

ILUMINANDO EL FUTURO

LIBRO 1

“TRANSFORMANDO LA MOVILIDAD”

para la República Argentina

Autor: Gastón De Piero

Año 2025

Buenos Aires, Argentina

Dedico este libro a:

Al planeta Tierra y a todos sus seres vivientes.

A todo aquellos que intentan cambiar este mundo para mejorarlo.

A los destacables proceres de la República Argentina.

A la familia y todos los amigos.

PROLOGO

“Transformando la Movilidad” se orienta a describir propuestas de movilidad para la República Argentina, en un marco de necesidades de desarrollo económico sostenible con el fin de mejorar la calidad de vida del ciudadano, y modernizar al país. En esta obra, los desarrollos ferroviarios son protagonistas como alguna vez lo fueron en la historia temprana de la república con diversidad de objetivos desde disminuir los efectos contaminantes del cambio climático, generar empleo, reducir la pobreza, respetar a la naturaleza, como así también mejorar la conectividad federal.

También se proponen soluciones relacionadas con las bicisendas con el objetivo de no sólo reducir el uso del automóvil, y la contaminación ambiental, sino además de concientizar temas relacionados con la salud humana. Las ciudades en qué vivimos deben ser un lugar placentero, para disfrutar y seguras para todos. La movilidad es uno de los ejes principales para lograr estos objetivos; es una de las acciones diarias que realizamos para trabajar, estudiar, transportar mercaderías, vacacionar, entre otras. Es una actividad que ocupa gran parte de nuestro tiempo, y que puede mejorarse, para eliminar o reducir aquellas externalidades negativas que nos afectan en nuestra calidad de vida. Esta obra “Transformando la Movilidad” tratará mediante propuestas de cambiar la vida de niños, estudiantes, adultos e incluso los animales. El cambio cultural y la implementación de soluciones tecnológicas asociadas al transporte serán el fuerte de estos cambios.

Contenido

INTRODUCCIÓN.....	9
CAPITULO 1: Una Argentina con desafíos.....	11
Dificultades y deficiencias	12
Economía y Desarrollo.....	13
CAPITULO 2: La ciudad es movimiento y energía	17
2.1 Ciudades que se adaptan.....	20
2.2 Las ciudades del mañana y los desafíos en Argentina	22
CAPITULO 3: Aportes de movilidad sustentable.....	27
3.1 Región Patagonia	28
Ferrocarriles Patagónicos	28
3.2 Proyectos Región del AMBA.....	40
Tren Avenida Gral. Paz	40
Tren Sáenz – Haedo	45
Tren Aeropuerto Ezeiza.....	48
Ramal Eléctrico Retiro-Maq. Savio.....	51
Ramal Eléctrico Retiro-Escobar	53
Ramal Eléctrico Retiro-Nordelta (Via Panamericana)	56
3.3 Proyectos Provincia de Buenos Aires	61
Turismo regional Buenos Aires	61
Transatlántico Bonaerense	65
3.4 Proyectos Provincias del NOA	69
Tren Regional Tucumán - Salta	69
Tren Regional Tucumán - Jujuy	72

3.5 Proyectos del CENTRO: Santiago, Córdoba y Rosario. ...	76
Córdoba Estación Central, un proyecto federal	76
Conexión Santiago del Estero Federal	80
Plan Subte Rosario	83
Plan Subte Cordoba	86
Tren a Rosario vía San Isidro.....	89
3.6 Proyectos Nacionales.....	91
Reactivación de los ramales ferroviarios suspendidos	91
Bici-Rutas	98
3.7 Proyectos Internacionales	101
Tren Mendoza-Santiago-Valparaíso.....	101
3.8 Consideraciones sobre movilidad sostenible	105
Bibliografía	106

INTRODUCCIÓN

El planeta Tierra, una maravilla del arte y la ingeniería biológica, un lugar donde todo tipo de vida encuentra su lugar y su tiempo para el desarrollo y crecimiento. Desde seres microscópicos hasta seres de gran envergadura se lucen con diferentes colores, en este planeta azul.

Un único ser, el ser humano, de características diferentes al resto, tiene la capacidad de alterar los ecosistemas y sistemas planetarios, con el único fin del desarrollo personal y material, poniendo el riesgo a las futuras generaciones y la vida de todos los seres en este único planeta.

El poder político es uno de los pocos canales de transformación y decisión, siendo una de las pocas esperanzas de cambiar el destino trágico que se aproxima. En conjunto con la sociedad, pueden ser protagonistas de un cambio de paradigma que reordene la relación del ser humano con los sistemas planetarios y la naturaleza, a través del cambio de cultura y la búsqueda de un nuevo rol, con el objetivo de restaurar la armonía y el equilibrio de todos los seres.

El ser humano debería desarrollar un nuevo rol con el fin de proteger y resguardar el planeta, a través de gobiernos más tecnocráticos, respetando la libertad de pensamiento y acción, y una acción colectiva y solidario, para encontrar un nuevo rumbo, un nuevo futuro, para intentar trascender en el universo en que vivimos.

En una primera parte se recorrerá este libro con un diagnóstico actual remarcando los algunos de los problemas actuales; y en capítulos posteriores, se propondrán varias

soluciones con el fin de mejorar el futuro de la humanidad, que si bien se enfocan en la República Argentina, puede ser replicados en cualquier lugar del planeta.

CAPITULO 1: Una Argentina con desafíos

Este libro está orientado hacia la República Argentina, pero puede ser aplicado a cualquier lugar del planeta. Este país lleno de desafíos, deficiencias y errores es históricamente, por sus logros y grandes referentes, uno de los mejores países del mundo. Grandes figuras de todos los ámbitos han hecho brillar a la Argentina y la han hecho destacarse frente al mundo.

En el ámbito deportivo con el destacado Lionel Messi, Diego Maradona, Emanuel Ginobili, Gabriela Sabatini, Juan Manuel Fangio y varios más que nos han entusiasmados en sus mejores momentos.

En cuanto a lo cultural, los artistas son un baluarte único que deja nuestro sello en cada lugar que los leemos, los escuchamos o los vemos. Grandes cantantes como Carlos Gardel, Nini Marshall, Astor Piazzolla hasta Gustavo Cerati, Charly García, Fito Páez, Andrés Calamaro y otros, han llenado con su música a varias generaciones de argentinos y latinoamericanos. Lo mismo sucede con grandes obras literarias con autores como Julio Cortázar, Jorge Luis Borges, Ernesto Sábato y la lista es interminable. Un país con tantos personajes a lo largo de la historia, sin lugar a duda es un gran país, opacado en la mayoría de los casos por parte de la clase política y medios de comunicación.

Con respecto al ámbito científico, Bernardo Houssay, Luis Leloir, Emma Pérez Ferreira, René Favaloro y cientos más, aportan y aportaron a la humanidad y al pueblo argentino sus conocimientos y descubrimientos. En cuanto a la política los más destacables corresponden a siglos pasados, como el Gral. San Martín, Manuel Belgrano o Faustino Sarmiento, todos grandes visionarios de época que pensaban en un país mejor para todos, con acceso al saber y a la educación libre, algo que se contraponen

con algunos ideales actuales. Gloriosos personajes como San Martín, que no buscaba ni riqueza ni enaltecer su ego, fundaron bibliotecas a su paso, compartiendo sus libros y memorias; muy lejos de la decadencia de los políticos argentinos actuales, que quizás sea uno de los desafíos más importantes que tengamos para mejorar.

Varios políticos argentinos de al menos de los últimos 50 años no han aportado lo suficiente ni tampoco han representado a la sociedad. Con escasa preparación técnica e improvisados en su gran mayoría, atienden y responden a negocios e intereses de una minoría, y siempre buscan excusas para no resolver los problemas de coyuntura de la sociedad, en otras palabras, nos gobierna una plutocracia desde hace décadas. Esto quizás se deba al sistema de gobierno actual, que se orienta a elecciones periódicas, que impide que los proyectos políticos de mediano y largo plazo puedan implementarse, y prevalezcan los de corto plazo, que sólo aportan mediocridad y mezquindad populista.

Dificultades y deficiencias

Algunas cuestiones simples como los kilómetros de subtes de la Ciudad de Buenos Aires son un ejemplo. En los últimos 15 años no se han construido ni un solo kilómetro, y a pesar de ser la red más antigua de Latinoamérica, ha quedado detrás de ciudades de menor tamaño como Santiago de Chile. Hablando con números la capital de Chile cuenta con 140 km de subterráneos (DTP, 2024), mientras que la Ciudad de Buenos Aires, apenas llega a los 60 km. Una longitud muy pequeña para lo que es la metrópolis porteña y responde sin lugar a duda a la ineficiencia política y populismo. Otras ciudades como París o Madrid cuentan con más de 200 km de líneas de subte (AS, 2023), cuadruplicando a Buenos Aires (BA, 2020). Esto es un fiel reflejo de todo lo que sucede en la Argentina, en cualquier ámbito, donde el ciudadano cada vez paga más impuestos, y cada vez recibe menos por parte del estado, perjudicando no sólo la calidad de vida, sino además el

normal funcionamiento de las ciudades y del país. Reflejándolo en números, la presión fiscal argentina es una de la más altas de la región, aunque el dato varía según la fuente, esta puede alcanzar hasta un 50% del PBI (Tarricore, 2024).

En cuestiones como educación, seguridad, justicia, ambiente, transporte, defensa, investigación y energía sucede exactamente lo mismo que con el subte de Buenos Aires. Ni mencionemos de grandes ciudades como Córdoba, Mendoza o Rosario, que ni siquiera lo han construido a pesar de tener la población y riqueza suficiente para poder hacerlo.

Argentina invirtió menos del 2% de su PBI en infraestructura en el 2010, y un 0,64% en el 2019 (Economic Trends, 2023), un valor bajísimo si consideramos que los países desarrollados alcanzan hasta un 6%. Al menos debería invertir más del 4% durante los próximos 20 años. Esto explica todas las falencias y necesidades que impactan también en la falta de inversiones, y dificultades de generación de empleo en el sector privado y por consiguiente serias dificultades para revertir la altísima pobreza del país. Esto ya traspasa un tema ideológico de izquierda-derecha, y nos hace reflexionar sobre los presupuestos parlamentarios con falta de visión a futuro.

Economía y Desarrollo

La falta de inversión en infraestructura, educación e investigación en las últimas décadas repercute directamente en el desarrollo del país. Si realizamos una comparativa con países de la región como Brasil y países desarrollados como EEUU, Alemania y China, veremos grandes contrastes.

Observando la Ilustración 1 y 2, el PBI de EE. UU. según el Banco Mundial, ha sido muy superior a la gran mayoría de los

países, excepto China que también ha tenido un crecimiento exponencial de los últimos años.

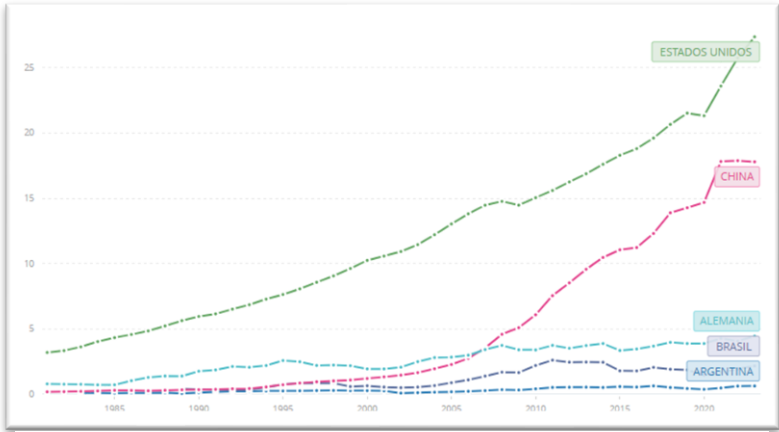


Ilustración 1 - PBI de EEUU

Nombre del país	Año Más Reciente	Valor Más Reciente (Millones)
Alemania	2023	4.456.081,02
Argentina	2023	640.591,41
Brasil	2023	2.173.665,66
China	2023	17.794.781,99
Estados Unidos	2023	27.360.935,00

Ilustración 2 - PBI por País

Algunas cuestiones que dejan para analizar en base a estas estadísticas se relacionan con el ambiente. Tanto EEUU y China que lideran el ranking de PBI, también lideran el ranking de contaminación ambiental, que repercute directamente sobre la

salud de su población y la biodiversidad de la región, y por supuesto al cambio climático que abordaremos en otros capítulos.

Esto se refleja en indicadores como el CO₂ per cápita: en EEUU alcanza el 14,44 , mientras que Argentina se ubica en el 3,97 (DatosMacro, 2025). Siendo el CO₂ un gas de efecto invernadero, que repercute directamente en cualquier economía generando sequías, acidificación de los mares (Red de Arboles, 2024).

Otros datos interesantes en relación a la calidad de vida se plasman en la pobreza ;en la Argentina la medición no es confiable, siendo en el 1er trimestre del 2024 en un 52% y en el 3er trimestre 38,9% (Maza, 2024) (MinisterioCapitalHumano, 2024), mientras que en EEUU alcanza un 17%, un número alto para un país líder en lo económico (Cronista, 2024). Países como Brasil, con características similares a la Argentina, tuvo una mejora en la pobreza que la redujo al 27,5% en el 2023 (SELA, 2024).

Un dato en relación con la salud mental, entre Argentina y EEUU, se relaciona con la de tasa de suicidios cada 100.000 habitantes. En nuestro país, se ubica con en el 6,2 mientras que EE. UU. casi triplica el valor con un 14,50, a pesar de la bonanza económica, que muchas veces no se refleja en la felicidad de las personas. A pesar de la pobreza en Argentina, la tasa de homicidios cada 100.000 habitantes también es menor que en EEUU con un 4,31 versus un 6,38 (DatosMacro, 2025).

En cuanto a las áreas protegidas, Argentina cuenta con 554 que abarcan un 16% de la superficie continental (UNDP, 2024), un valor que debería duplicar hasta alcanzar el 30% para proteger la biodiversidad y los recursos críticos como el agua que pueden afectar directamente a la economía. En los últimos años la sequía en nuestro país trajo pérdidas anuales que rondaron los 17 mil millones de USD, que significaron tres puntos del PBI (Gimenez, 2023). La importancia del cuidado de los recursos es fundamental para una economía sostenible en el tiempo; la sobreexplotación de

estos pone en riesgo el desarrollo del país y las actividades económicas que dependen de recursos como el agua.

En base a esta breve introducción que reflejan algunos de los tantos desafíos que tiene Argentina, en materia económica, social y ambiental, presentaremos en los siguientes capítulos algunas de las soluciones y propuestas que consideramos necesarias.

CAPITULO 2: La ciudad es movimiento y energía

Gran parte de la población mundial vive en zonas urbanas. De los 8 mil millones de habitantes, más de la mitad vive en ciudades, donde se generan el 75% de las emisiones de carbono, se consumen el 60% de los recursos planetarios, y tienen una relación directa con el cambio climático. Sumado a esto, se estima que para el 2050 la urbanización en las ciudades se eleve al 70%, presionando aún más sobre los ecosistemas terrestres (ONU, 2023) . El ODS 11, referido a las ciudades sustentables, nos propone mitigar estos efectos contaminantes a través de objetivos específicos para que las mismas sean más seguras, sustentables y resilientes. Este crecimiento de la urbanización trae como consecuencia, que los servicios queden inadecuados y sobrecargados, como la recolección de residuos, transporte, sistemas de agua, saneamiento, lo cual genera más contaminación del aire, acústica, del agua, empeorando la calidad de vida del ciudadano (ONU, 2023).

En los últimos 20 años, el nivel del mar continúa aumentando, en forma acelerada, duplicando su velocidad media de los últimos 80 años, debido a la acción humana de emisión de gran cantidad de gases de efecto invernadero, que fueron absorbidos en un 80% por los océanos. Esto trae como consecuencia la expansión de los mares por dilatación térmica, deshielo de glaciares y casquete polares, tanto en la Antártida como en la región de Groenlandia. Estos cambios, pueden provocar un aumento en la intensidad de las tormentas cuando

tocan tierra, como ya vimos en Europa y en China, pero lo más grave es la vulnerabilidad de millones de personas que viven en las zonas costeras (National Geographic, 2010).

