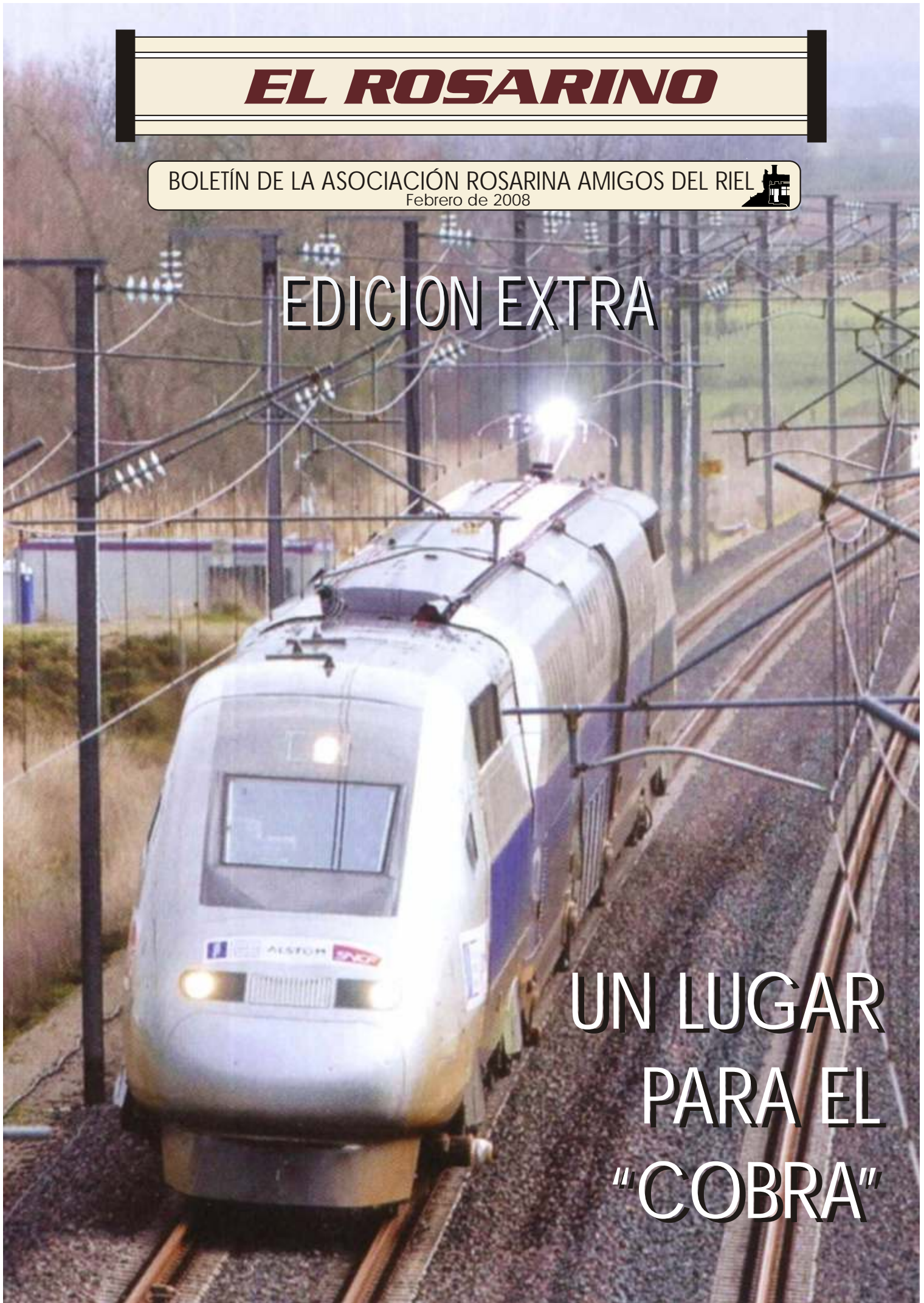


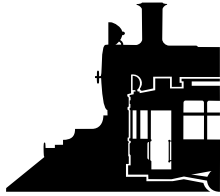
# ***EL ROSARINO***

BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN ROSARINA AMIGOS DEL RIEL   
Febrero de 2008

## EDICION EXTRA

UN LUGAR  
PARA EL  
"COBRA"





## BOLETÍN A.R.A.R.

FUNDADO EN 1984 POR ALBERTO PABLO ESTEVE

EDICION EXTRA  
Febrero de 2008

### Consejo Editorial:

Mariano César Antenore,  
Alberto Pablo Esteve,  
Carlos Alberto Fernández Priotti,  
Angel Ferrer,  
Rolando Norberto Maggi (h).

