



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación...

RESUELVE

Expresar su profunda preocupación y repudio por la inminente suspensión del servicio de pasajeros de Trens Argentinos a las estaciones Divisadero de Pinamar y Gral. Madariaga. Dichos recorridos, que tienen su origen en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, generan incertidumbre tanto en los trabajadores ferroviarios como en los usuarios frecuentes y comerciantes de la región, quienes anticipan un impacto negativo en la actividad turística y económica de las localidades.

Marcela F. Passo
Ramiro Gutiérrez
Cecilia Moreau
Micaela Morán
Julio Pereyra
Sabrina Selva
Daniel Arroyo
Mónica Litza
Rogelio Iparraguirre
Roxana Monzón
Monica Macha
Daniel Gollan
Juan Marino
Victoria Tolosa Paz
Sergio Palazzo



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Sr. presidente:

Los ramales a las localidades de Pinamar y Madariaga son históricos. El ramal ferroviario que conecta General Guido con Madariaga fue inaugurado el 8 de diciembre de 1907. Posteriormente, el tramo que une Madariaga con Vivoratá se habilitó el 15 de octubre de 1912.

El ramal fue concebido para conectar las áreas agrícolas con los centros urbanos más grandes, lo que facilitaba el transporte de productos y personas, favoreciendo el desarrollo económico de la región.

Desde mediados del siglo XX, el sistema ferroviario argentino, que estaba en manos de los británicos, comenzó a entrar en crisis. Es por ello que, durante el gobierno de Juan Domingo Perón, en 1948, el Estado nacionalizó los ferrocarriles, junto a otras medidas que buscaban generar soberanía económica y la industrialización de la Argentina. Esto dio origen a Ferrocarriles Argentinos, una empresa estatal encargada de la administración de toda la red ferroviaria del país, que buscaba el desarrollo máximo del país y su conectividad.

Esto generó un aumento significativo del empleo, ya que Ferrocarriles Argentinos se convirtió en uno de los principales empleadores del país, brindando estabilidad laboral a miles de trabajadores y una gran integración territorial del país, fundamental para la conexión de pueblos, es en esa integración que en 1949 se inaugura la estación de Pinamar, ubicada en territorio de Madariaga, pero a 2km del pueblo de Pinamar, y dependiente del mismo. Esta estación es conocida como Divisadero de Pinamar.

Tras el golpe de Estado contra Perón en 1955, los gobiernos posteriores redujeron la inversión en ferrocarriles, lo que provocó el deterioro del material rodante y una mayor competencia con camiones y colectivos.

Durante la dictadura de 1976-1983, muchos ramales fueron cerrados por considerarse "ineficientes", hasta 1989 cuando Carlos Menem asumió la presidencia e implementó un modelo económico basado en la privatización de empresas estatales, con el respaldo del Fondo Monetario Internacional (FMI). Como parte de este proceso, en 1991 su gobierno sancionó el Decreto 666/91, que estableció la concesión de los servicios ferroviarios a empresas privadas. El argumento principal era que Ferrocarriles Argentinos generaba un gran déficit fiscal, y que el sector privado podría operar los trenes de manera más eficiente.

En este contexto, muchos ramales considerados "no rentables" fueron cerrados, y entre ellos estuvo el tren a Pinamar y a Madariaga, que dejó de circular en 1993.

Para evitar la desaparición total del servicio ferroviario en la provincia, en 1993, el gobierno bonaerense de Eduardo Duhalde creó la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, más conocida como Ferrobaires. Empresa que vuelve a poner en circulación los servicios a Pinamar y Madariaga en 1996, y mantuvieron su funcionamiento hasta el año 2011, cuando el servicio fue suspendido nuevamente por el deterioro del material rodante y la falta de mantenimiento en las vías.



H. Cámara de Diputados de la Nación

A mediados de 2015, el servicio volvió a circular, pero una crecida del río Salado causó la suspensión del mismo. Si bien el puente afectado fue reemplazado, el servicio ferroviario nunca volvió a reabrirse.

