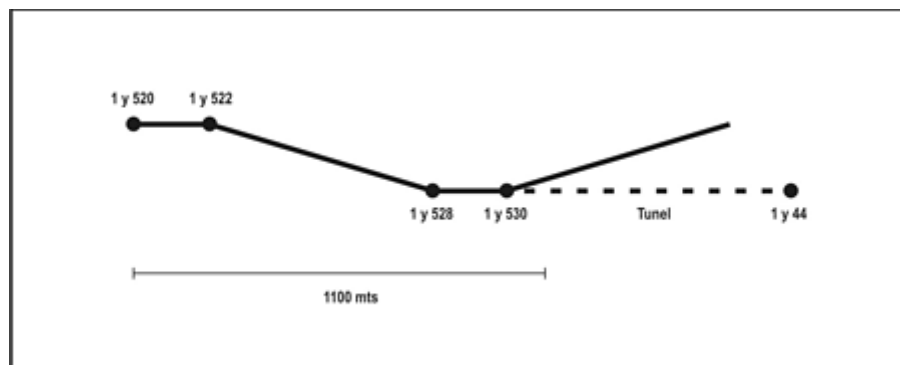
Objeciones a esta Propuesta

1.- Permanentes cambios de opinión del Ejecutivo Municipal sobre la ubicación más conveniente:

- a. **Octubre de 1995:** “Está la decisión de concretar el traslado hacia la zona de **Tolosa** de la vieja Estación del Ferrocarril Roca y de la Terminal de Ómnibus”
- b. **8 de Septiembre de 1998:** “La Administración peronista sigue sosteniendo que el mejor lugar es la Estación Plata Carga, ubicada en **122 y 50...**” ...” pero los radicales quieren que el tren entre a La Plata bajo trinchera, y para nosotros es un disparate arquitectónico y económico”
- c. Finalmente, el Dr. Alak opta por apoyar el proyecto original de la Alianza, que poco tiempo atrás había sido calificado como “disparate”
8 de Septiembre de 2000: “Se hará en 1 y 44, dijo ayer Alak”

2- Técnicas

- a. **Pendientes:** la trinchera abierta en pendiente comenzaría en 1 y 522 (cota + 2 mts) y finalizaría en 1 y 528 (cota – 10 mts), donde se inicia el túnel cerrado horizontal. Esto significa que en un trayecto de 620 mts. deben compensarse 12 mts de altura, resultando una pendiente aproximada del 20 por mil (casi tres veces más empinada que el máximo de 7 por mil estipulada en el concurso.) Es imposible de transitar (aun a marcha muy lenta) para las formaciones previstas de 9 coches eléctricos, con una longitud total de 255 mts.
Realmente disparatado resulta pensar en los trenes de carga, cuyas formaciones exceden los 1.000 mts, que estarían simultáneamente a 4 niveles distintos: horizontal en 1 y 520; pendiente en descenso desde 1 y 522 a 1 y 528, horizontal a – 10 mts en túnel cerrado desde 1 y 528 a 1 y 530, y pendiente de subida desde 1 y 530 hacia el puerto.



