

TRANVIAS I

La vuelta a las calles de un clásico del transporte

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

obras que se están realizando en Puerto Madero y en los proyectos en estudio en varias ciudades del interior como La Plata, Mendoza y Rosario.

En Capital Federal ya están listas para rodar las unidades provistas por la empresa francesa Alstom -la misma que sigue en carrera para construir el Tren de Alta Velocidad que unirá Buenos Aires, Rosario y Córdoba-. Esas formaciones darán forma al Tranvía del Este, una línea experimental que está construyéndose en paralelo a la avenida Alicia Moreau de Justo.

La Plata

Cuarenta años después de su desaparición en las calles de la capital bonaerense, el tranvía podría volver a circular por las vías que rodean el ejido urbano platense. El proyecto de transporte liviano, de tracción eléctrica, denominado MetroTram La Plata, es una iniciativa del Centro de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires (Cipba), que se debate en el Concejo Deliberante local.

Se trata de un tranvía moderno, con no más de dos vagones, que podría transitar por la avenida de circunvalación que rodea la ciudad, con una trayectoria bidireccional. La idea ofrece al usuario

menor consumo de combustible y ahorro de tiempo en viaje y riesgos en accidentes.

La viabilidad de MetroTram La Plata es considerada en la Comisión de Planeamiento del Concejo Deliberante, a instancias del concejal Roberto Prandini (FPV), presidente del cuerpo colegiado. Se trata de un proyecto de ordenanza que autoriza al Poder Ejecutivo para formular una propuesta de instalación del sistema y convocar a un concurso de ideas para determinar un sistema definitivo.

La iniciativa pretende incorporar un sistema de transporte ágil y moderno, con capacidad para transportar entre 3000 y 10.000 personas desde y hacia la Estación Ferromotor, que supone una conexión vía tren eléctrico con la Capital Federal.

Para optimizar costos se pretende - en una primera instancia - valorizar la antigua traza ferroviaria desde avenida 1 y 44 hasta 52 y 120, de allí hasta el boulevard 84, para continuar luego por avenida 72 hasta boulevard 81 y de allí por avenida 131 hasta avenida 60, en el ingreso de los talleres ferroviarios de Los Hornos.

"No hay estimación de costo aún. Este surgirá del proyecto definitivo una vez que se adopte la decisión política



de concretar el proyecto", afirmó Basilio Rodríguez, presidente del Cipba. "De modo preliminar se considera que el costo de inversión no sería demasiado elevado", agregó Prandini, presidente del Concejo.

"Los metros ligeros -sostiene la propuesta del Cipba- aparecen en las mejoras de las redes de transporte público colectivo de casi todas las urbes europeas, por su eficacia e integración ur-

bana". En La Plata, el tranvía funcionó entre 1885 y 1966.

Mendoza

Hace casi 41 años que dejó de funcionar el último tranvía en Mendoza -una mañana de 1966- y se sigue añorando por los mendocinos de mayor edad mientras permanece en el Inconsciente colectivo del resto que lo tiene como un servicio no contaminador y buen usu-

fructuante de la generación eléctrica de la provincia.

Tal vez por esa razón varios gobiernos que se sucedieron en Mendoza hablaron en algún momento de reinstalar el tranvía, si bien ya no quedan casi ni vías Mendoza capital ni en los departamentos riolados (Godoy Cruz, Las Heras y Guaymallén) por donde circuló. Los últimos rieles, unos 31 kilómetros se levantaron en 1966 y ahora sólo que-

100% Logística.

Compruébalo

USL
Unidad de Servicios Logísticos

CONOCEMOS EL PAÍS COMO NADIE
Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR
SU STOCK. PREPARAR SUS PEDIDOS
Y HACER QUE SU MERCADERÍA LLEGUE
ADONDE TENGA QUE LLEGAR
Y DE LA MEJOR MANERA.

- ADMINISTRACION DE STOCK
- TECNOLOGIA DE WAREHOUSING
- DESCONSOLIDACION DE CARGA
- Y DESPACHO A TODO EL PAIS
- PICKING & PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGISTICO DE MEDICAMENTOS (Disposición ANMAT 4613/04)

Buenos Aires 011 4342 9331 o cont@usl.com.ar
 info@usl.com.ar | correo@usl.com.ar | usl.com.ar



La instalación de vías para el Tranvía del Este avanza a todo vapor.

dan de muestra algunos trozos casi sellados por el pavimento.