Los artículos pueden reproducirse  
nombrando la fuente y  
enviando copia de lo publicado.

Los artículos firmados son de  
exclusiva responsabilidad de  
sus autores y no necesariamente  
reflejan la opinión o línea  
editorial de esta publicación.

## ASOCIACIÓN ROSARINA AMIGOS DEL RIEL

FUNDADA EN 1974

Entidad civil sin fines de lucro. Personería Jurídica N° 326 / 85  
Miembro Fundador de la Federación Americana de  
Amigos del Riel y la Tracción Eléctrica (F.A.D.A.R.T.E.).

Para correspondencia, escribir a 1° de Mayo 1456, Dto. 4,  
2000 - ROSARIO - Provincia de Santa Fe - República Argentina  
Correo Electrónico: [amigosdelriel@yahoo.com.ar](mailto:amigosdelriel@yahoo.com.ar)  
Sitio en Internet: <http://www.arar.org.ar>

### Comisión Directiva:

Presidente: Mario Angueira  
Secretario: Pablo Balloni (interino)  
Tesorero: Rolando N. Maggi (h)

Vocales Titulares:  
Eduardo Navone  
Ramón De Las Navas  
Juan Castillo  
Rubén D'Addario

Vocales Suplentes:  
Osvaldo Olivero  
Pedro Sotelo

Síndico:  
Héctor Guariglia

# Una Propuesta Superadora para el Transporte Interurbano de Pasajeros



Habiéndose firmado el día 16 de enero de 2008, el decreto adjudicatorio del llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional con financiamiento para la contratación de la formulación integral del anteproyecto, propuesta de desarrollo y ejecución de la obra, oferta económica, con propuesta de financiamiento, mantenimiento y provisión de material rodante para la ejecución de la obra "Tren de Alta Velocidad" - en el corredor ferroviario Buenos Aires - Rosario (Provincia de Santa Fe) - Córdoba (Provincia de Córdoba), la Asociación Rosarina Amigos del Riel considera necesario aportar su opinión sobre la inserción urbana de este proyecto.

En virtud de numerosos requerimientos de información por parte de la Prensa y del Público, motivados por las noticias relativas al posible emplazamiento un complejo intermodal para pasajeros en nuestro medio, es que presentamos en esta edición extra de *EL ROSARINO* nuestra propuesta, en la esperanza de generar un aporte enriquecedor, sobre un tema de tanta trascendencia, no sólo para Rosario, sino también para una amplia región de la Argentina.

\*\*\*\*\*

El anuncio oficial y el posterior llamado a licitación para la introducción de servicios ferroviarios de alta velocidad entre las ciudades de Buenos Aires, Rosario y Córdoba, abrieron un interesante debate en torno a la ubicación de la estación en nuestra ciudad, con el objeto de facilitar su paso por la urbe, y a la vez el tránsito de trenes desde y hacia otros puntos del país, así como las combinaciones con otros medios de locomoción.

Como punto de partida corresponde evaluar los parámetros básicos que el Gobierno Nacional ha establecido para esta obra:

-Se utilizará la traza del F.C. General Belgrano entre Buenos Aires y Rosario, prosiguiendo hacia Córdoba por la línea principal del F.C. General Mitre;

-Se ejecutará la electrificación integral de la línea;

-En la ciudad de Rosario, se utilizará la estación Rosario Oeste del F.C. General Belgrano, ubicada en calle Paraná esquina 9 de Julio (Pliego de Especificaciones Técnicas -P.E.T.- artículo 2.1.1.);

-Están previstos tiempos de viaje entre Buenos Aires y Rosario de 90 minutos y de Rosario a Córdoba, 95 minutos.

Sin perjuicio de compartir el criterio adoptado por la Nación, relativo a la elección de la estación Rosario Oeste, desde la Asociación Rosarina Amigos del Riel (A.R.A.R.) entendemos que es imprescindible considerar seriamente la necesidad de establecer a mediano plazo, un complejo intermodal para pasajeros, que permita integrar a todos los medios de transporte de media y larga distancia -actuales y los necesarios a implementar en el futuro- con el propósito de perfeccionar la oferta a los viajeros, no sólo de Rosario, sino de una amplia zona de influencia, e inclusive, de buena parte del Nor Este del país.