- b. **Las napas freáticas** están en permanente ascenso. De $-19,5$ mts. en el año 2000 subieron a $-9,8$ mts. en agosto de 2002, por lo que tanto el túnel y parte de las trincheras estarán sumergidas. La solución técnica a este problema demandará un altísimo costo, para anclaje del túnel y permanente mantenimiento a efectos de evitar posibles filtraciones.
- c. **La ubicación en 1 y 44** obligará, entre otras, a la realización de las siguientes obras (que obviamente no serían necesarias haciendo las instalaciones en superficie):
1. Construcción de trincheras abiertas desde 1 y 522 a 1 y 528, y según Metropolitano, otra para los trenes de carga desde 1 y 530 hacia el puerto.
 2. Construcción de túnel cerrado desde 1 y 528 a 1 y 44
 3. Gigantescas excavaciones en 1 y 44 para construir una nueva estación ferroviaria a 10 mts de profundidad: andenes, instalaciones para público y personal, sanitarios, locales, etc. A todo esto deberán sumarse los enormes costos de submuración del edificio histórico, estructuras portantes de hormigón armado, lozas, vigas, columnas, bases, tuberías, sistemas de desagüe, bombas de desagote, escaleras mecánicas, generadores alternativos, modificación de cañerías y cableados subterráneos existentes, etc. etc.
 4. Excavaciones y movimientos de tierra: será necesario remover 675.395 m³ de tierra. **20 camiones, trabajando en forma ininterrumpida 10 horas diarias, todos los días del año, tardarían más de dos años en transportar esa cantidad de tierra** (ver cálculos en apéndice documental)
 5. **Modificación de todo el sistema de desagües** desde las calles 1 a 13 y de 528 a 44, más las zonas afectadas por las trincheras. Está contemplado desagotar todo el caudal mediante un conducto que desemboque en un canal subterráneo debajo de diagonal 74 (vía Punta Lara)
 6. Remoción de cañerías y modificación del trazado del sistema de agua potable, especialmente el conducto principal de 1,20 mts. de diámetro en 1 y 38.
 7. Profunda modificación del sistema de gasoducto (1 y 32).
 8. Modificación de cañerías y cableados varios (gas, electricidad, teléfono, etc.) en toda la zona de influencia de la obra.
- d. **Anulación de posibilidades de interconexión de la red ferroviaria:**
1. Tal vez el argumento más utilizado para sostener 1 y 44 es que la mayoría de las ciudades europeas tiene su Terminal en áreas céntricas. Esto es solo parcialmente cierto, ya que muchas están en las afueras, y actualmente son varias ciudades que están invirtiendo fortunas para trasladarlas a zonas periféricas.
 2. La mayoría de las terminales céntricas europeas son totalmente ferroviarias, para que los buses de gran porte no ingresen a las áreas más congestionadas.
 3. Cuando fueron construidas estaban en la periferia y quedaron en áreas céntricas debido al crecimiento de las ciudades. (Atocha, por ej., levantada en 1854 a la vera del Parque de Buen Retiro)
 4. Lo más importante: en todas ingresan y salen, integrando distintas regiones, decenas de vías. Lo absurdo de 1 y 44 es que se tirará una fortuna (el 80% de la obra, con un enorme gesto permanente de mantenimiento) para un túnel de 16

cuadras, con una sola vía sin salida, que muere enterrada a 10 mts de profundidad sin posibilidad alguna de integración regional.

- e. **Estación para buses de larga y media distancia:** la superficie destinada para dársenas y estacionamiento es insuficiente para el movimiento actual, e inviable para el incremento que sería de esperar. Como simple referencia, basta observar las largas filas de micros que para la terminal actual se forma sobre calle 1.

La ubicación de 1 y 44 no tiene avenidas de acceso adecuadas ni suficientes, tanto para los buses que vienen del norte (Capital Federal); del sur (Magdalena y zonas aledañas) o del oeste (Rutas 2, 36 etc.). Está previsto un solo acceso por diagonal 80, y una sola salida, por avenida 1. Cualquier obstrucción (accidente, piquete, etc., impediría totalmente el funcionamiento del sistema de ómnibus).

3.- Ambientales

- a. Alta contaminación ambiental y sonora en una zona densamente poblada, tanto durante la etapa de construcción (maquinaria pesada), y la gran concentración de vehículos cuando se encuentre en funcionamiento.
- b. Las fuertes vibraciones producidas por trenes que circulen en un túnel a 10 mts de profundidad incrementarán varias veces los perjuicios que por tal motivo sufren actualmente los vecinos de calle 1, provocando daños en cimientos y mampostería.

4.- Urbanísticas

- a. Los buses de larga y media distancia ingresarán atravesando gran parte de la ciudad, dificultando el tránsito, ocasionando accidentes con peatones y vehículos y contaminando el medio ambiente. El gran peso de los vehículos puede provocar ruptura de pavimento y vibraciones que afecten las viviendas, mientras que por su altura pueden deteriorar el patrimonio forestal.
- b. Sumando a esto las líneas urbanas, taxis, remises y vehículos particulares, se provocará un verdadero caos de tránsito.
- c. Las vías finalizarán en túnel cerrado en 1 y 44, anulando el ramal a Río Santiago y la posibilidad de interconexión regional.
- d. La histórica estación de Tolosa desaparece al quedar en medio de la trinchera en pendiente.
- e. Las trincheras constituyen importantes barreras urbanísticas, pues solamente podrán ser atravesadas en pocos lugares y en forma subterránea o por puentes, con las incomodidades y el alto costo que ello implica.

