



PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

Declara de interés las actividades conmemorativas que se llevarán adelante durante el mes de octubre con motivo del 50° aniversario de la Asociación Rosarina Amigos del Riel, en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe.

Dip. EDUARDO TONIOLLI

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

A principios de la década de 1970, un grupo reducido de entusiastas y profesionales relacionados con la afición y la operatoria ferroviaria, se congregaban informalmente en torno a las vías, que por aquellos tiempos registraban un intenso movimiento de trenes.

Conocedores de la actividad institucional que ya existía en otras latitudes, decidieron establecer una entidad que les permitiese hacerse conocer. El nutrido contacto con colegas de Montevideo, donde existía la Asociación Uruguaya Amigos del Riel desde 1954, los inspiró para adoptar el nombre de Asociación Rosarina Amigos del Riel (A.R.A.R.).

Fundaron la A.R.A.R. el 7 de octubre de 1974, aunque en 1976 la entidad cobró un mayor ímpetu. Su fundador, el profesor Ramón Farreró Gou, fue un académico que en tiempos en que las comunicaciones digitales no se avizoraban, mantenía correspondencia con colegas y profesionales de otros países. Intentaba en nuestro informar sobre los avances en materia de transporte público por riel y la ponderación que el mismo tenía. Emprendió en su momento una quimérica lucha en soledad, cuando a principios de la década de 1960 insistía sin éxito en que el sistema tranviario debía ser renovado pero no eliminado (como lamentablemente terminó ocurriendo).

La lucha por la difusión fue una constante en la vida institucional de la A.R.A.R. Durante la dictadura cívico-militar, sus integrantes contemplaron la eliminación de los servicios ferroviarios “locales” y varios de larga distancia. De poco sirvió la prédica entonces. Paralelamente, el interés por el transporte urbano se inclinaba por la preservación; más precisamente, por el modo tranviario. En ese entonces se insistió en conservar uno de los dos tranvías que por alguna razón se había salvado del desguace. Ante la negativa de las autoridades municipales de entonces, el profesor Farreró Gou prefirió que, si no podía funcionar el Rosario, que el tranvía sobreviviente fuese entregado a la naciente Asociación Amigos del Tranvía de la ciudad de Buenos Aires, que ya tenía disponible un circuito de vías, pero la burocracia lo impidió y aquel coche terminó desapareciendo.

La A.R.A.R. no tenía sede, pero su divulgación pública encontraba buen eco entre los diarios La Capital y La Tribuna, que periódicamente publicaban artículos de interés. Sus asociados pasaban las tardes de los sábados registrando en fotos y anotaciones el movimiento de trenes en el Cruce Alberdi, en Ludueña y en otros puntos de la red. Accesoriamente fotografiaban a los trolebuses, por entonces atravesando éstos las primeras instancias de su privatización. Todos aquellos testimonios gráficos son hoy un verdadero tesoro que nos muestra lo que fue el Riel y el transporte eléctrico en la región.

En 1982 se dio el hito de organizar en conjunto con el Museo de la Ciudad, la exposición pública “El Tranvía”. En el que fuera el “Mini Ranch”, contiguo a la Estación Fluvial, se montó una muestra de elementos tranviarios, fotografías, mapas, y hasta un

breve tramo de vía de tranvía con su correspondiente catenaria, circundada por un tramo de adoquines grueso y granitullo. Fue la primera gran aparición pública de la A.R.A.R., que permitió sumar nuevos asociados, y un acercamiento concreto hacia la comunidad.

A la par de la incorporación de nuevos integrantes, la democracia permitía soñar en nuevas metas. Una de ellas fue la reconstrucción y puesta en marcha de un tranvía eléctrico. Con la suma del inspector – instructor Ángel Vicente Romano (por entonces en actividad en la Dirección General de Transporte), se consiguió que la Municipalidad de Rosario rescatase del lecho del río a la altura de Villa Gobernador Gálvez, la estructura de la carrocería de un tranvía de fabricación local. Era el coche “277”.

Paralelamente, el Concejo Municipal dio curso al decreto que declara de interés municipal la recuperación y puesta en marcha de aquél tranvía, afectando al proyecto a todo elemento y bien que haya pertenecido al sistema tranviario, y creando una comisión para alcanzar los objetivos. Al tiempo se sumó la inestimable colaboración de la Universidad Nacional de Rosario, que aportó infraestructura y profesionales docentes.

La A.R.A.R. obtuvo una sede provisoria en una pequeña oficina en los altos de la Estación Terminal de Ómnibus Mariano Moreno. En la misma, se iniciaron la biblioteca y la fototeca. Comenzaron las reuniones periódicas. Se organizaron audiovisuales y charlas. En 1984 se logró el comodato de un trolebús FIAT-Alfa Romeo-CGE de la ex flota municipal de 1961, para su restauración a condición de pieza de museo. Se sumaba así de manera concreta, el

interés institucional por el transporte eléctrico (que en este caso no tiene rieles).

La reconstrucción del tranvía continuó lentamente pero sin perder el rumbo. La entidad logró la compra a valor simbólico de un tren rodante con sus motores a los colegas uruguayos. También pudo adquirir los controladores para el vehículo, importándolos desde Bélgica.