Resulta obvio que si el tren demanda apenas 90 minutos para unir Buenos

Aires con Rosario, las compañías de aviación, el transporte automotor de pasajeros y hasta el ferrocarril convencional, perderán participación en este tramo, convirtiéndose a Rosario en lo que se considera un "hub" en términos de la aviación comercial.

Desde el "nudo" rosarino, partirán los ómnibus con destino al Nor Este del país. Por su parte, al estar prevista la modernización del tramo Rosario - Santa Fe por el F.C. General Mitre, en la capital provincial ocurrirá lo propio con la combinación de los servicios de pasajeros por trocha métrica hacia el Chaco y Corrientes.

Así, surgen las premisas fundamentales que deberían tenerse en cuenta para planificar la Estación Intermodal Rosario (E.I.R.):

-Permitir el acceso fácil de los trenes de trocha ancha;

-Asimismo, posibilitar el paso de trenes de trocha métrica;

-Considerar el paso de servicios ferroviarios regionales y metropolitanos;

-Establecer una estación de transporte automotor de pasajeros;

-Contar con buenas arterias urbanas de acceso;

-Proveer para el mediano plazo, medios de transporte urbanos de alta capacidad, que garanticen una velocidad comercial no menor a los 25 Km./h entre la estación y el centro Comercial de la ciudad;

-Generar un polo de atracción en la Estación, que viabilice la sustentabilidad económica del complejo;

-Disponer de áreas para estacionamiento de vehículos

particulares "park and ride";

-Ofrecer un entorno con posibilidades de desarrollo inmobiliario y su correspondiente beneficio urbanístico.

Los organismos oficiales locales que deberían entender en la cuestión de la planificación urbana, lamentablemente no han estado a la altura de las necesidades de una metrópoli como Rosario, y en líneas generales, han desdeñado al ferrocarril como factor de progreso; propendiendo en consecuencia a la eliminación de las instalaciones ferroviarias con propósitos inmobiliarios y comerciales.

Aún hoy, en torno al tema que nos ocupa, ciertos planificadores esbozan proyectos inconvenientes, intentando demostrar una sapiencia y un conocimiento de los cuales carecen por completo; al menos, en lo que a ferrocarriles se refiere.

Sin embargo, luego de que la Municipalidad de Rosario llegara a diseñar la desafectación de la troncal Norte-Sur del F.C. General Belgrano para convertirla en una avenida para el tránsito vehicular (!!) ahora afortunadamente ha reconsiderado tan equivocada idea, para revalorar lo previsto por el urbanista y arquitecto Oscar Monsgfeld, hace ya casi cuarenta años, como síntesis de más de medio siglo de estudios interdisciplinarios.

#### **UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN INTERMODAL ROSARIO**

Adoptando el uso de la troncal Norte -

Sur del F.C. General Belgrano, se ha puesto énfasis en encontrar los lugares más apropiados para ubicar la E.I.R.

En principio, se asume que la trocha ancha se insertará en la traza de la línea de trocha métrica, aprovechando al máximo la franja de tierras correspondiente, situación que ya ha sido prevista en el P.E.T. (artículo 2.1.1). Dicho ingreso tendrá lugar en el cruce a desnivel de la línea Mitre con la línea Belgrano, en el Sud Oeste de la Ciudad.

En consecuencia, la sección de la Troncal Ferroviaria ocupada por este desarrollo, será la comprendida entre el sitio mencionado en el párrafo anterior, y el cruce a nivel de los FF.CC. Mitre y Belgrano (Cabin 8 / Barrio Ludueña). Sobre este tramo, además de la propia estación Rosario Oeste, el único lugar que permitiría por sus condiciones el establecimiento de la E.I.R., sería el que en su momento ocupaba el Patio Triángulo, entre la confluencia de la avenida Presidente Perón (ex Godoy) y el boulevard 27 de Febrero, y el boulevard Seguí.

Comprende un área de más de 10 hectáreas, sobre una extensión de alrededor de 700 metros, actualmente invadida por asentamientos ilegales. La zona padece una postergación de varias décadas, que el Centro Municipal de Distrito Oeste no logró revertir, siendo apenas un mojón en medio de un entorno lúgubre, jaqueado por basurales y ranchos.

Se trata de una oportunidad única para revalorizar esa zona de la ciudad y proyectarla como una "Nueva Centralidad", ubicada -precisamente-



***La Estación Intermodal Rosario será un factor de saneamiento y transformación de todo el Oeste rosarino.***



en cercanías del centro geográfico de Rosario.