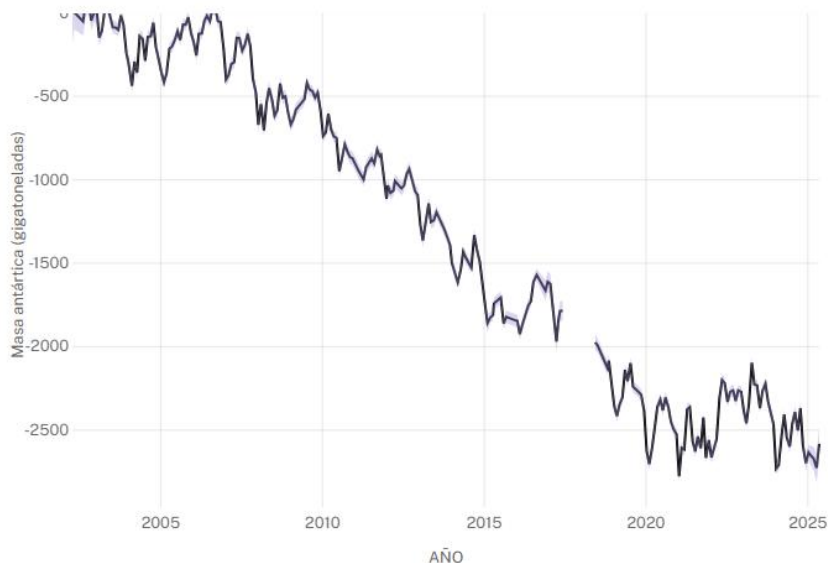


Ilustración 3 - Pérdida de masa de hielo Antártida (NASA, 2025)

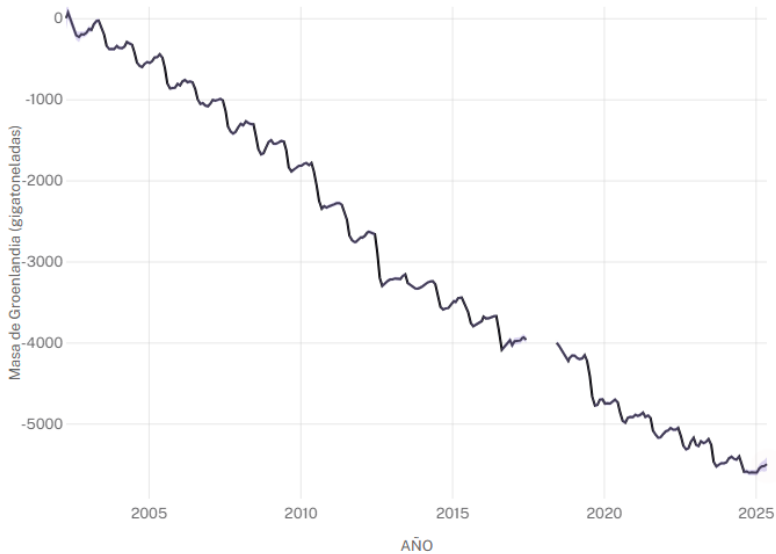


Ilustración 4 - Pérdida de masa de hielo en Groenlandia (NASA, 2025)

En cuanto a las consecuencias económicas ya se encuentran valorizadas según posibles escenarios. De acuerdo con la variación de temperatura, la economía mundial puede perder un 18% del PBI, si no se toma ninguna acción con un aumento de unos 3,2 °C hacia el año 2050. Otros escenarios más benévolos hablan de un 14% del PBI y un aumento de 2,6 °C, tomando alguna medida para mitigar los efectos del calentamiento global; y tomando aún más medidas, las perdidas podrían rondar el 11% y un aumento del 2 °C. Y en Asia, la caída podría caer aún más y podría llegar a una pérdida del 24% del PBI (SwissRe, 2021).

2.1 Ciudades que se adaptan

Debido a esta problemática, varias ciudades como Barcelona, comenzaron un proceso de resiliencia que consta en adaptarse y reducir los riesgos frente al Cambio Climático (Cañeque, 2021); una transformación en busca de lo que llamamos ciudades verdes o ecológicas, donde el objetivo es reducir el impacto ambiental, adoptando una cultura sustentable, cuya inversión quizás sea costosa, pero es mucho menor que el costo que puede resultar de no hacerlo, tanto en lo económico, como social. Algunas ciudades, como, por ejemplo: Toronto en Canadá, que ha reducido considerablemente sus emisiones de CO₂ y Freiburg en Alemania, considerada una ciudad verde, donde la industria usa energía solar, han seguido este camino (Yakoub, 2019). La mayoría de los habitantes de este planeta hoy vive en una ciudad, como lo describimos anteriormente, y debido a la problemática presentada surge el concepto de Ciudades Sustentable, como una solución futura, además de ser parte de uno de los 17 ODS.

Según el libro *Green Cities* (Asian Development Bank, 2012), publicado por el Banco de Desarrollo Asiático, una ciudad verde, debe tomar las medidas de transformación de manera integral y planificada, en criterios relacionados al transporte urbano, eficiencia energética, reconversión de la industria, y un mejoramiento en las instalaciones de agua y saneamiento. Los responsables de las políticas urbanas de los países asiáticos son cada vez más conscientes de la importancia de perseguir estos seis tipos de inversiones. Esto se refleja, en el hecho de que las ciudades asiáticas, adoptan cada vez más modelos de desarrollo urbano donde se reduce la tasa de consumo de energía, transporte

e industria. El objetivo es la sostenibilidad ambiental y el avance económico sostenido, a través de la mejora continua tecnológica, y cambios culturales (Asian Development Bank, 2012).

Por otro lado, el Banco Mundial, describe la ciudad ecológica, como la búsqueda de mejorar el bienestar de los ciudadanos, y la sociedad, a través de un sistema integrado urbano planificado y gestionado, aprovechando los beneficios de los sistemas ecológicos, para proteger a las futuras generaciones. También, aclara, que las ciudades ecológicas, deben funcionar en armonía con los sistemas naturales, de los cuales dependemos para nuestra subsistencia.

2.2 Las ciudades del mañana y los desafíos en Argentina

Las ciudades son el lugar donde habitamos, nos desarrollamos y vivimos la mayor parte de nuestro tiempo, al menos la gran mayoría que habitamos este planeta. Desde el comienzo de la civilización, existen debates sobre cuál es la ciudad ideal para nuestras vidas, pero eso dependerá de nuestra cultura, preferencias y actividades que desarrollemos. Los científicos hoy en día, se hacen algunas preguntas alrededor de estas cuestiones: ¿Cuál es una ciudad justa? ¿Cuál es la ciudad ideal? (Gilderbloom J. , 2010)

Una ciudad ideal, no es la misma que hace décadas o siglos atrás, los contextos van cambiando; los nuevos desafíos como el cambio climático, contaminación, superpoblación y objetivos como los ODS, hacen que repensemos el lugar en dónde vivimos y de qué forma lo hacemos. Una ciudad debe facilitar el acceso a un trabajo que nos permita vivir, y que nos garantice un nivel digno de vida con crecimiento personal, libertad, ocio y seguridad. A esto se le suman principios llamados “verdes”, como la preservación de los edificios históricos, reciclaje, el incremento del uso de energía renovables y la reducción del uso de la dependencia de combustibles fósiles. (Gilderbloom J. , 2010)

En el mundo en el que vivimos, las grandes ciudades son el motor de la economía mundial, así como lo Región del AMBA, que concentra al 40% de la población del país, y una producción del 50% del PBI del país (Cronista, 2020), nos enmarca otro problema que no describiremos, relacionado la asimetría del desarrollo social-económico, que lleva el nombre de macrocefalia.

¿De acuerdo con esta narrativa, en que ciudades queremos vivir en el futuro? ¿Cómo deberían diseñarse o rediseñarse a los nuevos desafíos? ¿Queremos una ciudad para autos, contaminadas, caóticas y llena de cemento? ¿O una ciudad para vivir, con abundante vegetación y parques para disfrutar nuestra breve estancia en este planeta? ¿Cuánto puede sobrevivir un niño solo en las megaciudades de hoy? ¿Pueden ir solos a la escuela o a un club? ¿Pueden jugar en la calle? Todas estas preguntas y muchas más podemos hacernos para entender en qué clase de ciudades vivimos hoy, y que indudablemente en las últimas décadas han cambiado.

Algunas transformaciones, que se van llevando adelante en ciudades como Barcelona, son las supermanzanas de su creador Salvador Rueda. Éstas prometen mejorar el espacio público de esa ciudad, reduciendo drásticamente en su interior la contaminación ambiental, el tráfico y el ruido, generando más espacios para la comunidad. La transformación de las ciudades no sólo viene desde la política, sino también desde la sociedad: una de las mejores ciudades del mundo, Ámsterdam , tiene cuatro veces más bicicletas que autos, donde más del 60% de su población la utiliza para ir a trabajar y estudiar. Los beneficios de este gran cambio van desde lo ambiental, una mejor salud del ciudadano, y hasta económica, ya que no tienen gastos de combustibles ni de estacionamiento (Infobae, 2019).

Estas son algunas de las tantas soluciones que podríamos aplicar en la mayoría de las principales ciudades del país, como San Salvador de Jujuy, Salta, Córdoba, Mendoza, Santiago del Estero, Mar del Plata, Rosario, San Luis, entre otras. Cualquiera de esas ciudades puede convertirse en una “Ámsterdam” o

“Barcelona” si se lo propone. Donde no se necesitan grandes inversiones de dinero sino una iniciativa política y un cambio de cultural, para que la gente abandone el uso diario del automóvil, y adopte costumbres más saludables en beneficios de ellos mismos y de la comunidad en general. Además, la inversión en transporte público es vital, en especial en grandes ciudades como Buenos Aires o Córdoba, donde el metro, el ferrocarril y el tranvía, deberían ser las principales opciones de transporte, para una ciudad menos contaminada y eficiente.

Pero no todo es ambiental, desde la perspectiva económica, la congestión de tráfico y el tiempo de traslado en una ciudad, se traduce en una pérdida de eficiencia muy significativa. En EE. UU. durante el 2018, la pérdida económica por congestión de tráfico, según el World Economic Forum, alcanzó los **87 mil millones de USD**, y una pérdida anual estimada en más de 100 horas por persona sólo por tráfico; algunos ejemplos son Nueva York con 133 horas y Boston con 164hs (WorldEconomicForum, 2019). ¿Y ciudades como Buenos Aires, cuantos miles de millones de USD pierde al año? Analizando estos datos, se pueden justificar inversiones para un sistema de transporte más rápido y eficiente. ¿Cuántas cosas se podrían hacer con esas horas desperdiciadas al año? Descansar más, hacer más deportes, estudiar, sociabilizar, entre otras actividades. Argentina la temática de movilidad es uno de los grandes desafíos que debemos abordar y que trataremos de encontrar las soluciones a través de las propuestas en los siguientes capítulos.

Por último, la cultura del uso del automóvil en forma ineficiente es otra problemática que puede erradicarse con una mayor inversión en el sistema de transporte; la mayoría de los

desplazamientos en auto son a menos de 2 km y el promedio de ocupación de los mismo es inferior a dos personas. Ininidad de veces Podemos observar como la mayoría de las personas que viajan a diario al centro de la ciudad de Buenos Aires, lo hacen solas. Hacer que las ciudades contaminen menos y sean muy ineficientes no solo es una tarea que se resuelve desde la política sino también desde el cambio cultural. Para eso la concientización y la información es fundamental para estas transformaciones. En los siguientes capítulos ya entraremos en las soluciones propuestas con el finde reducir las externalidades negativas mencionadas y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

CAPITULO 3: Aportes de movilidad sustentable

En base a lo expuesto previamente, enumeramos las siguientes propuestas orientadas a la movilidad sustentable que no sólo tienen objetivos orientados a reducir la contaminación, sino también a impulsar el desarrollo regional y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. El cuadro cuenta con la denominación y en qué región se desea implementar.

Cuadro 1 – Propuestas movilidad sustentable

DENOMINACIÓN	REGION
NUEVO TREN EST.BS.AS. - HAEDO	AMBA
TURISMO REGIONAL BSAS	PROV. BUENOS AIRES
DESARROLLO PATAGONIA TREN	PATAGONIA
TRANSFORM ECO-50	ARGENTINA
TRANSATLANTICO BONAERENSE I	PROV. BUENOS AIRES
PLAN MOVILIDAD PUEBLOS RURALES	AMBA
RAMAL ELECTRICO RETIRO - GARIN	AMBA
RAMAL ELECTRICO RETIRO - BENAVIDEZ	AMBA
NUEVO RAMAL RETIRO - NORDELTA	AMBA
RAMAL SAN ANTONIO DE ARECO	PROV. BUENOS AIRES
RAMAL TREN LA PLATA - PIPINAS	PROV. BUENOS AIRES
AUTOPISTAS BICISENDAS	ARGENTINA
PLAN METRO ROSARIO	ROSARIO

PLAN METRO CORDOBA	CORDOBA CAPITAL
TREN INTERNACIONAL MENDOZA-SANTIAGO	MENDOZA - SANTIAGO DE CHILE
TRANSPORTE INCLUSIVO MASCOTAS	ARGENTINA
TREN TUCUMAN - SALTA	SALTA
TREN TUCUMAN - JUJUY	JUJUY
TREN ROSARIO VIA SAN ISIDRO	AMBA - PROV. BS. AS. - ROSARIO
CONEXIÓN SANTIAGO FEDERAL	SANTIAGO DEL ESTERO
ESTACION CORDOBA CENTRAL	CORDOBA

En esta oportunidad, gran parte de las propuestas responden al mejoramiento y desarrollo en base al ferrocarril y subte, pero también se suman algunas propuestas de transformación como la ECO-50 y Autopistas Bicisenda. A nivel regional, se presenta el gran desarrollo del tren patagónico, subtes para las ciudades Córdoba y Rosario, un tren internacional para las ciudades de Mendoza-Santiago de Chile, y varias mejoras para el AMBA y Provincia de Buenos Aires. En los siguientes puntos detallaremos cada una de las propuestas, organizadas por región.

3.1 Región Patagonia

Ferrocarriles Patagónicos

De acuerdo con lo planteando en las otras propuestas, la concentración en la región del conurbano bonaerense empieza a ser un problema para la calidad de vida de sus

ciudadanos, y por otro lado tenemos regiones como la patagónica, que poco han prosperado y que dependen exclusivamente de actividades mineras. La contaminación, falta de viviendas, servicios públicos insuficientes, inseguridad, trabajos informales, son algunos problemas que tienen como consecuencia la macrocefalia. Este desarrollo, no intenta resolver este problema, pero si se concentra en aminorar este fenómeno; y hace más atractivo para vivir y para emprendimientos. El desarrollo de una nueva región, que ofrezca las mismas posibilidades que la ciudad macrocefalia, pero con mucho mejor calidad de vida, cambiará el flujo migratorio y con ello reducirá los problemas antes mencionados. Por lo tanto, también tenemos el otro problema, de tener pocas regiones atractivas para el desarrollo humano-profesional, por lo cual la gente tiene la necesidad de dejar su ciudad.

Esta alternativa, por lo menos, para los habitantes del sur del país debería dejar de ser un problema. Entendemos, que las regiones del norte, con grandes dificultades socioeconómicas, también requieren el desarrollo en zonas cercanas de donde habitan, pero la propuesta planteada, no está enfocada directamente en esta solución. En resumen, el problema a solucionar se enfoca a la región concentrada del AMBA y la región patagónica.

Proyecto

Una de las soluciones para impulsar la región Patagónica no es ni las rutas, ni los aviones, sino el ferrocarril que tanto ha aportado al país en sus años de oro. Un medio de transporte y mucho más que sigue tan vigente como hace 100 años. Tanto

China, como Europa, Rusia a otros, siempre han invertido y lo siguen haciendo. La extensa estepa rusa se encuentra conectada de occidente a oriente por el legendario transiberiano; y gracias a este cinturón de acero, gran parte de Rusia se encuentra unida promoviendo el turismo interno e internacional, como así también el transporte de todos los recursos de esta región.

Cabe destacar, que el ferrocarril, es el único transporte, que, si cuenta con la infraestructura adecuada, no suspende sus servicios por nieve, tormenta, cenizas; no cuenta con retrasos y siempre te ubica en el centro de la ciudad. Por supuesto, tampoco sufre retrasos por congestión, choques y otros, como si lo sufren los micros de larga distancia. Tal es así que países líderes en turismo como España, cuentan con trenes de alta velocidad hace más de 30 años, en sus rutas más importantes.

El problema de los líderes latinoamericanos es la falta de visión global económica, en prácticamente en la mayoría de las materias que hacen un país desarrollado. Para muchos la educación, la investigación, el transporte ferroviario, etc., son un gasto y no una inversión. Las cuentas del ferrocarril en España, como otros países, se encuentra subsidiadas por cientos de millones de euros anuales, y sin embargo se sigue invirtiendo, porque es un multiplicador económico y en la cuenta global impulsa a toda la región frente al turismo internacional y nacional.

Como solución sostenible hemos propuesto algunas regiones metropolitanas patagónicas, que, a través del ferrocarril, queden conectadas, potenciando su economía, industria, comercio, servicios, oportunidades y turismo. Un ferrocarril que una los exquisitos paisajes de la Patagonia, hará mucho más atractiva la región para el turismo internacional e incluso se podrá apuntar a

segmentos con un poder adquisitivo elevado. Un gran ejemplo son los paquetes que ofrece Canadá, donde los mismos se venden a valores superiores a 5000usd¹. O también tenemos otros ejemplos como trenes del desierto en Namibia, donde la gente va a exclusivamente al país para realizar este tour ².