El mismo motivo, la crecida del Río Salado, también provocó la suspensión de los trenes a Mar del Plata. Sin embargo, a diferencia de los trenes hacia Pinamar y Madariaga, los servicios hacia Mar del Plata se restablecieron en 2017. En noviembre de ese mismo año, el Concejo Deliberante de Pinamar aprobó una resolución exigiendo a Trenes Argentinos que cumpliera con su obligación de mantener el servicio ferroviario al municipio. Sin embargo, esta resolución no tuvo consecuencias concretas y resultó ser un gesto mediático sin efectos reales.

Mientras tanto, la estación Divisadero de Pinamar quedó abandonada como resultado de la interrupción del servicio. La estación fue cedida, de forma precaria, por SOFSE (Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado) a la Municipalidad de General Madariaga para ser utilizada como un mercado de verduras y hortalizas.

Todas las interrupciones ocurridas a lo largo de la historia dejaron a muchas personas sin el acceso fácil y directo que el tren proporcionaba, afectando especialmente a aquellos que utilizaban este medio para viajar por motivos laborales o comerciales, perjudicando el turismo, el empleo.

En enero de 2021, se reactivó el servicio a Madariaga, el cual se mantiene hasta la fecha, mientras que en marzo del mismo año volvió el servicio a Pinamar. Esto se realizó con idea de que la expansión ferroviaria ha sido históricamente un motor de crecimiento en la provincia y la Argentina. La llegada de trenes a las localidades promueve el desarrollo y el acceso a actividades económicas, especialmente en la temporada turística, pero también facilitaba el transporte durante todo el año para los residentes de la zona.

Algunos de los beneficios fueron:

- El tren volvió a conectar la Ciudad de Buenos Aires con la Costa Atlántica, permitiendo que más personas viajaran a Pinamar de forma económica.
- El pasaje era **mucho más barato** que los colectivos, lo que benefició a turistas y residentes de la región.
- Se hicieron **obras en las vías y estaciones**, incluyendo la reparación de puentes, durmientes y señales.
- El regreso del tren favoreció el comercio local y el turismo en Pinamar, Madariaga y localidades cercanas.
- Se promovió el uso del tren como una alternativa más sustentable frente al uso masivo de autos y colectivos.

Durante la presidencia de Javier Milei, los usuarios del tren se vieron perjudicados, ya que la tarifa pasó de \$6.000 a \$15.000 y luego a \$28.000. Una suba mayor al 330%.

Asimismo, se redujo la frecuencia un 70% y se pasó a una frecuencia de tres días por semana, cuando el tren hasta ese momento contaba con una frecuencia diaria y con el pasaje completo.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Con la frecuencia reducida en el año 2024 viajaron 60mil usuarios, mientras que con una frecuencia completa en el año 2023 viajaron 96mil usuarios.

Actualmente trabajan más de 30 ferroviarios en las terminales del ferrocarril con asiento en Gral. Madariaga, entre boleteros, banderilleros, trabajadores de cuadrilla y personal de limpieza. El destino de ellos es incierto, así como el de sus familias.

El gobierno confirmó la suspensión del tren a Pinamar y a Madariaga a partir del 1 de abril, sin fecha de retorno, de un servicio utilizado por el pueblo argentino, que contaba con coches nuevos y de calidad, puestos en marcha y utilizados durante dos años.

El tren siempre fue un símbolo de arraigo en la cultura para Madariaga y Pinamar. La historia de estas localidades no puede contarse de forma desligada a la llegada del tren.

Los usuarios pudieron contar, solo por dos años, con un transporte accesible, que les permitió viajar, estar conectados, fomentar el empleo, el turismo, la educación y las actividades recreativas. Un servicio que se había instaurado fuerte en la sociedad, que lo utilizaba y valoraba enormemente.

El cierre del servicio ferroviario deja a más de 30 familias en inestabilidad e incertidumbre, y a miles de ciudadanos sin la posibilidad de contar con un medio de transporte tan importante.

Por todo lo expuesto, solicito a los señores diputados y diputadas que me acompañen en la aprobación de este proyecto de resolución.

Marcela F. Passo
Ramiro Gutiérrez
Cecilia Moreau
Micaela Morán
Julio Pereyra
Sabrina Selva
Daniel Arroyo
Mónica Litza
Rogelio Iparraguirre
Roxana Monzón
Monica Macha
Daniel Gollan
Juan Marino
Victoria Tolosa Paz
Sergio Palazzo