En 1993, trasladó su sede a la estación Central Córdoba del F.C.G. Belgrano. Con instalaciones más amplias, organizó su biblioteca, con acceso público, construyó dos circuitos de ferromodelismo en sendas escalas diferentes, y creó el Museo y Archivo Ferroviario Regional de Rosario, aunque su mayor aspiración fue entonces y sigue siendo el establecimiento del Museo del Transporte y la Cultura Ferroviaria, creado por ordenanza municipal, pero aún no implementado.

Nuevamente le cupo el deber –en honor a sus convicciones- de difundir la necesidad de conservar el sistema ferroviario ante el “Ferrocidio” de la década de 1990. Se multiplicaron las charlas, los audiovisuales, las apariciones en los medios. Comenzaron memorables jornadas de puertas abiertas en la estación Central Córdoba, en las que el público pudo disfrutar y conocer parte del acervo ferro-tranviario que se había podido obtener para su exhibición.

En 1996 comenzó la militancia a favor del restablecimiento de los trenes locales. Así fue que en conjunto con la entidad colega “El Tren”, se realizó un gran encuentro en Cañada de

Gómez. También se organizaron jornadas de preservación ferroviaria, reuniendo a entidades afines.

Por entonces, se recibieron en donación dos locomotoras especiales para manejo de varones en instalaciones petroleras, que pertenecieron a la Destilería San Lorenzo de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Las mismas, continúan en proceso de recuperación en una instalación fabril de la ciudad.

Con la creación de la empresa municipal SEMTUR, se logró un impulso sin precedentes para la reconstrucción del trolebús FIAT (tarea totalmente realizada por personal de la línea K asesorado por asociados de la A.R.A.R.), y el ensamble y completamiento del Tranvía Histórico 277 (labores que incluyeron al propio personal de SEMTUR, la Universidad Nacional de Rosario, las empresas Francovich, Nilso Torre, Nuevo Central Argentino, talleres Sciamacca y Humer, técnicos de la Asociación Amigos del Tranvía de Buenos Aires y asociados de la A.R.A.R.).

Al Boletín A.R.A.R. –luego convertido en revista “El Rosarino”-órgano de difusión y divulgación institucional, comenzó la actividad editorial, que a la fecha ha producido los libros “Ferrocarriles en Rosario”, “Trolebuses Rosarinos”. “Tranvías de Rosario”, “El Ferrocarril Oeste Santafecino”, “Historia del Ferro Carril Central Argentino Tomo I”; todos ponderados tanto a nivel nacional como institucional.

En 1996, al conmemorarse el Centenario de los Tranvías Eléctricos, se propuso con éxito al Municipio la construcción de una referencia histórica en la esquina desde donde partió el primer vehículo, en Maipú y Santa Fe. Fue inaugurada por el entonces

intendente municipal Ing. Miguel Lifschitz, decisivo colaborador y propulsor de las iniciativas de la entidad.

Paralelamente, se montó una gran exposición alusiva en el Museo Histórico Provincial “Dr. Julio Marc”, que reunió gran cantidad de piezas corpóreas y fotográficas.

También se logró rescatar el último camión auxiliar de la empresa tranviaria, que estaba presto a ser subastado.

A fines de 2007, en conjunto con el entonces concejal Pablo Javkin y el Concejo Municipal, se descubrió una placa conmemorativa en la Estación Rosario Central, recordando el cese de los servicios ferroviarios locales e instando a la pronta recuperación de los mismos y al restablecimiento de la estación para su finalidad original.

En 2011, se reinauguró el Trolebús FIAT a condición de marcha y posteriormente se celebró el cincuentenario de la Línea K con una gran celebración.

También se presentó restaurado el camión Nro. 12 de la ex Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario, respetando sus características de origen.

Pero sin dudas, el mayor hito pudo darse el 20 de julio de 2014, con la inauguración del Tranvía Histórico Nro. 277. Fue cumplir el sueño de tres décadas de aquellos que lo pensaron, pero que ya no estaban.

Una intensa militancia se desplegó tiempo después, con el acompañamiento del concejal Eduardo Toniolli, mediante la difusión y actos públicos, recolección de firmas, para defender el

acceso ferroviario a la estación Rosario Central, convencidos los Amigos del Riel de la importancia de dicha terminal para recuperar y hacer eficientes y atractivos los servicios ferroviarios a la región.

En 2022 se alcanzó otro anhelo importantísimo: la recuperación del tren local entre Rosario Norte y Cañada de Gómez, luego de tantos años de prédica institucional de la A.R.A.R.

Lo que sigue es historia reciente: el Tranvía Histórico transporta casi dos mil pasajeros en cada jornada en que circula, luego de una década de haberse rehabilitado.

En la estación Central Córdoba continúa la actividad de su biblioteca, el ferromodelismo y la vida institucional. Se continúa la redacción del tomo II del libro Historia del Ferro Carril Central Argentino. Se organizan charlas y muestras.

La labor de los Amigos del Riel fue y es honorífica, sin ningún tipo de retribución económica. Ello incluye hasta el costeo de su propio bolsillo de las renovaciones de las licencias de conducir profesionales para los tripulantes del Tranvía Histórico.

A lo largo de estos cincuenta años, la Asociación Rosarina Amigos del Riel ha hecho un aporte muy destacado a la cultura y a la historia de Rosario y la Región. Su prédica permanente resulta una contribución didáctica y esclarecedora, que merece ser reconocida y apreciada por toda la comunidad.

Por todo lo expuesto es que solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto.

Dip. EDUARDO TONIOLLI