Aquí desarrollamos algunas propuestas de la región patagónica:

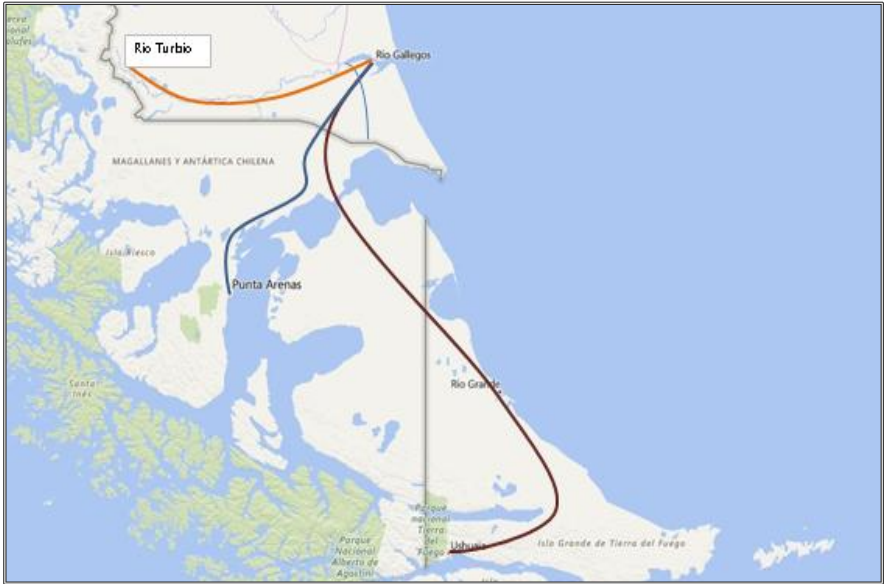
-Región Austral: Desde Río Gallegos, proponemos conectar a través del ferrocarril, dos ramales internacionales, que uno se conecte con Punta Arenas (Chile) y otro con Ushuaia; este último requiere de una gran inversión para unir la isla con el continente a través de un túnel que puede ser financiado por los países de Chile y Argentina. Estos dos ramales, incentivarán al comercio de la región entre ambos países, como así también fomentará el turismo. Para concluir existirá un tren regional Río Gallegos-Río Turbio, que se utilizará tanto para cargas, como para transportar los pasajeros

¹

Canadian Rails : <http://canadarail.ca/packages/trans-canadian-railway-tours>

² Namibia Tour en el desierto : <https://www.rovos.com/journeys/namibia-safari>

del interior de Santa Cruz con Río Gallegos. Convirtiendo a esta última ciudad en un nodo de turismo internacional.



Mapa 1 - Tren internacional Austral

Detalle trenes internacionales región austral

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA
INT-USH	INTERNACIONAL FIN DEL MUNDO	RIO GALLEGOS	USHUAIA	CARGAS - PASAJEROS - TURISTICO	INTERNACIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	10HS
INT-ARE	INTERNACIONAL DEL SUR	RIO GALLEGOS	PUNTA ARENAS	CARGAS - PASAJEROS	INTERNACIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	5HS

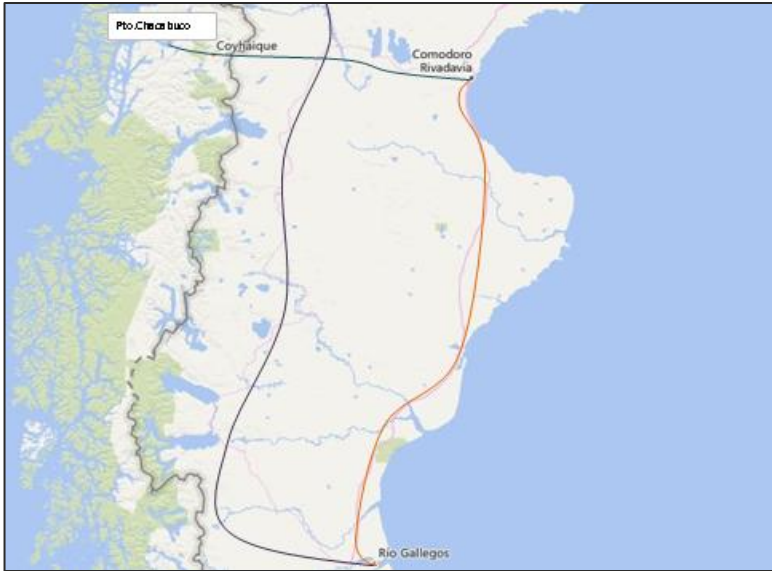
ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA
REG-TUR	REGIONAL TURBIO	RIO GALLEGOS	RIO TURBIO	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	ELECTRICO	4HS

-Región Comodoro: Desde Comodoro Rivadavia se conectará con el Puerto Chacabuco en Chile; este ramal internacional conectará ambos océanos –Atlántico y Pacífico- , activando las actividades industriales y comerciales de esta región. Además, Comodoro estará conectada con el tren regional a Río Gallegos, conectando ambas ciudades y sus intermedias.

Detalle trenes internacionales región Comodoro

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA
REG-RIV	REGIONAL COMODORO	RIO GALLEGOS	COMODORO RIVADAVIA	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	12HS

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
INT-CHA	INTERNACIONAL CHACABUCO	COMODORO RIVADAVIA	PUERTO CHACABUCO	TURISTICO-PASAJEROS-CARGA	INTERNACIONAL	SIMPLE	ELECTRICO	8HS	BAJA



Mapa 2 - Trenes Región Comodoro - Patagonia

-Región Capital Patagónica:

Desde la futura nueva capital, al menos administrativa, partirán diferentes servicios para conectar Viedma-Carmen de Patagones-San Blas (VCS) con las regiones patagónica, cuyo, centro y pampeana. Antes de adentrarnos en estos servicios, proponemos los siguientes trenes locales para la región de Madryn (Trelew-Madryn), Rawson (Trelew-Rawson) y Viedma-Las Grutas. Estas conexiones permitirán un transporte más veloz entre las ciudades nombradas y las localidades intermedias. De más está decir que ninguno de los ramales mencionadas permitirá los cruces a nivel de autos.

Detalle horarios nuevos trenes locales patagónicos:

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
LOC-MYN	LOCAL MADRYN	TRELEW	PTO.MADRYN	PASAJEROS	LOCAL	SIMPLE	ELECTRICO	1HS	BAJA
LOC-RAW	LOCAL RAWSON	TRELEW	RAWSON	PASAJEROS	LOCAL	DOBLE	ELECTRICO	1HS	BAJA
LOC-GRU	LOCAL GRUTAS	VIEDMA	LAS GRUTAS	PASAJEROS	LOCAL	DOBLE	ELECTRICO	2HS	MEDIA

Con destino la región patagónica, se unirán a través de los ramales Regional Chubutense (Viedma-Trelew), Regional Neuquino(Viedma-Neuquén),el ya existente Viedma-Bariloche y el turístico Expreso Patagonia Atlántica (Viedma-Río Gallegos); hacia cuyo , y Expreso Aconcagua (Viedma-San Luis-Mendoza); hacia el centro con el Expreso Centro Pampeño (Viedma-Córdoba) donde se podrán hacer todas las conexiones rumbo al norte; y hacia la zona pampeana, se destacan el Regional Bahiense (Viedma-Bahía), Expreso Porteño (Viedma-Buenos Aires)y Expreso Feliz (Viedma-Mar del Plata).

Detalle trenes regionales patagónicos:

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
REG-RIV	REGIONAL COMODORO	RIO GALLEGOS	COMODORO RIVADAVIA	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	12HS	BAJA
REG-PIN	REGIONAL PINGUINOS	TRELEW	COMODORO RIVADAVIA	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	6HS	BAJA
REG-ESQ	REGIONAL ESQUEL	TRELEW	ESQUEL	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	9HS	BAJA
REG-TRW	REGIONAL CHUBUTENSE	VIEDMA	TRELEW	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	ELECTRICO	4HS	MEDIA
REG-BAH	REGIONAL BAHIENSE	VIEDMA	BAHIA BLANCA	PASAJEROS	REGIONAL	DOBLE	ELECTRICO	2HS	MEDIA

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
REG-NEU	REGIONAL NEUQUINO	VEDMA	NEUQUEN	PASAJEROS / CARGA	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	8HS	BAJA

El **Expreso Patagónica Atlántica**, será uno de los trenes turísticos especiales bordeando todo el atlántico hasta Río Gallegos, brindando servicios especiales de lujo al más alto nivel internacional como, por ejemplo: dormitorios de lujo, restaurante de alta categoría, casino, vagones panorámicos, etc. El turista podrá bajarse en una de las estaciones intermedias, quedarse los días que quiera y continuar su recorrido con el mismo boleto, siempre que exista disponibilidad.

Volviendo a los ferrocarriles regionales, desde Trelew, tendremos el **Regional Pingüinos** (Trelew-Comodoro Rivadavia) y el **Regional Esquel** (Trelew-Esquel), que se conectará con el otro tren turístico especial, que describiremos más adelante.



Mapa 3 - Trenes regionales - Patagonia

Desde Viedma hacia la zona pampeana, partirá el **Expreso Porteño** (Viedma-Buenos Aires) y el **Expreso Feliz** (Viedma-Mar del Plata) que se conectará con las playas bonaerenses. El nuevo centro de conexión Viedma-Carmen de Patagones-San Blas, hará más atractiva toda la región patagónica, atrayendo tanto inversiones para el turismo como para los servicios, la industria y el comercio. Se deberá proveer para esto de una gran terminal de ferrocarriles para poder brindar los servicios hacia todo el país; por supuesto también deberá conectarse esta terminal con el metro, y centro de buses.

Detalle trenes regionales patagónicos y centro del país.

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
NAC-PAT	EXPRESO PATAGONIA ATLANTICA	VIDEOMA	RIO GALLEGOS	TURISTICO	NACIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	22HS	BAJA
NAC-COR	EXPRESO CENTRO PAMPEANO	VIDEOMA	CORDOBA	PASAJEROS / CARGA	NACIONAL	DOBLE	ELECTRICO	8HS	MEDIA
NAC-BSA	EXPRESO PORTEÑO	VIDEOMA	BUENOS AIRES	PASAJEROS	NACIONAL	DOBLE	ELECTRICO	10HS	MEDIA
NAC-MDQ	EXPRESO FELIZ	VIDEOMA	MAR DEL PLATA	PASAJEROS	NACIONAL	DOBLE	ELECTRICO	8HS	MEDIA
NAC-MSL	EXPRESO ACONCAGUA	VIDEOMA	SAN LUIS-MENDOZA	PASAJEROS	NACIONAL	DOBLE	ELECTRICO	8HS	MEDIA

El **Expreso Ruta 40**, será la estrella de la región patagónica, bordeando la ruta 40 y conectando todos los atractivos turísticos de la región, desde Río Gallegos hasta Bariloche. Existirán varias clases de servicios desde un tren lujoso, un tren para turistas clásico y otro para gente de la región. Todos los servicios permitirán llevar bicicletas, para promover también el turismo deportivo y las mismas podrán alquilarse en las estaciones de trenes. Una bicisenda acompañará al tren al costado para todo aquel turista que quiera realizar un tramo disfrutando la naturaleza en bicicleta. Este expreso será atractivo para todas las edades y bolsillos, pero lo más importante es atrapar aquel turismo de lujo que dejará grandes sumas en las arcas de las cuentas de turismo

del estado. La conexión del Perito Moreno, Esquel, el Bolsón , Bariloche y otros, lo hará una opción inigualable en el mundo.

Tren expreso Ruta 40 : Rio Gallegos - Bariloche

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
NAC-40	EXPRESO RUTA 40	RIO GALLEGOS	BARILOCHE	TURISTICO-PASAJEROS	NACIONAL	SIMPLE	ELECTRICO	12HS	MEDIA

Por último, nos queda el **internacional** desde Viedma a Chile llegando otra vez hasta el Océano Pacífico desde el Océano Atlántico, y permitiendo a la nueva capital comerciar directamente con trenes de carga con Chile; y por supuesto también tendremos otro atractivo tren turístico atravesando la provincia de Neuquén, llevando y trayendo pasajeros desde Chile.

Tren internacional Viedma - Temuco

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
INT-TEM	INTERNACIONAL TEMUCO	VIEDMA	TEMUCO/PTO SAAVEDRA	TURISMOICARGA	INTERNACIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	16HS	BAJA

Ventajas:

Las ventajas de desarrollar y modernizar la infraestructura en toda la Patagonia, son variadas, que como dijimos antes, van desde el turismo, comercio, industria, servicios, etc.; haciéndolo mucho más atractivo al turismo y las inversiones extranjeras, como así también convirtiéndolo en otro lugar más para vivir. La generación de empleo y oportunidades se magnificará, descentralizando a Buenos Aires y su concentración productiva y

poblacional. La gente posiblemente se traslade hacia las ciudades patagónicas, si observa más generación de empleo y oportunidades, y por supuesto un lugar mucho más tranquilo y saludable para vivir; con vistas al mar incluido, para aquellos que elijan la costa patagónica atlántica.

Si a esto sumamos que la entrada a la Patagonia Viedma-Carmen de Patagones-San Blas, se convertirá en una capital administrativa, será aún más atractiva para los inmigrantes nacionales e internacionales. A esto le sumamos la posibilidad de conectar la nueva capital con vuelos internacionales hacia el resto de América y Europa.

Por último, el transporte ferroviario eléctrico es sustentable y no depende de los valores del petróleo, ni tampoco de que este recurso esté disponible, por lo tanto, la conexión se garantiza a lo largo de los años. Más teniendo en cuenta que las reservas de petróleo son limitadas para el planeta.

Financiación: La gran mayoría de los tramos que proponemos no existen o están inutilizados, por lo que habría que reconstruir desde cero los ramales. La suma de material rodante de este proyecto ronda los 10 mil km; con algunos tramos simples y otros de doble vía. Para hacer un cálculo estimativo, tomaremos todos como doble, eléctrica y alta velocidad, a un valor de 5 Millones de USD por Kilómetro³. La construcción debería realizarse lo más veloz posible, para una recuperación temprana de la inversión. Se propone una velocidad anual de 1500 km por

³ Costo de Vías :

año, tomando la referencia que Rusia hace más de 100 años, realizaba 1000km anuales, con temperaturas de -30C en la Siberia. Este cálculo nos incentiva a finalizar este proyecto ferroviario en siete años.

En cuanto a los costos, las cifras pueden elevarse a 7500 Millones de usd al año. Lo que representa un 0,013% del PBI anual de Argentina (545 mil M), una suma que no parece significativa y que traería grandes beneficios para toda la región. A esto por supuesto hay que sumarle vagones, locomotoras, estaciones, etc. Las formaciones ferroviarias podrían financiarse por un mix de capital privado y estatal. En cuanto a la infraestructura ferroviaria, ésta podría financiarse en parte con un impuesto del 1% sobre los combustibles fósiles durante 10 años, lo cual es lógico invertir en un transporte que puede sostenerse a través de energías renovables como es el ferrocarril.

Durante el 2024, el turismo aportó con 36 mil millones de USD en forma anual al país (Council, 2025); si con este proyecto podemos sólo aumentarlo un 10%, la infraestructura se solventaría a través de esta cuenta; y en esta estimación no incluimos la productividad de las regiones implicadas, ni tampoco las inversiones que debería realizar el gobierno chileno.

3.2 Proyectos Región del AMBA

Tren Avenida Gral. Paz

La Avenida Gral. Paz es una de la más importante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, una avenida de tipo circunvalación que divide la ciudad con la provincia de Buenos Aires. Es una arteria vehicular cada vez más colapsada por el

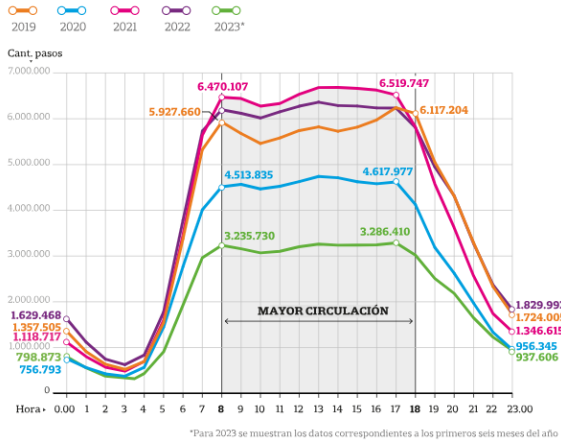
tránsito vehicular, que requiere una solución inmediata, ya propuesta décadas anteriores. Uno de cada diez accidentes de CABA ocurre en esta avenida, donde la hora pico prácticamente desapareció.