Las actuales autoridades provinciales recuperaron la idea del transporte eléctrico pero aprovechando las vías inutilizadas del tren de pasajeros de la línea General San Martín que dejó de circular por la ciudad en los años ochenta. El proyecto se denomina Ferrocarril Urbano (FTU) y la licitación para la construcción del primer tramo del

recorrido fracasó el mes pasado ya que las dos ofertas que se presentaron fueron consideradas "inadmisibles" por la administración de Julio Cobos. Ahora el gobierno estudia un nuevo llamado licitatorio para dejar la obra encarada para la futura gestión.

La primera etapa de la licitación prevé la reconstrucción de las vías y la línea aérea de contacto para la alimentación eléctrica de los coches que unirán la lo-

calidad de Panquehue, en Las Heras, al norte de la capital mendocina, con el centro de Malpú, en el Gran Mendoza.

Para eso se prevé, a su vez, el emplazamiento de diez subestaciones transformadoras de rectificación de la alimentación eléctrica y la construcción de cuatro estaciones y once paradores. La traza inicial del ferrocarril urbano unirá el parador de la avenida Las Heras y Belgrano, donde estaba la vieja y-

ahora derruida terminal de trenes de la ciudad de Mendoza, con la estación Gutiérrez, en el departamento de Malpú, a través de 12 kilómetros de vías férreas en desuso o ya desaparecidas.

Esta traza del ferrocarril, entre el centro de Mendoza y Gutiérrez, forma parte de la primera etapa del proyecto que comprende 20 kilómetros de recorrido y que -según el Ministerio de Ambiente y Obras Públicas de la Provincia- configura el eje troncal de operación del transporte público de pasajeros, ya que su trazado coincide con los corredores de mayor demanda.

En la apertura de sobres de la licitación del tramo inicial, realizada el 11 de abril pasado, se presentaron sólo dos consorcios: Teyma-Abengoa-Comsa, de origen español, y Ceosa-Sogestic SA, de capitales argentinos. Las ofertas, teniendo en cuenta variantes, distintos plazos de ejecución y algunas alternativas, rondaron los 60 y 77 millones de pesos mientras que el presupuesto oficial para estas obras era de 28.661.311 pesos e incluía el mantenimiento de las instalaciones por un plazo de cinco años.

El gobierno, tras desechar la licitación, estudia otra convocatoria. Hasta que eso ocurra, y en gran medida como añoranza, los mendocinos utilizan el "tranvía urbano de compras", un híbrido creado en 2006 como servicio turístico y comercial, que utiliza vehículos con forma de tranvía, pero sin vías y ruedas de goma.

Rosario

Al cabo de una visita a la ciudad estadounidense de San Francisco, a donde acudió para conocer el funcionamiento del sistema de transporte público, el intendente rosarino, Miguel Lifchitz,

anunció su intención de restablecer el sistema de tranvías y ampliar la línea existente de trolebuses en Rosario.

Se trata de una vieja anhelo del municipio que surgió después de que, en 1997, la consultora francesa Systra, tras relevar todo el sistema del transporte de Rosario, recomendó para el corredor Norte-Sur la solución óptima era establecer una línea de tranvías. La propuesta de reinstalar una línea de tranvías se consolidó en 2000, cuando el entonces intendente Hermes Binner recibió una propuesta de la ciudad belga de Berna de donar 12 tranvías a Rosario, que finalmente -en plena crisis de 2001/02- fue rechazada por falta de presupuesto. Pero ya había un plan de recuperación de las vías que existen entre la ex Estación Central Córdoba y el Parque de España.

"Hoy estamos en una etapa de proyección y la concreción de estos proyectos será a mediano plazo, entre cinco y diez años", comentó Lifchitz, en relación a la posibilidad de poner en marcha el tranvía, tal como recomendó el estudio, entre las ciudades de Puerto General San Martín y Arroyo Seco.

Mientras tanto, sigue avanzando una idea de la Asociación Amigos del Riel que busca poner en marcha un tranvía histórico con fines turísticos. Para hacerlo se comenzó a restaurar un coche motor original de 1939 en los galpones de la Secretaría de Transporte municipal. El tranvía rosarino funcionó entre 1936 y 1962; el bandido de vías férreas permaneció intacto y con una conveniente restauración, puede volver a utilizarse.

Con la colaboración de María José Lucacole (La Plata), Luis Gregorio (Mendoza), Ricardo Luque (Rosario) y José Cretz

EL MENOR COSTO POR KILOMETRO EN UN PAÍS LLENO DE KILOMETROS.

RADIALES PARA TRANSPORTE 100% RECAPABLES



- Diseños de última generación.
- Desarrollados para nuestros camiones.
- Seguridad y confort de marcha.
- Garantía por dos vidas.
- Rpd nacional de servicios.

Tecnología en neumáticos