5.- Financieras

- a. Agosto de 2.004: En la presentación al inicio mencionada, el Secretario de Transportes de la Nación dice textualmente: "...estos proyectos serán encarados por capitales privados, a efectos de evitar el endeudamiento público".
- b. Posteriormente, el mismo funcionario afirma: "...el plazo de ejecución de la obra será de 24 meses, estimándose en una suma total de \$37.000.000 el monto de la inversión".
- c. Poco tiempo después, el Subsecretario de Planeamiento de la Municipalidad de La Plata expresa: "... estimamos alrededor de \$70.000.000 la parte ferroviaria y vial, y la parte edilicia, arquitectónica, alrededor de los 35 o 37 millones actualizados en este momento, pero el número final va a ser cuando se termine el proyecto que se está ejecutando".
- d. El 14 de junio de 2006, al declararse de interés público la propuesta de la Empresa TEBA S.A., se firma el documento en la Casa Rosada y se anuncia que la inversión oficial será de \$ 212.000.000 y \$ 58.000.000 la privada. Considerando las obras complementarias (parcialmente descritas en el punto 2-c) y los mayores costos, se

estima que **como mínimo** será necesario triplicar la inversión oficial para finalizar la obra.

- e. Costos de mantenimiento: al altísimo costo constructivo es necesario sumarle el costo **permanente** de mantenimiento, que para túneles y trincheras se estima de 8 a 10 veces superior que el de superficie (limpieza y mantenimiento, sistemas de iluminación artificial, seguridad, cámaras de video, ventilación, etc.)

VARIACIONES EN DOLARES DEL COSTO ESTIMADO DE LA OBRA

<i>Fuente</i>	<i>Fecha</i>	<i>Monto (u\$s)</i>
Presupuesto original Municipalidad de La Plata	Agosto 1998	u\$s 23.048.183
Ordenanza Asamblea de Concejales y Mayores Contribuyentes	Abril 2001	u\$s 35.000.000
Presupuesto con Obras y Servicios complementarios (Inf. periodística)	Nov. 2001	u\$s 45.000.000
COSTO FINAL DE LA OBRA	?	?

6.- Duración de las Obras

Los antecedentes de las obras faraónicas realizadas en La Plata son nefastos en cuanto a los tiempos reales de ejecución e incremento de costos. El Teatro Argentino estaba previsto realizarlo en 3 años, y transcurridos casi 30 años aún falta ejecutar más del 20%. El Estadio Unico, también sin terminar, lleva más de 12 años de retraso, y se estima que con su costo final podrían haberse construido 5 estadios de última tecnología.

En el caso de la Ferroautomotor las consecuencias de los retrasos serían gravísimas para la ciudad, dividida por un gigantesco cañadón de 4 km de largo, 20 mts de ancho y 10 mts de profundidad, más la trinchera de salida para los trenes de carga.

¿Dónde funcionará la estación de trenes durante los años de realización de las obras, cuyo tiempo real es imposible de prever?.

El Municipio ha presentado dos opciones:

1. Construir (con un costo enorme) una estación **provisoria** (?) a la altura de Ringuelet (ya que las obras comienzan a partir de 1 y 520), lo que obliga a desarrollar una gran infraestructura vial y de transporte hasta ese punto, y una enorme incomodidad y pérdida de tiempo y dinero para los usuarios.
2. Hacer correr el tren por el lado oeste de la calle 1, desde 528 a 44. Esto no sólo sería un peligro tremendo para las personas y las construcciones, sino que bloquearía por completo los garages y anularía el movimiento comercial.

El plazo oficial de ejecución de las obras de la terminal es de 2 años, por lo que teóricamente se terminaría en el 2008, mientras que según Metropolitano la electrificación concluiría a fines de 2009. ¿Cómo harán para hacer correr los trenes accionados a fueloil dentro de un túnel cerrado y un sistema previsto para trenes eléctricos?

Estudios Profesionales y de Opinión Pública

Estudios

El único Estudio de Prefactibilidad realizado por equipos interdisciplinarios fue realizado por la Fundación CEPA, y desarrollado en un total de 5 tomos. En el Anexo IV-2, se presentan fichas que corresponden a cada una de 43 variables. De resultados de dicho análisis las evaluaciones con mayor puntaje positivo correspondieron a la ubicación de Tolosa y el Dique. **El único sitio con evaluación negativa resulto 1 y 44.** No obstante haber sido este estudio encargado y pagado por el propio Municipio, no fue tenido en cuenta en absoluto.