En las autopistas porteñas los horarios de tránsito más concurridos se modificaron de acuerdo con la información oficial registrada en las cabinas de los peajes de Autopistas Urbanas SA (AUSA). En 2019 los momentos con mayor tránsito se ubicaban en los extremos de las horas más transitadas, el período entre las 8 y las 18, con mayor concentración de tránsito de 8 a 9 y de 16 a 18. Mientras que, de enero a junio de este año, el tránsito aparece más distribuido dentro de esas 10 horas de congestión y con una mayor incidencia de vehículos de 8 y 9 y de 13 a 17. Los números indican que se produjo tanto un desplazamiento como un estiramiento de la hora pico.

Es decir que, si bien se mantiene la hora pico de la mañana –de 8 a 9–, por la tarde esto ya no rige más y, desde las 13 y durante al menos cuatro horas, el tránsito concentra un mayor flujo vehicular en las autopistas. Las conclusiones provienen de un análisis realizado por LA NACION Data a partir de estadísticas de AUSA publicadas en el portal de datos abiertos de la ciudad de Buenos Aires.⁴

De acuerdo al siguiente gráfico de AUSA nos muestra un intenso tráfico entre las 08 y 18hs de Lu a Vi.

⁴



Esta congestión prolongada de vehículos genera externalidades negativas relacionadas con pérdidas económicas multimillonarias, mayor contaminación y pérdidas de tiempo muy significativas para los habitantes de la ciudad. A partir de esta problemática, proponemos la siguiente iniciativa.

En reiteradas oportunidades se propuso el tren de la Av. Gral Paz, ya sea un monorriel o un tren elevado. El último proyecto estudiado fue hace poco en el 2020 por la Facultad de Ingeniería y que contemplaba 5000 pasajeros por hora y diferentes transbordos con otras líneas férreas.⁵

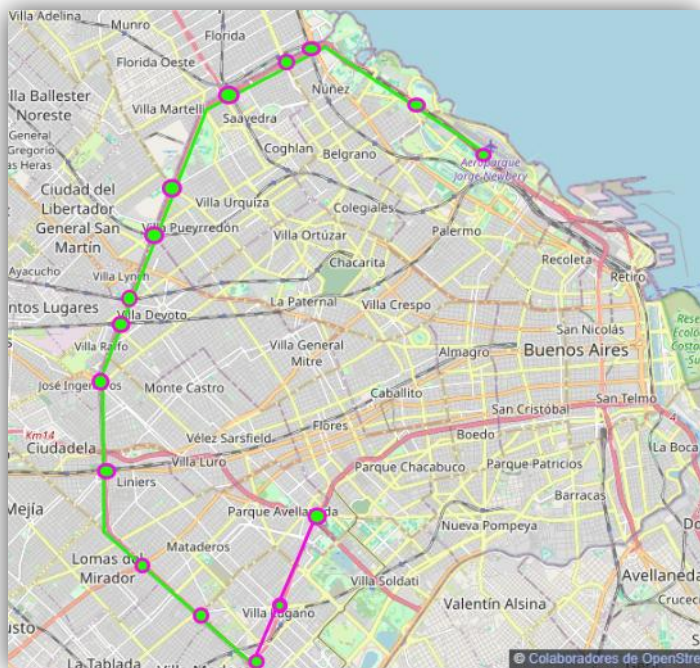
En este proyecto que presentamos consideramos una línea verde y otra violeta, gestionada por capitales privados o mixtos en conjunto con el estado.

La línea verde tendría su punto de inicio en el Aeropuerto Jorge Newbery, y luego copiaría todo el trayecto de la Av. Gral. Paz hasta Puente La Noria, con todas varias paradas que incluyen transbordos con el ferrocarril Mitre, San Martín, Belgrano Norte

5

y Sur, y el Urquiza. Luego continuaría hasta Remedios de Escalada por el Camino de Cintura, conectando el Norte con el Sur de forma veloz.

Ilustración 5 - Línea Verde

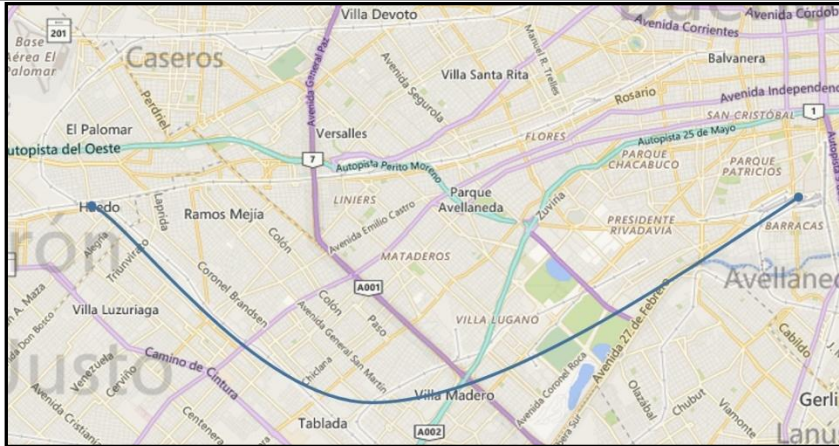


Por otro lado la línea Violeta, conectaría la estación del Subte E, Plaza de los Virreyes con el Aeropuerto de Ezeiza, pudiendo hacer combinación con la línea verde y conectando ambos aeropuertos. La línea Violeta, copiaría la traza de la Autopista Richieri hasta el Aeropuerto. Los servicios de estas líneas funcionarían

Tren Sáenz – Haedo

El tren sarmiento transporta anualmente más de 80 millones de pasajeros aproximadamente, lo mismo que transportan los tres ramales del tren mitre (**Argentina.gob.ar, 2019**). La zona oeste sólo cuenta con esta opción para llegar hasta Plaza Once; donde los usuarios generalmente continúan su camino al centro con el subte A que por lo general se colapsa en la hora pico.

Una de las soluciones que proponemos es aprovechar una parte de la traza existente del Belgrano Sur y otra parte de la traza del Roca, Haedo-Temperley. La idea es brindar un servicio de trenes con buena frecuencia entre Estación Sáenz (Barracas) y Haedo, pasando por la Tablada y San Justo. Con este servicio, tendríamos un ramal de trenes más hacia el oeste del conurbano y se descongestionaría tanto el Subte A como el ramal Sarmiento. Para esto también hay que prolongar la línea C hasta la estación Sáenz, que son un par de cuadras desde Constitución. Otra ventaja que tiene esta solución es darle más importancia al sector sur de la ciudad.



Mapa 4 - Tren Barracas - Haedo

Para poder realizar este servicio se requiere unificar el ancho de vía del Belgrano Sur (50 km aprox) y llevarlo al ancho de la traza del Sarmiento-Mitre-Roca; algo que debería hacerse en todos los ramales. Otro punto requerido para realizar el servicio es el empalme entre ambos ramales en cercanías de la estación Tapiales, a través de la calle G. Hudson (Tapiales). Por último, se sugiere agregar adicionalmente dos estaciones: una en el cruce de la Av. Gral Paz y otra en la Universidad Morón cercana a la Est. Tapiales, antes del empalme.

En resumen:

- Recambio, cambio a ancho de vía 1676mm y electrificación vías del Belgrano Sur: 50 km. Cuádruple vía: 400 Millones de USD.
- Empalme Belgrano Sur – Roca
- Construcción Estación Av. Gral Paz y Universidad de Morón

-
- Extensión Línea C de Constitución a Est. Sáenz.

Ventajas:

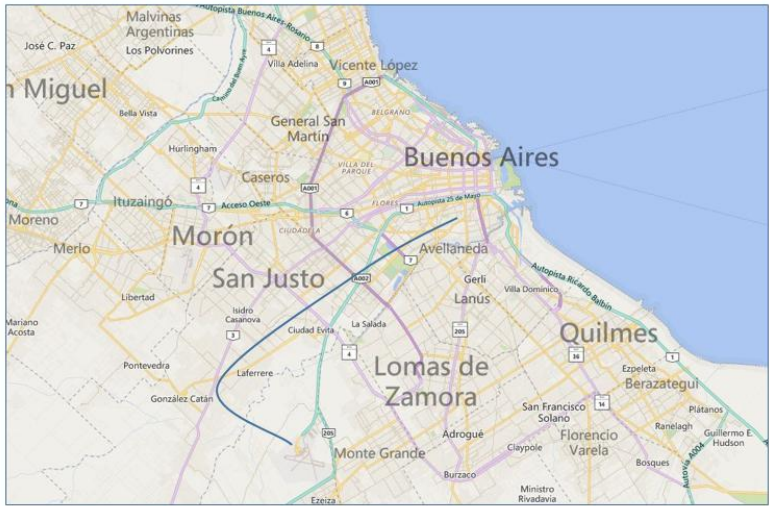
- Conexión de zona Sur de CABA con zona Oeste Conurbano
 - Descongestión SUBTE A
 - Descongestión Ramal Sarmiento
 - Localidad de San Justo y la Universidad de la Matanza, conectadas con CABA directamente
 - Mejora calidad de viaje de ciudadanos de zona oeste
 - Aumento de valor del terreno de zona sur de CABA, San Justo y Tapiales.
-

Tren Aeropuerto Ezeiza

La ciudad de Buenos Aires carece de un tren al Aeropuerto Internacional como lo tienen la mayoría de las ciudades del Mundo. Esto hace que cualquier viaje desde el centro de la ciudad hasta el aeropuerto demore entre 40 min – 80 min dependiendo del tráfico. La gran mayoría de las ciudades del mundo cuenta con un tren que conecta su aeropuerto principal con el centro de la ciudad, para que cualquier turista pueda viajar rápidamente y seguro a un costo económico. Ciudades como Barcelona, Madrid, París, Moscú, Roma, Porto Alegre y otras, cuentan con uno, impidiendo que un turista o ciudadano, pueda demorarse al llegar al Aeropuerto.

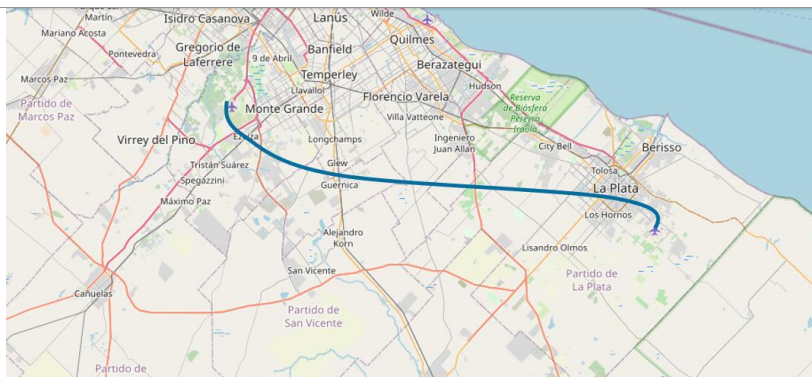
La propuesta es de brindar un servicio de tren desde Constitución hasta el Aeropuerto Ezeiza, por un lado, aprovechando gran parte de la traza del tren Belgrano Sur. El servicio de tren será de media-alta velocidad (150-200km/h) superando a cualquier transporte de taxi/buses. En otras palabras, conectará Buenos Aires con Ezeiza en sólo 15 minutos. La estación Constitución, tendrá facilidades como la extensión del subte C que acercará los usuarios en minutos al centro de la ciudad.

La traza a utilizar será la del ferrocarril Belgrano Sur, desde Constitución hasta González Catán, y luego desde ahí conectar hasta el Aeropuerto de Ezeiza. La misma deberá adecuarse para trenes de alta velocidad, garantizando paradas en González Catán, Av. Gral Paz, Sáenz, Constitución y Ezeiza.



Mapa 5- Tren Sáenz - Ezeiza

Fase 2 : En una segunda fase, se conectará Ezeiza con La Plata, utilizando la traza existente del ramal Canning a La Plata y su aeropuerto. De esta forma, los platenses tendrán también acceso rápido al Aeropuerto Internacional, con este ramal con paradas en la Est. Ezeiza (ciudad), Guernica, La Plata (ciudad), Aeropuerto de La Plata.



Mapa 6 - Tren EZE - La Plata

Objetivos

- Reducir el tiempo de viaje al Aeropuerto Internacional
- Modernizar el sistema de transporte del AMBA
- Conectar el Centro de BsAs con Ezeiza, La Plata y su Aeropuerto

La siguiente propuesta está dirigida para la ciudad de Buenos Aires y Conurbano Norte, donde más de 400.000 pasajeros utilizan una de los principales ramales ferroviarios urbanos conocido como el Ramal Mitre. El mismo conecta Retiro con Tigre, Suarez y Bartolomé Mitre, a través del ramal eléctrico urbano. Y desde Suarez se puede continuar hasta Zarate con el ramal diésel, y desde Victoria hasta Capilla del Señor, también con otro ramal diésel.

La ciudad de Buenos Aires ha crecido exponencialmente en todos los sentidos, y estos ramales no han sufrido grandes cambios. Tal es así que el ramal eléctrico Retiro – Tigre fue inaugurado en 1916, por el presidente Victorino Plaza, fue el primer ramal eléctrico de todo el continente Sudamericano. En zona norte han crecido nuevos barrios y nuevas ciudades, más allá de Tigre, como El Talar, Garín, Pacheco, y varias industrias han aparecido como Volkswagen, Ford, Molinos, etc. Todo este nuevo tejido urbano, ha quedado desconectado de la red eléctrica ferroviaria, por lo que el ciudadano común se ve obligado a optar por su automóvil, colectivos y otros medios si desea llegar a la capital o viceversa. Demorando tiempos infinitos por congestión de tráfico, y sumando a esto el stress que causa manejar o viajar en estas condiciones.

La propuesta tiene como objetivo sumar nuevos servicios ferroviarios a la parte norte de la ciudad, ahorrando tiempos al pasajero, sumando comodidad, reduciendo el trafico tanto en la capital como la zona norte, como así también la contaminación.

En esta oportunidad, proponemos ampliar y reemplazar la red eléctrica existente de tercer riel por una red de aire como el ramal Roca. La ampliación que proponemos consta de electrificar el ramal

Victoria-Capilla del Señor hasta Maquinista Savio, sumando estaciones y frecuencia que conecten con Retiro. Además de sumar la doble vía para el ramal eléctrico. En consecuencia, el nuevo ramal eléctrico quedaría con las siguientes estaciones:

- Retiro hasta Victoria (sin cambios)**
- Est.Acceso Tigre (Nueva)**
- San Andrés (Nueva)**
- Pacheco Golf (Nueva)**
- El Talar**
- López Camelo**
- Est.Panamericana (Nueva)**
- Garín**
- Maquinista Savio (Conexión Ramal Diésel)**

Como vemos se suman cuatro estaciones nuevas, dos de ellas, hacen conexión con el Acceso Norte y Panamericana, para que el ciudadano pueda dejar su auto ahí, o conecte con alguna línea de colectivo. La estación Pacheco Golf se conectará con el otro ramal Suarez-Zarate, que veremos en otra propuesta, como así también, el nuevo ramal Nordelta – Retiro, que ira por Panamericana, que también ampliaremos en otra propuesta. En otras palabras, Pacheco Golf, será una gran estación de conexión, donde se podrán sumar shoppings, oficinas, y residencias. También este último ramal, tendrá conexión con el Aeropuerto de CABA.

Objetivos

- Reducción de tráfico y congestión en Panamericana y CABA
 - Reducción de tiempos de traslado
-

-
- Reducción de stress del ciudadano
 - Reducción de contaminación
 - Impulsar nuevos emprendimientos en zona norte
 - Mejorar y ampliar la conexión ferroviaria de zona norte
 - Mejorar la calidad de vida
 - Puesta en valor de barrios como Pacheco, Garín y Maq.Savio
 - Colaborar con los objetivos del COP21
-

Ramal Eléctrico Retiro-Escobar

La siguiente propuesta está dirigida para la ciudad de Buenos Aires y Conurbano Norte y se justifica al igual que la propuesta anterior.

Tiene como objetivo sumar nuevos servicios ferroviarios a la parte norte de la ciudad, ahorrando tiempos al pasajero, sumando comodidad, reduciendo el tráfico tanto en la capital como la zona norte, como así también la contaminación.

En esta oportunidad, proponemos ampliar y reemplazar la red eléctrica existente de tercer riel (insegura) por una de aire como el ramal Roca. La ampliación que proponemos consta de electrificar el ramal Suarez-Zarate hasta Escobar, sumando estaciones y frecuencia que conecten con Retiro. Además de sumar la doble vía para el ramal eléctrico. En consecuencia, el nuevo ramal eléctrico quedaría con las siguientes estaciones:

-
- Retiro hasta Jose L. Suarez (sin cambios)**
 - Bancalari**
 - Pacheco Golf (Nueva) - Combinacion**
 - NorDelta Sur (Nueva)**
 - Benavidez**
 - Nordelta Norte (Nueva)**
 - Maschwich**
 - Escobar (Combinación Diesel)**

Como vemos se suman tres estaciones nuevas, dos de ellas, son sobre el country NorDelta. La estación Pacheco Golf se conectará con el otro ramal Victoria-Capilla del Señor, que esta en la propuesta 2030, como así también, el nuevo ramal Nordelta – Retiro, que ira por Panamericana, que también ampliaremos en otra propuesta. En otras palabras, Pacheco Golf, será una gran estación de conexión, donde se podrán sumar shoppings, oficinas, y residencias. También este último ramal, tendrá conexión con el Aeropuerto de CABA.