Los servicios ferroviarios transitarán sobre la mencionada traza, pudiéndose construir una estación a distintos niveles, destinándose el nivel inferior para las vías, y en superficie, la nueva Estación de Ómnibus, que reemplazaría en el mediano plazo a la actual Estación Terminal de Ómnibus "Mariano Moreno".

Un área especial deberá estar reservada para el estacionamiento vehicular bajo la modalidad "park and ride". De tal forma, quien desee llegar a la estación en su automóvil, podrá hacerlo para luego abordar el tren a Buenos Aires o a Córdoba; y de regreso, volver a utilizar su coche para el retorno a su hogar.

Un centro comercial multipropósito se erigirá en la E.I.R., creando una sinergia con el Centro Municipal de Distrito Oeste de la Municipalidad de Rosario, con el que podrá conectarse mediante una pasarela peatonal sobre la avenida Presidente Perón. La actividad comercial contribuirá a la sustentabilidad económica del complejo.

Estas obras traerán aparejadas la gran transformación de la zona, permitiendo a la vez llevar a cabo la relocalización de los habitantes de los asentamientos ilegales establecidos sobre el Triángulo y su zona de influencia, tarea que de todos modos es imprescindible encarar, independientemente de la concreción o no de la E.I.R. También se podrán abrir calles y se eliminarán pasos a nivel, reordenando la fracturada trama urbana que caracteriza al sector.

El impacto de estas obras revalorizará las propiedades particulares de un amplio entorno, posibilitando la progresiva mejora de las edificaciones. Paralelamente, la mayor demanda traerá aparejada la mejora del transporte urbano.

El movimiento ferroviario será ágil circulando a desnivel; además, se logrará evitar la inversión de formaciones y locomotoras, resolviendo en el caso de la trocha ancha, un problema histórico en nuestra ciudad, fuente de demoras y toda clase de trastornos.

#### **ACCESIBILIDAD DE LA ESTACIÓN**

El único -podría decirse- factor negativo para establecer la E.I.R. en Triángulo, sería la lejanía respecto del Centro Histórico de la ciudad, ubicado a aproximadamente 5 kilómetros de distancia. Esta situación no debe ser analizada en función de la distancia, sino en relación al tiempo que insumiría llegar hasta el complejo.

Para ello, también hay soluciones que deberán aplicarse desde el Municipio:

- Refuncionalización del tránsito por avenida Presidente Perón;

- Establecimiento en el corto plazo de una línea de trolebuses entre el centro de la ciudad y la nueva estación, la que tomará parcialmente el diseño proyectado por la Consultora Systra/Atec en el año 1998. Dicha línea podría utilizar la modalidad "Bus Rapid Transit", con carriles segregados y control sobre los semáforos.

También hay que considerar la

ubicación relativa de la E.I.R. respecto de la población de las zonas Norte, Sur y Oeste; así resulta que el sitio de Triángulo es prácticamente equidistante para todos ellos, con rápidos accesos viales a través de los boulevares Avellaneda, 27 de Febrero y Seguí y la avenida Provincias Unidas, con una situación que supera ampliamente a cualquiera de los emplazamientos alternativos. De la misma manera, esta privilegiada localización brinda idénticas posibilidades a los potenciales usuarios de toda el Área Metropolitana de Rosario, con excelente accesibilidad a través de la avenida de Circunvalación.

#### **TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS**

La población de Rosario y sus alrededores viene sufriendo desde hace años una progresiva disminución en la oferta de servicios de ómnibus de larga distancia, en especial, aquellos que se encuentran en tránsito entre la Capital Federal y otros destinos. Esos vehículos optan por rodear la ciudad sin ingresar a la Estación Terminal de Ómnibus "Mariano Moreno", por encontrarla a trasmano. Algunos coches observan paradas irregulares en avenida de Circunvalación y avenida Córdoba, por ejemplo.

La E.I.R., emplazada en la zona del Triángulo, quedaría a escasos cinco minutos de la avenida de Circunvalación, por lo que no sería engorroso para las compañías ingresar a la nueva Terminal y efectuar una parada técnica, a la vez que fomentaría el intercambio con los

***La Estación Intmodal Rosario significará la reivindicación del Riel por parte de una ciudad que es la Cuna del Ferrocarril en el interior del País, luego de décadas de vituperación y desmantelamiento.***

servicios ferroviarios.