Opinión de la ciudadanía y las organizaciones ambientalistas:

1. El Municipio organizó los Talleres Participativos de la Comunidad, dentro del **Proyecto La Plata: Plan Estratégico 2001-2010.**

En los dos talleres donde se analizó la posibilidad de instalar la Terminal en 1 y 44, fue rechazada en forma rotunda por la Comunidad. El 13 de Noviembre de 2002 se realizó la reunión de la zona Tolosa - Ringuelet, donde los vecinos resolvieron: *“Rechazar la instalación de la Terminal Ferroautomotor en 1 y 44, por considerar inadecuada su ubicación desde el punto de vista urbanístico, y por su altísimo costo de construcción y mantenimiento. Realizar los estudios técnicos correspondientes para determinar la factibilidad de instalarla en las 56 ha. del predio de la actual Estación Tolosa, incluyendo la plena recuperación y aprovechamiento de los Talleres ferroviarios allí existentes.”*

El 14 de noviembre se realizó el Taller con los vecinos del Casco Norte, quienes también se manifestaron totalmente en contra del proyecto de 1 y 44. El Diario EL DIA, en una extensa nota publicada el 17 de noviembre de 2002, hace una síntesis de las propuestas presentadas en los talleres. Resume las decisiones de los realizados en Tolosa – Ringuelet y Casco Norte: *“Instalar la Estación Ferroautomotor en el predio del ferrocarril de Estación Tolosa y recuperar esos talleres.”*

Según declaraciones del Arq. Sbarra publicadas en la misma nota, *“...los resultados de los talleres van a servir para planificar y evaluar propuestas, de las cuales saldrán los proyectos futuros que definan que ciudad es la que pretendemos de aquí en adelante.”*

Las jornadas finales de estos talleres se realizaron el 26 y 27 de noviembre de 2002 en el Pasaje Dardo Rocha, con participación de vecinos de **todo** el Partido de La Plata. Allí se resolvió: *“Promover un amplio y exhaustivo debate entre todos los sectores de la Comunidad para determinar el sitio más adecuado para el emplazamiento de la Terminal Ferroautomotor, debiendo abstenerse el Municipio de iniciar cualquier tipo de acción al respecto hasta tanto se haya realizado dicho debate”*

Obviamente la opinión prácticamente unánime de la ciudadanía no fue tomada en cuenta.

2. El 25 de octubre de 2002, en ejercicio de los derechos que otorgan la Ley Orgánica de Municipalidades y las leyes nacionales y provinciales, vecinos de La Plata presentaron por Mesa de Entradas del H. Concejo Deliberante sendos ante proyectos de Ordenanza (Exptes. 37.013/02 y 37.014/02), donde se solicitaba que la determinación del lugar de emplazamiento de la Ferroautomotor surgiera de una amplia consulta popular y de un Concurso Público Nacional e Internacional. Con absoluto desprecio a estas leyes, que obligan a tratar estos anteproyectos dentro de los 30 días de su presentación, los mismos fueron archivados sin siquiera ponerlos a consideración del H. Concejo
3. Numerosa Instituciones de Bien Público, ONGs, Entidades Ambientalistas, Asambleas barriales, Asociaciones Profesionales y enorme cantidad de Ciudadanos se han manifestado en contra del proyecto de la Ferroautomotor en 1 y 44 a través de periódicos, radio, TV, publicaciones, etc. En el Apéndice documental, simplemente a modo de ejemplo, se adjuntan algunas de las miles de manifestaciones en tal sentido.

4. En Octubre de 2002 se realizó el Congreso Internacional “Patrimonio Urbano del siglo XIX”, del que participaron más de 300 profesionales (principalmente ingenieros y arquitectos) de todo el país y del exterior. La **primera** de las Recomendaciones Específicas emitidas como conclusiones finales del Congreso dice textualmente: “ Con relación a la iniciativa de una nueva Estación Ferroautomotor: abrir un amplio y profundo debate en todos los sectores de la ciudadanía, garantizando efectos positivos tanto socioambientales como técnicos y económicos, **como paso previo** a una decisión final para su implementación.”

Firman como relatores los Ciudadanos Ilustres de La Plata Ing. Julio Morosi y el ex Intendente Cr. Hipólito Frangi; el Arq. Fernando de Terán y el historiador Félix Luna.