Objetivos

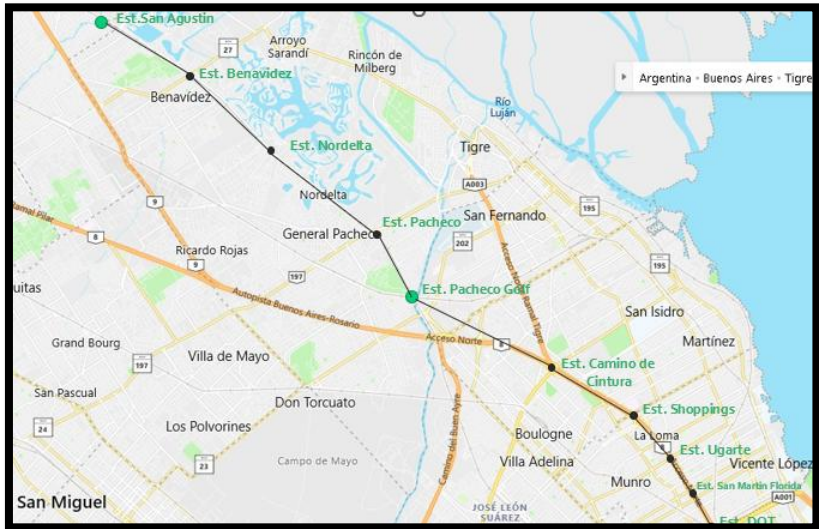
- Reducción de tráfico y congestión en Panamericana y CABA
 - Reducción de tiempos de traslado
 - Reducción de stress del ciudadano
 - Reducción de contaminación
 - Impulsar nuevos emprendimientos en zona norte
 - Mejorar y ampliar la conexión ferroviaria de zona norte
 - Mejorar la calidad de vida
-

-
- Puesta en valor de barrios como Pacheco, Garín y Maq.Savio
 - Colaborar con los objetivos del COP21
-

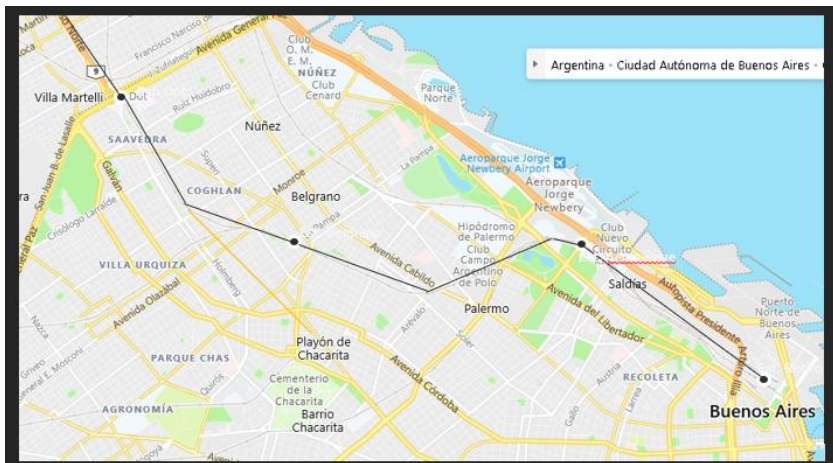
Ramal Eléctrico Retiro-Nordelta (Via Panamericana)

La siguiente propuesta al igual que las anteriores tiene como objetivo sumar nuevos servicios ferroviarios a la parte norte de la ciudad del AMBA, ahorrando tiempos al pasajero, sumando comodidad, reduciendo el tráfico tanto en la capital como la zona norte, como así también la contaminación.

En esta oportunidad, proponemos construir un nuevo ramal que utilice parte de la traza existente del ramal mitre y que conecte NorDelta con Retiro vía Panamericana. Para eso se requiere la construcción del **ramal Mitre Panamericana** donde se utilizarán los carriles rápidos de Panamericana para la nueva traza ferroviaria hasta la Gral. Paz. A partir de acá, se usará la traza del mitre ramal Mitre. Esta traza irá por aire hasta Retiro, con las únicas paradas Belgrano y el Aeropuerto Jorge Newbery . También este nuevo ramal, podrá ser utilizado para servicios de trenes regionales, nacionales e internacionales, como Retiro-Córdoba, Retiro-Rosario, Retiro-Tucumán , y futuros servicios ; por lo tanto sugerimos que vía sea cuádruple hasta Escobar. A continuación detallamos en los siguientes mapas , los servicios expuestos



Mapa 7 - Ramal Panamericana Mitre



Mapa 8 - Ramal Panamericana Mitre

Detallando este nuevo ramal Retiro-Nordelta, el trayecto quedaría conformado por las siguientes estaciones :

- **Retiro**
- **Aeroparque**
- **Belgrano R**
- **Dot Shopping**
- **Florida-Av.San Martin (Vicente Lopez)**
- **Ugarte (Vicente Lopez)**
- **Unicenter Shopping (San Isidro)**
- **Camino de Cintura (San Isidro)**
- **Pacheco Golf (Combinación Mitre Suarez y Mitre Tigre)**
- **Pacheco**
- **Nordelta**
- **Benavidez**
- **San Agustín .**

En el trayecto por Panamericana, las estaciones tendrán combinación con todos los ramales de colectivos. Todas las estaciones de este nuevo ramal serán nuevas, ya que muchas no existen.

Estación Pacheco Golf

La estación Pacheco Golf, será una estación de combinación para los diferentes ramales de la línea Mitre (Tigre,Suarez,Nordelta), ramales de tren de larga distancia y una terminal de colectivos de media y larga distancia como Retiro. También en esta moderna

estación, se construirán oficinas, un shopping, un hotel y un casino, convirtiéndola en un centro comercial y turístico de zona norte que ayudará a financiar las obras de este nuevo emprendimiento.



Ilustración 7 - Estación Pacheco Golf

Objetivos :

- Reducción de tráfico y congestión en Panamericana y CABA
- Reducción de tiempos de traslado
- Reducción de stress del ciudadano
- Reducción de contaminación
- Impulsar nuevos emprendimientos en zona norte
- Mejorar y ampliar la conexión ferroviaria de zona norte
- Mejorar la calidad de vida

-
- Puesta en valor de barrios como Pacheco, Garín y Maq.Savio
 - Colaborar con los objetivos del COP21
 - Mejores tiempos de trenes de larga distancia .
 - Mejorar conexión con el Aeroparque
 - Generación de empleo
 - Reducción de pobreza en zona norte
 - Atracción de inversión extranjera y genuina
-

3.3 Proyectos Provincia de Buenos Aires

Turismo regional Buenos Aires

En la Argentina se han clausurado infinidad de ramales locales, regionales e interprovinciales, dejando a cientos de pueblos rurales sin ningún medio de transporte, y con pocas probabilidades de sostenerse y sobrevivir económicamente. La excusa es siempre la misma: el alto costo económico. Pero esta mirada es errónea, el ferrocarril han sido siempre las venas de un país que permiten el crecimiento de las economías regionales, el turismo, intercambio cultural con un bajo impacto ambiental .

Argentina llegó a tener más de 47.000 km de extensión, una de las más grandes del mundo, y fue el eje del crecimiento económico y poblacional de la Argentina. La gran mayoría de los pueblos y ciudades crecieron y se forjaron a través de este medio de transporte. Actualmente gran parte de esta red se encuentra desmantelada, perjudicando a las economías regionales y a sus habitantes, que se ven imposibilitados de trasladarse o viajar a lo largo y ancho del país. La gran mayoría no cuenta con una camioneta o un auto para poder viajar, dependiendo de otras personas.

En casi todos los países del mundo el ferrocarril está en auge, y ya no compiten con el ómnibus, sino con el avión. En todos los países el ferrocarril acusa un déficit sin excepción. Hay que preguntarse ¿por qué esos países lo aceptan?

En Francia es de 8.100 millones de dólares anuales, con 44.000 kilómetros de red; y 250.000 empleados; en Alemania con 7.800 millones de dólares, con 39.000 km. de red y 332.000 empleados, por nombrar algunos. En estos países se privilegia el beneficio público y social, antes que la renta lucrativa, como en la Argentina. ⁱ

En provincia de Buenos Aires, unos 200 pueblos están en riesgo de extinción; con el tiempo perdieron el tren y, sin rutas asfaltadas, también las fuentes de trabajoⁱⁱ. El impacto en la economía es muy profundo y estos son los números que no se ven y que no se toman en cuenta, y que agrandan el déficit presupuestario del país. Argentina ha sido hace más de 100 años, una de las economías más importantes del mundo, y el actor principal para que eso fuese posible fue el ferrocarril.

La propuesta se enfoca a recuperar esas economías regionales de los pueblos cercanos al AMBA a través de los ferrocarriles, con un enfoque turístico. Estos servicios se habilitarán en un principio los fines de semana, con el objetivo de brindar opciones de recreación y aire libre, a los ciudadanos de todo el Gran Buenos Aires.

Este proyecto impulsará la creación de empleos, en todos los pueblos que se conecten, desde restaurantes, comercios, hoteles, y opciones culturales. El ferrocarril será el gran impulsor de esta industria turística rural, que también podrá ser ofrecida a los turistas extranjeros que visitan nuestro país.

En un principio, los ramales que entendemos que se deberían impulsar son los describimos debajo, para los

sábados y domingos, con un servicio de ida matutino y de vuelta vespertino. Además, en todos los servicios se venderán vouchers para comer en restaurants y/o hospedarse en hoteles. Todos los boletos se venderán con reserva de asiento.

Ramal Belgrano (Ramal CC):

- **Retiro – Santa Lucia:** Puente Saavedra, Boulogne, Tortuguitas, Villa Rosa, C.Lemee, A. de La Cruz, Chenaut, Andonaegui, Villa Lía, Santa Coloma, Ireneo Portela, Ing. Moneta, Doyle, Santa Lucia. (Ida 8 am , Vuelta 16 hs)

Ramal Urquiza:

- **Pilar (estación unificada con San Martin)-Urdinarrain (Entre Ríos):** Fátima, Capilla del Señor, Zarate, San Martin (Entre Ríos). (Ida 9 am – Vuelta 17hs)
- **Pilar – Salto:** Fátima, Echegoyen, Torres, Ruiz, Cucullú, San Andrés de Giles, Carmen de Areco, Gahan (Ida 9.15 am , Vuelta 16hs)

Ramal Sarmiento:

- **Once – Chivilcoy:** Liniers, Moreno, Lujan, Mercedes, Suipacha, Chivilcoy. (Ida 9.15 am, Vuelta 16hs)

Ramal San Martin:

- **Retiro – Castilla:** Sáenz Peña, Pilar (combina con las opciones del Urquiza), Mercedes P (combina con

Sarmiento), Franklin, Rivas, Castilla. (Ida 7.30 am, Vuelta 17 hs)

Ramal Belgrano Sur:

- **Sáenz – Navarro:** Tapiales, González Catán, 20 de Junio, Marcos Paz, Villars, Lozano. (2 servicios: Ida 8 am y 11 pm)

Ramal Roca:

- **Temperley – Roque Pérez:** Ezeiza, Cañuelas, Urubelarrea, Emp. Lobos, Lobos, Santa María. (Ida 9 am, Vuelta 16hs)
- **Temperley – Las Flores:** Ezeiza, Cañuelas, Abott, Monte, Gorchs. (Ida 10.30 am, Vuelta 17.30 hs)
- **Temperley – Gral. Belgrano:** Ezeiza, Brandsen, Altamirano, Ranchos, Villanueva. (Ida 9.30 am, vuelta 16.30hs)

Ramal Mitre:

- **Retiro – San Antonio de Areco:** Belgrano, Olivos, San Isidro, Victoria, Garín, Los Cardales, Capilla del Señor, Diego Gaynor, Solís. (Ida 8 am, Vuelta 16 hs)
- **Retiro – Baradero:** Belgrano R, San Andrés, Pacheco, Escobar, Rio Lujan, Otamendi, Campana, Zarate, Lima. (Ida 7.30 am, Vuelta 15.30 hs)

OBJETIVOS

-Reactivación de ramales ferroviarios cerrados

-
- Impulsar economías regionales de los pueblos rurales cercanos al AMBA
 - Generar nuevas atracciones turísticas
 - Generación de empleos
- Conectar los pueblos rurales abandonados cercanos al AMBA
-

Transatlántico Bonaerense

La Costa Bonaerense es uno de los lugares que recibe más visitas del país; donde el turista visita desde la reconocida Mar Del Plata, hasta San Clemente, Villa Gesell, Pinamar, Mar de las Pampas, Santa Teresita, entre otros. Todos estos lugares tienen diferentes características, y apuntan a un amplio espectro de edades, gustos y estado socioeconómico. Sólo en dos meses, la costa atlántica puede recibir visitas de por más de 10 millones de turistas⁶; una cifra que vamos a aprovechar en este proyecto.

La cantidad de autos y micros que se acercan hoy en época de veraneo, hacen colapsar algunos tramos de las autopistas y rutas de acceso a esta región de la provincia de Buenos Aires. Lo que proponemos aquí, es disminuir el tráfico por movimiento entre las distintas ciudades de la costa atlántica, al mismo tiempo promover y facilitar el traslado a lo largo de la costa, a través de un ferrocarril que llamaremos el

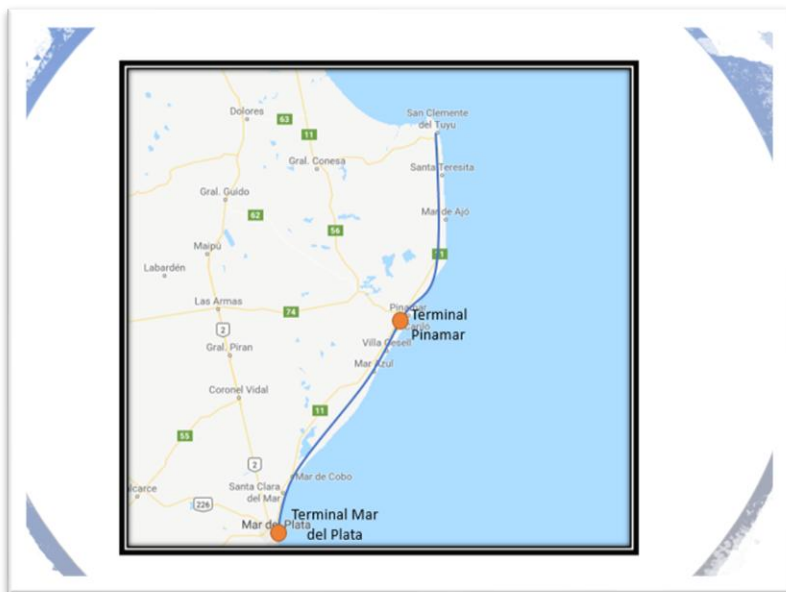
⁶

“Transatlántico Bonaerense”. Así como hicieron países como España, que hoy en día son protagonistas del turismo mundial, gracias a incentivarlo a través de las redes ferroviarias⁷.

La propuesta que motivamos en esta oportunidad es trazar un ferrocarril a lo largo de la costa atlántica, con el fin de unir todas las localidades turísticas, y potenciar el turismo mediante este medio. Además, como ya mencionamos anteriormente, aliviará el tránsito, y por ende ayudará disminuir los accidentes viales, como así también colaborará con el medio ambiente.

El recorrido de la nueva traza de ferrocarril comenzará en San Clemente y finalizará en Mar del Plata; unos 200 km aproximadamente. La terminal principal de este ferrocarril se construirá en Pinamar, en donde también se recibirán los trenes provenientes de Buenos Aires. Esta nueva línea, correrá en paralelo a la ruta N.11, y tendrá estaciones en cada una de las ciudades balnearias como Villa Gesell, Pinamar, Santa Teresita, Mar de las Pampas, Mar de Ajo, etc. Cada una de las estaciones, dispondrá de colectivos que acerquen a los pasajeros desde la estación al centro de la ciudad, como así también parada de taxis.

Los boletos se venderán para uso diario, permitiendo a las personas usar el servicio ferroviario, la cantidad que quiera durante el día.



Mapa 9 - Tren Transatlántico Bonaerense

El ferrocarril deberá ser eléctrico, cuya generación podrá generarse en forma renovable, para disminuir el impacto ambiental y hacerlo más sustentable económicamente. Este servicio funcionará durante todo el año, pero aumentará su frecuencia durante la época veraniega.

La empresa de ómnibus, podrán participar de este proyecto, y de esta manera disminuir el impacto que puedan causar en sus servicios. Los empleados de estas empresas podrán formar parte del staff del Tren Transatlántico Bonaerense.

Para tener una idea de los costos y financiamiento, estimamos que el costo de la construcción de la nueva traza (vía única) asciende a 400M de USD, si tomamos que cada Km

tienen un valor de 2M de USD. A esto hay que sumarle la señalización y construcción de estaciones. Para financiar el proyecto podría evaluarse, cobrar una tasa mínima a los turistas en los hoteles y/o alquileres, de las ciudades beneficiadas. Otras alternativas, son agregar una tasa extra a los peajes de la ruta 11 y a los pasajes de micros que tengan como destino estas ciudades.

Por último, volviendo a la terminal de Pinamar, donde se reciben los servicios provenientes de Buenos Aires, estos podrán continuar su servicio hacia el sur hasta Mar del Plata, parando en todas las intermedias, como así también hacia el norte hasta San Clemente. Con estos servicios se brindaría una cobertura completa ferroviaria a toda la costa atlántica, mejorando la calidad del viaje del turista, y disminuyendo aún más los accidentes y el tráfico.

3.4 Proyectos Provincias del NOA

Las provincias del NOA, se destacan por sus encantos turísticos, relacionados con la preservación de su cultura, y una diversidad de paisajes única. Además de ser una región rica en historia, cuenta con un sinfín de oportunidades para emprendedores culinarios, como así también viñedos y deportes como el senderismo. A continuación se detalla los proyectos que podrán impulsar y potenciar, las diferentes actividades en estas provincias del norte argentino.

Tren Regional Tucumán - Salta

Durante los últimos años Argentina, viene renovando a paso constante varios ramales ferroviarios, entre ellos los ramales del Belgrano Cargas, que recorren buena parte del país, en especial el NOA y el NEA. Durante la gestión de Carlos Menem, cancelo varios servicios de pasajeros y de cargas dejando a varios pueblos desconectados económica y socialmente. A través de esta propuesta, promovemos la vuelta del servicio de tren entre Tucumán y Salta, para volver a darle vida a todos los pueblos de la Argentina, en los ejes mencionados.

Utilizando la traza del Belgrano cargas vía Güemes, proponemos conectar las dos capitales Tucumán y Salta, con dos trenes semanales los Lunes y Sábados, saliendo a las 6am de Tucumán y llegando antes de las 13hs, parando en todas a un promedio de

70 km/h. La vuelta será el mismo día a las 15hs desde Salta, llegando cerca de las 22hs a Tucumán. Es importante destacar que debido a la gran cantidad de estaciones que existen y para disminuir los costos de operaciones, el mantenimiento de las mismas estará a cargo del municipio en cuestión o sólo tendrán un mantenimiento semanal de limpieza, también a cargo del municipio.

Los costos de los boletos para los turistas nacionales y/o extranjeros no estarán subsidiados. Propuesta de horarios para cada una de las estaciones de este servicio.

Estación	Hora
Tucumán	06:00:00
Muñecas	06:09:36
Ap. Tiro Argentino	06:19:17
Tafí Viejo	06:23:09
El Cadillal	06:31:27
Viaducto El Saladillo	06:36:51
Tapia	06:47:03
Vipos	07:02:50
Choromoro	07:13:27
Benjamín Paz	07:21:10
Trancas	07:37:38
Leocadio Paz	07:48:21
Ruiz de los Llanos	07:56:29
Los Mogotes	08:09:46
El Arenal	08:25:48

Rosario de la Frontera	08:47:09
Horcones	09:00:26
Yatasto	09:15:57
Metán	09:28:17
Schneidewind	09:38:34
Río Piedras	09:55:58
Lumbreras	10:10:12
Juramento	10:20:39
Virgilio Tedín	10:32:39
Cruz Quemada	10:41:34
Las Mesitas	10:51:05
Palomitas	11:01:02
Cabeza de Buey	11:16:43
Güemes	11:32:19
Campo Santo	11:41:39
Betania	11:49:07
El Mojotoro	12:04:48
Batalla de Salta	12:20:24
Salta	12:27:05

Objetivos:

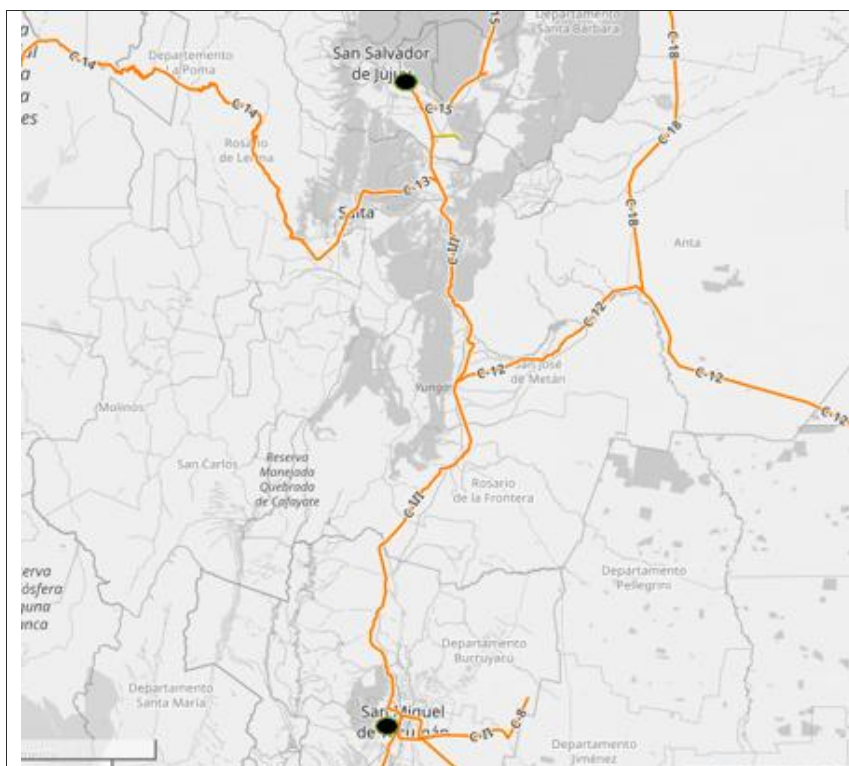
- Promover las economías regionales de Salta y Tucumán
- Conectar los pueblos de ambas provincias a través del ferrocarril
- Fomentar el turismo en los pueblos que atraviesa el ferrocarril
- Generar puestos de empleos y disminuir la pobreza

Tren Regional Tucumán - Jujuy

Al igual que la propuesta anterior , su justificación se basa en promover las economías de las provincias de Tucumán y Jujuy , mejoran la conectividad entre los diversos pueblos y ciudades con el objetivo de impulsar el desarrollo.

Utilizando la traza del Belgrano cargas vía Güemes, proponemos conectar las dos capitales Tucumán y Jujuy, con dos trenes semanales los Lunes y Sábados, saliendo a las 6am de Tucumán y llegando antes de las 13hs, parando en todas a un promedio de 70 km/h (hasta Güemes será el mismo tren que el servicio Tucumán-Salta, propuesta 2930). La vuelta será el mismo día a las 15hs desde Jujuy, llegando cerca de las 22hs a Tucumán. Es importante destacar que debido a la gran cantidad de estaciones que existen y para disminuir los costos de operaciones, el mantenimiento de las mismas estará a cargo del municipio en cuestión o sólo tendrán un mantenimiento semanal de limpieza, también a cargo del municipio.

Los costos de los boletos para los turistas nacionales y/o extranjeros no estarán subsidiados.



Mapa 10 - Tren Regional Tucumán - Jujuy

Estación	Hora
Tucumán	06:00:00
Muñecas	06:09:36
Ap. Tiro Argentino	06:19:17
Tafí Viejo	06:23:09
El Cadillal	06:31:27
Viaducto El Saladillo	06:36:51
Tapia	06:47:03

Vipos	07:02:50
Choromoro	07:13:27
Benjamín Paz	07:21:10
Trancas	07:37:38
Leocadio Paz	07:48:21
Ruiz de los Llanos	07:56:29
Los Mogotes	08:09:46
El Arenal	08:25:48
Rosario de la Frontera	08:47:09
Horcones	09:00:26
Yatasto	09:15:57
Metán	09:28:17
Schneidewind	09:38:34
Río Piedras	09:55:58
Lumbreras	10:10:12
Juramento	10:20:39
Virgilio Tedín	10:32:39
Cruz Quemada	10:41:34
Las Mesitas	10:51:05
Palomitas	11:01:02
Cabeza de Buey	11:16:43
Güemes	11:32:19
Verón	11:41:39
Monterrico	11:49:07
Perico	12:04:48
General Savio	12:20:24
Jujuy	12:30

Objetivos

- Promover las economías regionales de Jujuy y Tucumán
- Conectar los pueblos de ambas provincias a través del ferrocarril
- Fomentar el turismo en los pueblos que atraviesa el ferrocarril
- Generar puestos de empleos y disminuir la pobreza

3.5 Proyectos del CENTRO: Santiago, Córdoba y Rosario.

Córdoba Estación Central, un proyecto federal

La ciudad de Córdoba, la segunda más importante de la Argentina, ubicada geográficamente en el centro del país. Con más de dos millones de habitantes, es además uno de los lugares elegidos para estudiar por universitarios. Una ciudad llena de historia que ha marcado hitos importantes en la historia argentina, como el Cordobazo y la Reforma Universitaria.

Actualmente esta ciudad cuenta con un servicio de trenes de larga distancia que llega a Buenos Aires y dos trenes regionales; uno a Villa María y otro a Cosquín. Un sistema de transporte muy pobre, para una provincia como Córdoba tan importante que ni si quiera cuenta con una red de subtes/metros.

En base a la breve exposición, planteamos la siguiente propuesta con el fin de desarrollar y construir una gran terminal de Trenes y Subtes, para la ciudad de Córdoba, para que a futuro se convierta en un nodo central, y empiece a brindar servicios ferroviarios a todo el país, También esta terminal podrá brindar transbordo con una red de subtes de la ciudad de Córdoba desarrollada en otra propuesta. Ciudades como Leipzig en Alemania cuentan con una terminal ferroviaria de 32 plataformas, siendo una ciudad con menos de un millón de

habitantes, por lo cual un desarrollo de estas características es totalmente factible para una ciudad con tanta historia.

En esta propuesta consideramos construir una gran terminal de trenes-subtes-colectivos, en la actual terminal de trenes de Córdoba del ramal Mitre que llamaremos “Córdoba Central”. La misma tendrá varios niveles, uno para colectivos, otros para el metro y el otro para el ferrocarril.

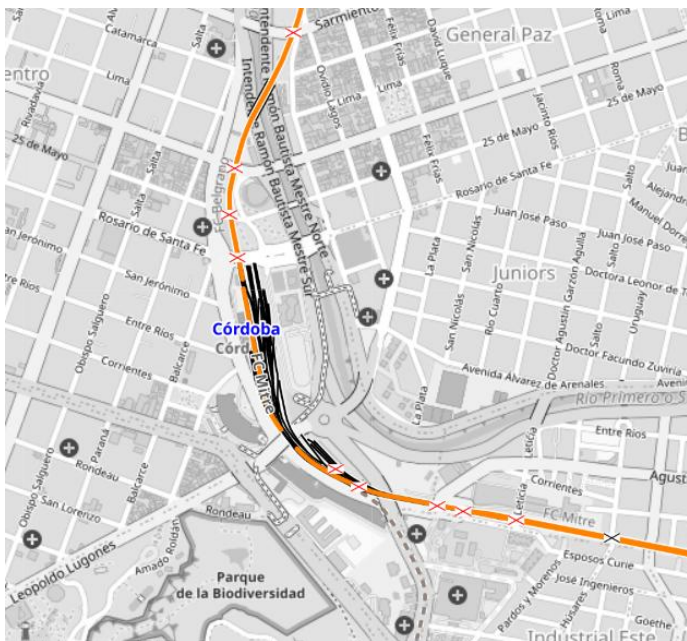


Ilustración 8 - Ubicación Estación Córdoba Central

La Terminal Córdoba Central, tendrá un gran patio de comidas, un centro comercial y estacionamiento pago. La

estación de trenes estará en el nivel superior, y tendrá 16 plataformas, de las cuales 2(dos) serán para servicios internacionales, 6(seis) para servicios de cercanías y 8(ocho) para servicios regionales-interprovinciales.



Ilustración 9 - Estación Córdoba Central

Debajo detallaremos los servicios ferroviarios propuestos para la Ciudad de Córdoba, desde la estación terminal Córdoba Central:

Servicios ferroviarios metropolitanos:

Córdoba – Villa Carlos Paz

Córdoba – Malagueño

Córdoba – Aeropuerto

Córdoba – Monte Cristo

Córdoba – Alta Gracia

Servicios ferroviarios regionales:

Córdoba – Capilla del Monte

Córdoba – Dean Funes

Córdoba – San Francisco

Córdoba – Villa María – Rio Cuarto

Córdoba – Cruz del Eje – Villa Dolores – Merlo – Villa Mercedes (San Luis)

Servicios ferroviarios interprovinciales:

Córdoba – Rosario - Buenos Aires

Córdoba – San Luis – Mendoza – San Juan

Córdoba – Tucumán – Jujuy

Córdoba – Santa Fé – Paraná

Córdoba – Santa Rosa – Bahía Blanca – Viedma

Córdoba – La Rioja – Catamarca

Córdoba – Rafaela

Córdoba – Santiago del Estero

Córdoba – Cruz del Eje – Villa Dolores – Merlo – Villa Mercedes – Las Grutas – Puerto Madryn

Servicios ferroviarios Internacionales:

Córdoba – Santa Cruz de la Sierra (Bolivia)

Córdoba – Montevideo (Uruguay)

Córdoba – Santiago (Chile)

Córdoba – Porto Alegre (Brasil)

La construcción de la Superestación Córdoba Central representará una transformación urbana sin precedentes para la ciudad. Permitirá integrar los diferentes medios de transporte en

un solo nodo, facilitando la movilidad de miles de personas por día y mejorando la conectividad entre barrios, municipios y localidades del interior provincial. Además, impulsará la revitalización del área central de la ciudad, atrayendo inversiones privadas, turismo y nuevas oportunidades laborales. Córdoba se consolidará como una capital moderna, sustentable y eficiente, capaz de ofrecer servicios de transporte a la altura de las grandes ciudades del mundo.

A nivel nacional, este proyecto significará un paso firme hacia la descentralización del sistema ferroviario argentino, históricamente concentrado en el Área Metropolitana de Buenos Aires. La nueva terminal permitirá articular corredores ferroviarios interprovinciales e internacionales, fortaleciendo la integración económica, cultural y social del país. Asimismo, contribuirá a reducir la huella de carbono, los costos logísticos y los accidentes en rutas, impulsando un modelo de transporte más seguro, económico y ecológico. **En definitiva, Córdoba Central se proyecta como un nodo estratégico para el desarrollo equilibrado y federal de la Argentina.**

Objetivos:

- Posicionar a Córdoba como una de las mejores ciudades argentinas
- Descentralizar el AMBA y fomentar el federalismo
- Promover el turismo nacional e internacional
- Disminuir el tráfico vehicular y los accidentes en las rutas
- Disminuir los tiempos de viajes
- Disminuir la contaminación y gases de efecto invernadero.

Conexión Santiago del Estero Federal

La ciudad de Santiago del Estero, conocida como la “Madre de Ciudades”, fue fundada en 1553 por Francisco de

Aguirre, siendo la primera ciudad establecida en el actual territorio argentino. A lo largo de los siglos, ha desempeñado un papel clave en la historia nacional, no solo por su antigüedad, sino también por su ubicación estratégica en el corazón del noroeste argentino. Hoy, Santiago del Estero combina su rica herencia cultural con un creciente proceso de modernización urbana, impulsado por inversiones en infraestructura, educación y turismo.

Sin embargo, a pesar de su importancia geográfica y social, la ciudad cuenta con una infraestructura ferroviaria limitada que no responde a las demandas actuales de movilidad ni a su potencial de crecimiento. La falta de conexiones interprovinciales modernas restringe el intercambio económico, educativo y turístico con el resto del país. Por ello, se propone la creación de una nueva estación ferroviaria integral, denominada “Estación Santiago Central”, que funcione como eje de conexión entre el centro y el norte argentino, impulsando la integración y el desarrollo regional

Propuesta:

La Estación Santiago Central se proyecta como una terminal intermodal moderna, destinada a convertirse en el principal punto de conexión ferroviaria de la provincia. Estará ubicada en el predio de la actual estación de trenes, que será completamente renovado, conservando su valor histórico y adaptándolo a los estándares contemporáneos de confort, accesibilidad y sustentabilidad.

El complejo contará con 6 andenes ferroviarios, destinados a servicios interprovinciales y a servicios hacia el interior de la provincia de Santiago del Estero. La terminal incluirá amplias áreas de espera, espacios comerciales, un patio de comidas, estacionamiento vehicular y conexión directa con la terminal de colectivos, garantizando la integración total del transporte urbano e interurbano.

La Estación Santiago Central será un nuevo centro de movilidad y desarrollo urbano, pensado no solo como un punto de partida y llegada de trenes, sino también como un espacio público que fomente la vida ciudadana, el comercio y la actividad turística.

SERVICIOS FERROVIARIOS PROPUESTOS

Servicios interprovinciales

- Santiago del Estero – Córdoba
- Santiago del Estero – Tucumán
- Santiago del Estero – Catamarca – La Rioja

Servicios provinciales

- Santiago del Estero – La Banda – Fernández
- Santiago del Estero – Loreto – Frías
- Santiago del Estero – Añatuya – Bandera

Estos servicios garantizarán la conectividad directa con los principales centros urbanos del norte y centro del país, fortaleciendo la integración territorial y económica del noroeste argentino.

Plan Subte Rosario

El Metro permite contribuir eficazmente al logro de todos los objetivos de una política de desarrollo urbano: mejora la eficiencia de la economía de la ciudad al reducir los costos de viajar, y además genera un mayor nivel de actividades en el centro de la ciudad aprovechando las economías de aglomeración. El impacto de la pobreza puede ser reducido directamente, donde Metro es el principal transporte de los más pobres, e indirectamente a través del beneficio que los más pobres reciben de la prosperidad económica. También puede mejorar la sustentabilidad, incentivando una reducción voluntaria en el uso del automóvil, y en el mediano plazo por medio del apoyo a una estructura de uso de suelo ambientalmente más favorable.⁸

Buenos Aires es la única ciudad de la Argentina que cuenta con una red de subterráneos, muy escasa si uno compara con ciudades como París, Moscú o Madrid, que al menos quintuplican la longitud del metro. Ciudades importantes como Rosario, Córdoba y Mendoza, no cuentan con este servicio sustentable y rápido de transporte, por lo que en esta propuesta impulsamos el mismo para la ciudad de Rosario, Santa Fe.

Según el censo del 2022, Rosario tiene 1.342.619 habitantes, lo que justifica la construcción de una red de subterráneo por el tamaño de la ciudad. En el 2015, el debate del subte se reabrió y comenzaron a hacerse los estudios de factibilidad para llevar a cabo la construcción. El proyecto estima que habría 8 estaciones y recorrería un total de 6 kilómetros. Se piensa que el subte podría cruzar por el centro de la ciudad para conectar cuatro puntos claves: la estación ferroviaria Rosario Norte y la terminal de micros con el Centro Universitario y la plaza Sarmiento.⁹

Además, no se descartó la posibilidad de añadir otra línea que vaya hacia el sur de la ciudad.¹⁰

⁹

<https://billiken.lat/interesante/sabias-que-en-rosario-los-subtes-estan-planificados-desde-1935/>

¹⁰ <https://porven.com.ar/avanza-el-proyecto-para-la-construccion-del-subte-en-rosario/13307>



Mapa 11 - Plan Metro Rosario

Considerando que la pobreza en Rosario, supera el 30%, el desarrollo de subte podría impulsar el desarrollo de los comercios, el turismo y potenciar el desarrollo urbanístico en la ciudad, generando más empleo de calidad. Sumado a esto, la construcción de una red de subterráneos colabora a la reducción de los gases contaminantes que provocan el calentamiento global.

Objetivos

- Mejorar la calidad de vida del ciudadano de Rosario
- Reducir la contaminación ambiental de la ciudad
- Promover el turismo y el comercio.
- Reducir tiempos de viaje
- Reducir pérdidas económicas por tránsito

-
- Generar más empleo de calidad
 - Reducir la pobreza
-

Plan Subte Cordoba

El Metro permite contribuir eficazmente al logro de todos los objetivos de una política de desarrollo urbano: mejora la eficiencia de la economía de la ciudad al reducir los costos de viajar, y además genera un mayor nivel de actividades en el centro de la ciudad aprovechando las economías de aglomeración. El impacto de la pobreza puede ser reducido directamente, donde Metro es el principal transporte de los más pobres, e indirectamente a través del beneficio que los más pobres reciben de la prosperidad económica. También puede mejorar la sustentabilidad, incentivando una reducción voluntaria en el uso del automóvil, y en el mediano plazo por medio del apoyo a una estructura de uso de suelo ambientalmente más favorable.¹¹

Buenos Aires es la única ciudad de la Argentina que cuenta con una red de subterráneos, muy escasa si uno compara con ciudades como París, Moscú o Madrid, que al menos quintuplican la longitud del metro. Ciudades importantes

¹¹

como Rosario, Córdoba y Mendoza, no cuentan con este servicio sustentable y rápido de transporte, por lo que en esta propuesta impulsamos el mismo para la ciudad de Córdoba Capital.

Según el censo del 2022, Córdoba tiene 1.565.112 habitantes¹², la que la ubica como la segunda ciudad más importante de la Argentina, y justifica la construcción de una red de subte. El proyecto existente en Córdoba desde el 2012 contempla la construcción de tres líneas de subte que se extenderán por 23 kilómetros en una primera etapa¹³:

Línea A: 10,7 kilómetros de extensión, comenzando en avenida Colón y Circunvalación (oeste de la Capital) y finalizando por 24 de septiembre y Bajada de Piedra (extremo este de la ciudad). Se prevén en esta línea 11 estaciones y una terminal para mantenimiento y cochera de las unidades.

Línea B: 6,5 kilómetros, partiendo desde la rotonda en avenida Vélez Sarsfield y Armada Argentina –en el sector sur– hasta la Estación Alta Córdoba, al norte. Se proponen ocho estaciones y una terminal para mantenimiento y cochera de las unidades.

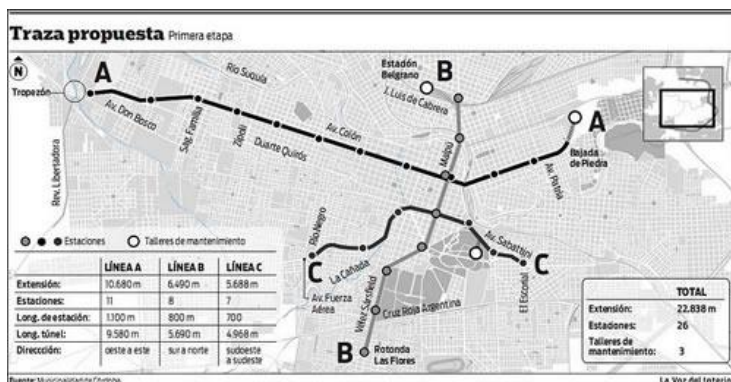
¹²

https://www.clarin.com/sociedad/cordoba-rosario-censo-revelo-ciudad-habitantes_o_A77QBEKo3w.html

¹³ <https://www.enelsubte.com/noticias/el-subte-de-cordoba/>

Esta línea pasa por Nueva Córdoba, Plaza España y Ciudad Universitaria.

Línea C: 5,7 kilómetros de recorrido, desde avenida Fuerza Aérea y calle Río Negro hasta Sabatini al 1800, atravesando el área central y la zona cercana a la Terminal de Ómnibus, el Centro Cívico y el Polo Sanitario. Se prevén siete estaciones y una terminal para mantenimiento y cochera. Este ramal permitirá además el cierre del sistema y, con los enlaces correspondientes, el acceso a esos puntos neurálgicos desde el resto de la red.



Mapa 12 - Plan Metro Córdoba

Considerando que la pobreza en Córdoba es altísima, llega a 40%¹⁴, el desarrollo de subte podría impulsar el desarrollo de los

comercios, el turismo y potenciar el desarrollo urbanístico en la ciudad, generando más empleo de calidad. Sumado a esto, la construcción de una red de subterráneos colabora a la reducción de los gases contaminantes que provocan el calentamiento global.

Objetivos

- Mejorar la calidad de vida del ciudadano de Córdoba
 - Reducir la contaminación ambiental de la ciudad
 - Promover el turismo y el comercio.
 - Reducir tiempos de viaje
 - Reducir pérdidas económicas por tránsito
 - Generar más empleo de calidad
 - Reducir la pobreza y la indigencia
-

Tren a Rosario vía San Isidro

La siguiente propuesta tiene como objetivo fomentar el uso del ferrocarril y el turismo en la zona norte de la provincia de Buenos Aires, y Rosario. Para eso se ofrecerá un nuevo servicio a Rosario, utilizando el ramal Mitre-Tigre, para atraer nuevos potenciales pasajeros.

La propuesta es cambiar el servicio rápido de los sábados y domingos de Retiro-Rosario por un servicio turístico, que pase

por las siguientes estaciones urbanas para levantar pasajeros: Retiro, Belgrano C, Vicente López, San Isidro, Nordelta y Escobar, parando en todas luego de Campana. El horario de salida será el mismo a las 6:12 am, como está actualmente, arribando a Rosario a las 12:00 pm. La vuelta será similar, partiendo de Rosario los días Domingos a las 16:26, parando en las mismas estaciones que a la ida.

Para que esto sea posible, se deberá construir el empalme Bancalari, para que los trenes ramal Victoria, puedan acceder al ramal Zarate.

Objetivos

- Aumentar la cantidad de pasajeros del ramal Retiro-Rosario

- Fomentar el turismo en Rosario, y en la zona norte de la provincia de Buenos Aires.

- Contribuir a la reducción del tráfico en Panamericana

- Contribuir a la reducción de accidentes de tránsito

- Contribuir a la reducción de gases de efecto invernadero

- Generar empleo en el área de turismo y comercios de las ciudades del ramal en cuestión

3.6 Proyectos Nacionales

Reactivación de los ramales ferroviarios suspendidos

La Argentina cuenta con una extensa red de ferrocarriles que en las últimas décadas ha visto una significativa pérdida de servicios en varios de sus ramales, debido a la privatización, el deterioro de la infraestructura y la falta de inversión pública. La suspensión de estos ramales ha generado una desconexión territorial y económica, afectando especialmente a las regiones productivas y rurales.

Las consecuencias de mantener estos ramales desconectados son mayoritariamente negativas y van desde la pérdida de oportunidades económicas en áreas rurales hasta la reducción de la competitividad de las regiones productivas por el aumento de los costos en la logística. Sumado a esto la ausencia de un sistema ferroviario en el país, limita las inversiones a nivel federal, impidiendo el desarrollo de las provincias más alejadas de los puertos más importantes.

Reactivar los ramales ferroviarios suspendidos traería importantes beneficios para Argentina. Entre estos se encuentran algunos que ya nombramos como la posibilidad de reducir costos logísticos, aumentar la competitividad de la producción local y promover un desarrollo más equilibrado entre regiones. La infraestructura ferroviaria renovada y la reactivación de los servicios de pasajeros, facilitaría el transporte de cargas más pesadas incrementando la exportación de productos nacionales, como así también potencias las actividades turísticas. Además, la recuperación de estos ramales generaría empleo y fomentaría inversiones en infraestructura sostenible, promoviendo un modelo

de transporte más ecológico y eficiente. La revitalización del sistema ferroviario sería, sin duda, un paso estratégico hacia un crecimiento económico y sustentable en el país, alineándose a las políticas de transporte de países líderes como China, Rusia y los que conforman la Unión Europea.

Algunos de los servicios de pasajeros suspendidos en los últimos años y que se pregona su reapertura son los siguientes¹⁵:

→ Retiro - Justo Daract - Palmira (Mendoza) | SOFSE | Buenos Aires - Santa Fe - Córdoba - San Luis - Mendoza (suspendido desde mayo de 2024)

→ Pza. Constitución - Bahía Blanca (vía La Madrid) | SOFSE | Buenos Aires | (Suspendido desde marzo de 2023)

→ Pza. Constitución - Saladillo - Gral. Alvear | SOFSE | Buenos Aires | (Suspendido desde diciembre de 2017)

→ Pza. Constitución - Tandil - Vela | Ferrobaires | Buenos Aires | (Suspendido desde julio de 2016)

→ Pza. Constitución - Bahía Blanca (vía Pringles) | Ferrobaires | Buenos Aires | (Suspendido desde julio de 2016)

→ Pza. Constitución - 25 de Mayo | Ferrobaires | Buenos Aires | (Suspendido desde julio de 2016)

→ Once - Gral. Pico (vía Trenque Lauquen) | SOFSE | B.A. - La Pampa | (Suspendido desde agosto de 2015)

→ Once - Santa Rosa | SOFSE | Buenos Aires - La Pampa | (Suspendido desde agosto de 2015)

→ Once - Gral. Pico (vía Lincoln / Realicó) | SOFSE | B.A. - La Pampa | (Suspendido desde agosto de 2015)

¹⁵

→ *Once - Lincoln | Ferrobaires | Buenos Aires | (Suspendido desde diciembre de 2013)*

→ *Pza. Constitución - Miramar | Ferrobaires | Buenos Aires | (Suspendido desde febrero de 2013)*

→ *Pza. Constitución - Bolívar - Daireaux | Ferrobaires | Buenos Aires | (Suspendido desde septiembre de 2012)*

→ *Pilar - Apóstoles | TBA | B.A. - E. Ríos - Ctes. - Misiones | (Suspendido desde mayo de 2012)*

→ *Pilar - Paso de los Toros | TBA | B.A. - E. Ríos - Uruguay | (Suspendido desde mayo de 2012)*

→ *Lacroze - Posadas | TEA | B.A. - E. Ríos - Ctes. - Misiones | (Suspendido desde noviembre de 2011)*

→ *Pza. Constitución - Patagones | Ferrobaires | Buenos Aires | (Suspendido desde marzo de 2011)*

→ *Pza. Constitución - G. Guido - Div. de Pinamar | SOFSE | Buenos Aires | (Suspendido desde abril de 2025)*

En cuanto a los servicios de pasajeros de la histórica empresa Ferrocarriles Argentinos, fundada tras la nacionalización de los ferrocarriles en 1948, podemos destacar los siguientes .

Línea	Numeración	Nombre del servicio	Recorrido
FCGSM	561-562	<i>El Libertador</i>	Retiro - Junín - Mendoza
FCGBM		<i>Expreso Buenos Aires - Tucumán</i>	Retiro - Rosario - La Banda - Tucumán
FCGBM	293-294 / 295-296	<i>Rayo de Sol</i>	Retiro - Rosario - Córdoba

FCGSM	563-564	<i>El Sanjuanino</i>	Retiro - Junín - Mendoza - San Juan
FCGBM	287-288	<i>Estrella del Norte</i>	Retiro - Rosario - La Banda - Tucumán
FCGBM	297-298	<i>Serranoche</i>	Retiro - Rosario - Córdoba
FCGSM	17-18	<i>El Zonda</i>	Retiro - Junín - Mendoza - San Juan
FCGBM	277-278	<i>El Porteño</i>	Retiro - Rosario
FCGBM	289-290	<i>El Rosarino</i>	Retiro - Rosario
FCGSM	573-574	<i>El Sanrafaelino</i>	Retiro - Junín - San Rafael
FCGSM	567-568	<i>Sierras Grandes</i>	Retiro - Junín - Villa Mercedes - Villa Dolores
FCGSM	43-44	<i>El Baqueano</i>	Mar del Plata - Mendoza - San Juan
FCGBM	49-15 / 16-50	<i>Mar y Sierras</i>	Mar del Plata - Rosario - Córdoba
FCGBM	49-45 / 4-50	<i>Mar y Sol</i>	Mar del Plata - Rosario - Tucumán
FCGSM	55-56		Bahía Blanca - Mendoza - San Juan
FCGR	301-302	<i>El Marplatense</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	311-312	<i>El Torreón</i>	Constitución - Mar del Plata
FCDFS	117-118	El Caldén	Once - Bragado - General Pico

FCGR	335-336	<i>Cruz del Sur</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	119-120		Constitución - Pringles - Bahía Blanca
FCGR	133-134		Constitución - General Lamadrid - Bahía Blanca
FCGR	329-330	<i>Expreso del Sur</i>	Constitución - Bahía Blanca - San Antonio Oeste
FCGR	331-332	<i>Delfín</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	313-314	<i>Estrella del Valle</i>	Constitución - Bahía Blanca - Neuquén - Zapala
FCGR	323-324	<i>Punta Mogotes</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	307-308	<i>Lagos del Sur</i>	Constitución - Bahía Blanca - Viedma - Bariloche
FCGR	305-306	<i>Golondrina</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	309-310	<i>Stella Maris</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	321-322	<i>El Atlántico</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	315-316	<i>Neptuno</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	155-156	<i>Luciérnaga</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	337-338	<i>Lobo de Mar</i>	Constitución - Mar del Plata
FCGR	333-334	<i>Brisas del Mar</i>	Constitución - Tandil - Necochea

FCDFS	155-156	<i>El Puelche</i>	Once - Santa Rosa
FCDFS	151-152	<i>El Lucero</i>	Once - Bragado - Ingeniero Luiggi
FCGR	341-342	<i>Costa Sur</i>	Constitución - Mar del Plata - Miramar
FCGR	347-348	<i>El Platense</i>	La Plata - Mar del Plata
FCGR	303-304	<i>Expreso Arrayanes</i>	Pza.Constitución - Bariloche
FCGMB	201-202	<i>Cinta de Plata</i>	Retiro - Córdoba - Tucumán - Salta - Jujuy
FCGR	4001-4002		Constitución - Mar del Plata
FCGMB	703-704	<i>El Norteño</i>	Retiro - Córdoba - Tucumán - Salta - Jujuy
FCGMB	205-206	<i>El Litoral</i>	Retiro - Santa Fe - Resistencia
FCGMB	707-708	<i>El Chaqueño</i>	Retiro - Santa Fe - Resistencia
FCGMB	719-720	<i>El Panamericano</i>	Tucumán - Jujuy - La Quiaca - La Paz
FCGU	601-602	<i>El Gran Capitán</i>	Federico Lacroze - Concordia - Posadas
FCGU	603-604	<i>El Correntino</i>	Federico Lacroze - Concordia - Corrientes
FCGU	605-606	<i>Expreso Cataratas</i>	Federico Lacroze - Concordia - Posadas - Iguazú (combinación bus)
FCGU	607-608	<i>Salto Grande</i>	Federico Lacroze - Concordia

FCGSM	565-566	<i>El Aconcagua</i>	Retiro - Junín - Villa Mercedes - San Luis - Mendoza - San Juan
FCGSM	567-568	<i>Sierras Grandes</i>	Retiro - Junín - Villa Mercedes - Villa Dolores
FCGSM	569-570		Retiro - Junín - Alberdi
FCGSM	571-572		Retiro - Junín - Rufino
FCGSM	575-576	<i>El Cóndor</i>	Retiro - Junín - Mendoza
FCGBM	1015-1016	<i>Mixto a Tucumán</i>	Retiro - Tucumán
FCGMB	1721-1722	<i>Tren a las Nubes</i>	Salta - Socompa - Antofagasta
FCGMB	1723-1724		Salta - Pocitos - Santa Cruz de la Sierra
FCGBM	291-292	<i>El Santafesino</i>	Retiro - Rosario - Santa Fe
FCGR	2127-2128		Constitución - Tandil
FCGR	2131-2132		Constitución - Tandil - Necochea
FCGBM	2521-2522	<i>Ciudad de Rosario</i>	Retiro - Rosario

Algunos de estos servicios actualmente se encuentran en funcionamiento, pero la gran mayoría fueron desarticulados, impidiendo o dificultando el crecimiento económico el país como lo describimos anteriormente; es por eso que remarcamos la reactivación de estos en beneficio de la República Argentina.

Bici-Rutas

Se calcula que en el planeta circulan 1,2 billones de autos, un 70% más que hace 11 años. En términos ambientales, el combustible quemado en las carreteras para que estos funcionen se estima en 1.730.000.000 toneladas métricas de dióxido de carbono a la atmósfera cada año. Para tener un dimensionamiento, equivale a quemar todo el carbón en un tren totalmente cargado de este material que se extiende 304.000 millas; una longitud suficiente para envolver 12 vueltas a la Tierra en el ecuadorFuente especificada no válida.. En otras palabras, la emisión de dióxido de carbono es de alto impacto para el equilibrio planetario, y sus ecosistemas, e incluso para la salud humana. Entendemos que buena parte de este tráfico, puede ser reemplazado por el uso de otros vehículos más amigables con el ambiente.

De acuerdo con lo descrito anteriormente, proponemos la bici-rutas, para promover el uso de las bicicletas en la conexión entre pueblos y ciudades. Estas biciesendas de mayor rango tienen como propósito reducir el tráfico de las rutas, y por lo tanto la contaminación de las mismas. Hay países que ya han implementado este tipo de políticas, como en Xiamen, China, que según ellos el desarrollo se hizo con una visión para inspirar a las personas a priorizar alternativas ecológicas, como la bicicleta, en lugar del automóvilFuente especificada no válida.

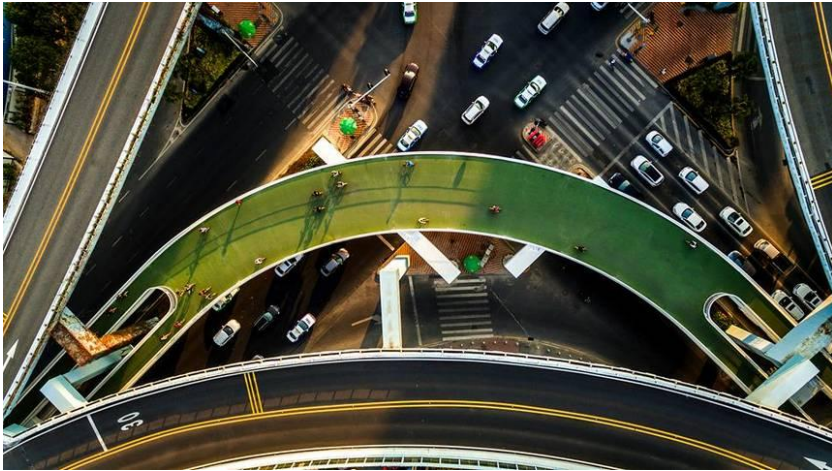


Ilustración 10 - Bicisendas en ciudades

Estas bici-rutas, además podrán atraer al turismo deportivo, en especial a los amantes del ciclismo, que, en continentes como el europeo, tienen una gran popularidad. Éstas estarán equipadas con teléfonos de SOS, en caso de tener algún accidente o precisar algún servicio para la bicicleta. El mantenimiento de las mismas estará costado por los peajes de las rutas que corran en paralelo.

Para esta propuesta a nivel país, proponemos algunos circuitos interesantes de la bici-ruta. Uno de ellos puede ser a la costa atlántica, para incentivar a los miles de turistas que acuden en temporada, que lo hagan en bicicleta, en especial a los más jóvenes. Este recorrido incluirá en su trayecto a ciudades como La Plata, Punta Indio, Pipinas y todas las ciudades costeras de la costa Atlántica, como Villa Gesell, Pinamar, terminando en Mar del Plata. Teniendo en cuenta que puede ser un viaje de más de un día, se organizarán paradores, campings y hostels

cada 50 km. Lo cual puede incentivar la economía de algunos pueblos que atravesará el recorrido.



Ilustración 11 - Imagen BiciRutas

OBJETIVOS

- Promover el uso de la bicicleta con transporte para mediana y larga distancia.
- Promover el turismo deportivo nacional e internacional
- Reducir la contaminación
- Mejorar la salud de la población
- Mejorar las economías regionales
- Colaborar con los objetivos del cambio climático

3.7 Proyectos Internacionales

Tren Mendoza-Santiago-Valparaíso

Las exportaciones con Chile actualmente tienen un valor que supera los 300 millones de USD anuales, convirtiendo al país vecino en uno de los principales socios con una balanza positiva a favor.¹⁶



5 h 29 min (363,1 km) por RN7

Ilustración 12 - Mapa ferroviario entre Mendoza y Santiago de Chile

Unas de las principales vías de conexión y de transporte terrestre, entre ambos países, es a través de la ruta 7 y 57, que une Mendoza y Santiago. Con una demora de casi seis horas, más la demora en la frontera, que depende de la cantidad de vehículos puede alcanzar varias horas. Pero esto puede agravarse aún más en épocas invernales, cuando por

¹⁶

nieve, el paso fronterizo es cerrado por días dejando varados cientos de camiones.¹⁷

Para solucionar, estas demoras, pérdidas económicas y de tiempo, se propone construir un enlace ferroviario entre Mendoza y Santiago de Chile. Antiguamente, hasta 1984, funcionaba el ferrocarril transandino, entre Mendoza y Los Andes; por lo que una parte del trayecto existe en malas condiciones. Así mismo también existen iniciativas privadas, que proponen unir Mendoza y Los Andes, a través de un túnel ferroviario con tendido eléctrico, con un costo superior a 5 mil millones de USD.¹⁸

La propuesta como se mencionó anteriormente es unir Mendoza y Santiago de Chile, vía ferroviaria, con el objetivo de mejorar la eficiencia en el transporte entre ambos países y regiones, como así también impulsar el turismo internacional, tanto para Chile como Argentina.

Este proyecto también permitirá cargar autos, para aquellos turistas que necesiten transportar los mismos en el recorrido mencionado. Los tramites de pasaportes y aduana, se harán en la estación antes de subir al tren, con el objetivo de eliminar estos tiempos del recorrido del viaje.

¹⁷

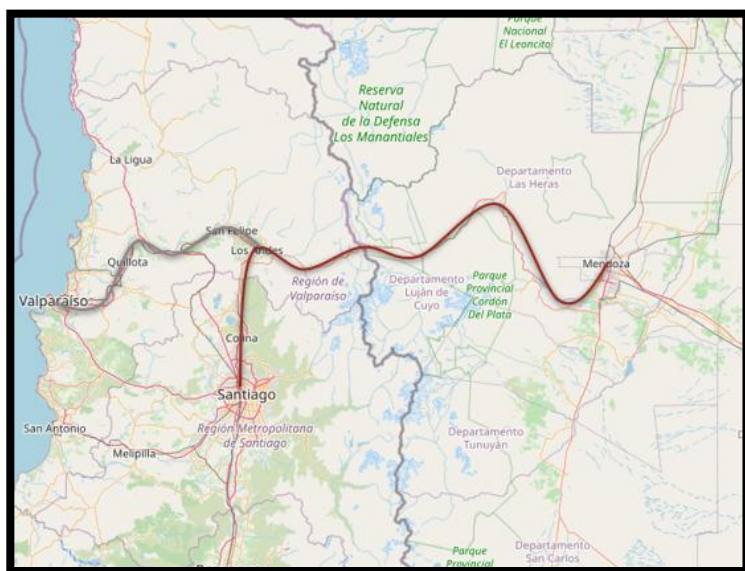
<https://www.ambito.com/nacional/chile/fuertes-nevadas-la-cordillera-impiden-el-cruce-800-camiones-n5258917>

¹⁸

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/aic_ficha_proyecto05.pdf

Tanto el transporte de pasajeros, como el de carga se hará con una alta frecuencia, con el fin de liberar la intensidad de tránsito en el camino de montaña entre ambos países, y además permitir el transporte en condiciones adversas, especialmente en invierno, reduciendo las demoras considerablemente.

Como segunda instancia, el proyecto se extenderá también hasta la ciudad de Valparaíso, permitiendo la salida y entrada de productos del mercado de oriente, beneficiando a ambos países.



Mapa 13 - Tren Mendoza - Chile

OBJETIVOS

-Reducir costos de transporte entre Santiago y Mendoza

-Aumentar el flujo comercial entre Argentina y Chile

-Reducir accidentes de tránsito

-Disminuir las demoras por mal tiempo en épocas invernales

-Aumentar el flujo turístico entre ambos países

-Generar nuevos empleos de trabajo relacionado con el turismo y la parte de Comex

-Disminuir la emisión de CO₂, disminuyendo los efectos de gases invernadero

-Disminuir tiempos de viaje

3.8 Consideraciones sobre movilidad sostenible

En este capítulo, como adelantamos en un comienzo, el desarrollo ferroviario es el principal protagonista de las propuestas, y el principal ausente desde hace décadas en la República Argentina. Es una herramienta vital tanto para el desarrollo regional, nacional e internacional, como también una pieza fundamental para la conectividad federal. No sólo es un potenciador económico de la industria y el campo, sino también un aliado del turismo nacional y extranjero. El capital a invertir para estas estructuras, es una decisión netamente política e ideológica, que mientras se siga retrasando , seguirá perjudicando a todas las actividades y provincias del país.

Otro eje sobre las propuestas ferroviarias, es la contribución a reducir los accidentes de tránsito en donde Argentina, tiene una cifra altísima donde mueren alrededor de 12 personas por día¹⁹. Por supuesto que la contribución en la reducción de los gases de efecto invernadero, también justifican estas propuestas .

¹⁹

Bibliografía

- Argentina.gob.ar. (2019). *Argentina*. Obtenido de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-tren-sarmiento-los-pasajeros-se-ahorran-casi-una-hora-de-tiempo-de-viaje-la-semana-por>
- AS. (Octubre de 2023). *AS*. Obtenido de <https://as.com/actualidad/fotorrelato/cuales-son-los-metros-mas-largos-del-mundo-f/>
- Asian Development Bank. (2012). *Green Cities*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.
- BA. (Diciembre de 2020). *BA*. Obtenido de <https://buenosaires.gob.ar/subte/noticias/el-subte-cumple-107-anos>
- Cañeque, F. C. (06 de Diciembre de 2021). *El País*. Obtenido de <https://elpais.com/planeta-futuro/seres-urbanos/2021-12-06/barcelona-nominada-centro-global-de-la-resiliencia-urbana.html>
- Council, W. T. (2025). *WTTC*. Obtenido de <https://wtcc.org/news/el-sector-turistico-de-argentina-podria-aportar-casi-39-mil-millones-al-pib-nacional>
- Cronista. (2020). *Cronista*. Obtenido de <https://www.cronista.com/columnistas/Un-buen-momento-para-entender-que-es-el-AMBA-20200529-0018.html>
- Cronista. (10 de Julio de 2024). *Cronista*. Obtenido de <https://www.cronista.com/usa/economia-y-finanzas/aumento-la-brecha-cuanto-pobres-hay-en-estados-unidos/>
- DatosMacro. (2025). *DatosMacro*. Obtenido de <https://datosmacro.expansion.com/paises/comparar/usa/argentina>
- DTP. (2024). *DTP Metro*. Obtenido de <https://www.dtpm.cl/index.php/sistema-transporte-publico-santiago/metro#:~:text=Corresponde%20al%20eje%20estructurante%20del,2%20C3%20millones%20de%20personas.>
- Economic Trends. (2023). Obtenido de <https://economictrends.com.ar/2023/05/12/la-inversion-publica-en-infraestructura-que-necesita-argentina/>
- Gilderbloom, J. (2010). Thinking about the ideal city. *Sustain*.
- Gilderbloom, J. (2010). *Thinking about the ideal city*. *Sustain*.
- Gimenez, J. (12 de Noviembre de 2023). *Chequeado*. Obtenido de <https://chequeado.com/el-explicador/como-impacto-la-sequia-en-la-cosecha-de-2023-y-en-la-economia-argentina/>

- Infobae. (17 de Junio de 2019). *Infobae*. Obtenido de https://www.infobae.com/america/mundo/2019/06/17/casi-11-000-millones-de-personas-envejecimiento-y-nacimientos-en-baja-como-sera-el-mundo-en-2100-segun-la-onu/?gad_source=1&gclid=Cj0KCCQjwgl-3BhDnARIsAL6KZ69TRt8ISbfj_pEXT0MFhsgc4KOCX3QE_agGLx_X7l2qWaytCtOZ
- Maza, A. (3 de Octubre de 2024). *Infobae*. Obtenido de <https://www.infobae.com/economia/2024/10/03/hablo-el-fmi-tras-el-fuerte-salto-de-la-pobreza-hay-senales-de-una-incipiente-recuperacion-de-la-actividad-y-los-salarios/>
- MinisterioCapitalHumano. (19 de Diciembre de 2024). *ArgentinaGobAr*. Obtenido de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/en-el-tercer-trimestre-la-pobreza-se-ubico-en-389-segun-una-proyeccion-oficial>
- NASA. (2025). *NASA*. Obtenido de <https://ciencia.nasa.gov/cambio-climatico/capa-de-hielo/>
- National Geographic. (Noviembre de 2010). *National Geographic*. Obtenido de <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/el-aumento-del-nivel-del-mar>
- ONU. (2023). *ONU*. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- ONU. (2025). *UN*. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- Red de Arboles. (24 de Junio de 2024). *Red de Arboles*. Obtenido de <https://www.reddearboles.org/noticias/nwarticle/273/3/impactos-de-las-emisiones-de-co2#:~:text=Este%20efecto%20invernadero%20genera%20grandes,de%20muchas%20regiones%20del%20mundo.>
- SELA. (Abril de 2024). *SELA*. Obtenido de <https://www.sela.org/es/prensa/servicio-informativo/20240425/si/95111/indices-de-pobreza-bajan-en-brasil-segun-estudio-local>
- SwissRe. (Abril de 2021). Obtenido de <https://www.swissre.com/media/news-releases/nr-20210422-economics-of-climate-change-risks.html>
- Tarricore, M. (Septiembre de 2024). *Chequeado*. Obtenido de <https://chequeado.com/ultimas-noticias/javier-milei-en-la-presentacion-del-presupuesto-2025-la-presion-impositiva-formal-en-argentina-ronda-el-60/>
- UNDP. (26 de Abril de 2024). *UNDP*. Obtenido de <https://www.undp.org/es/argentina/blog/areas-protegidas-argentina-el-tesoro-natural-en->