Usando los ejes de avenida Presidente Perón y los boulevares 27 de Febrero y Seguí, de tres carriles por mano cada uno, el tránsito de entrada y salida sería sumamente fluido.

### **SERVICIO TRANVIARIO**

Es un hecho indiscutido que Rosario debe encarar la reinstalación de los tranvías eléctricos. En caso de acometerse la obra de la E.I.R., se podrá retomar el proyecto de aprovechar el ramal del F.C. General Belgrano que desde el Triángulo parte hacia el Puerto, en la vía paralela al boulevard 27 de Febrero. Para ello es necesario concluir el ingreso de la trocha métrica desde estación Villa Diego hasta la zona portuaria (aproximadamente 6 kilómetros).

En el mediano plazo, la traza a desactivar podrá reconvertirse en una vía doble para tranvías eléctricos, con gobierno automático sobre la señalización luminosa del tránsito y paradas cada cuatro cuadras, de manera de alcanzar una velocidad comercial de aproximadamente 30 Km/h. Su trayecto enlazaría la E.I.R., pasando por cercanías del Hospital de Niños, estación Central Córdoba / parque Hipólito Irigoyen, Centro Universitario Rosario, parque Urquiza y estación Fluvial, a escasas seis cuadras de la peatonal Córdoba, en pleno centro histórico, comercial y financiero de Rosario.

Cabe citar que esta idea ya fue esbozada en el plan elaborado por la consultora Systra/Atec en 1998 y en el proyecto de instalación de tranvías, diseñado por una empresa suiza en el año 2001.

### **REVALORIZACIÓN DE LA ESTACIÓN ROSARIO CENTRAL**

La ciudad ha dado un gran paso en la revalorización de la estación Rosario Central del F.C. General Mitre, al integrarla como parte del patrimonio cultural de Rosario. Su condición estratégica a pocas cuadras del centro, mantiene inalterable su vigencia para la implantación de servicios ferroviarios de corta y media distancia.

Actualmente está destinada a la "Isla de los Inventos"; sin embargo, tan plausible emprendimiento pedagógico no es incompatible con una futura

reactivación ferroviaria de las instalaciones, recuperándoselas como terminal de trenes regionales. Para ello, deberán integrarse las vías a un entorno verde armónico con el carácter recreativo de la zona ribereña.

El proceso de actualización del sistema ferroviario deberá contemplar la conservación de las vías para el servicio metropolitano y regional, con cabecera en estación Rosario Central, con trenes de ronda (similar al "Ferrobús" de 1989) combinando en la E.I.R. por la Troncal Ferroviaria, pasando por Villa Diego y terminando en la cercanía de la Estación Fluvial, con posibilidades de cerrar el circuito mediante el tendido de una vía de enlace inserta en pavimento dentro del túnel Presidente Arturo Humberto Illia.

Otros servicios podrán partir desde la misma estación hacia Cañada de Gómez, Casilda, etc., conformando un verdadero sistema de transporte regional.

### **CIUDAD-AEROPUERTO**

El concepto Ciudad-Aeropuerto deberá ser reformulado a partir de la instalación de la E.I.R. Siguiendo las actuales tendencias mundiales en la materia, es necesario prever una vinculación directa entre la misma y la terminal aérea local.

Es destacable que al presente existe una buena conectividad vial y ferroviaria entre ambas terminales: por

automotor, desde el Triángulo, por boulevard 27 de Febrero, avenida de Circunvalación, avenida Jorge Newbery, en un trayecto que no demandaría más de 20 minutos en condiciones normales, y que en poco tiempo inclusive será reducido aún más a partir de la habilitación del enlace entre el aeropuerto y la autopista Rosario - Córdoba. Por otra parte, el Tren de Alta Velocidad -cuya traza es aledaña al predio aeroportuario-, podría contar con un acceso a éste, dado su carácter alternativo para vuelos internacionales.

### **CONCLUSIÓN**

Con la construcción de la Estación Intermodal Rosario en el ex Patio Triángulo, la ciudad podrá experimentar una VERDADERA TRANSFORMACIÓN, cuya vigencia se extenderá cuanto menos por varias décadas, y la que será agradecida por las generaciones futuras.

Significará asimismo, la reivindicación del Riel por parte de una ciudad que es la Cuna del Ferrocarril en el interior del País, luego de décadas de vituperación y desmantelamiento.



# Análisis de posibles emplazamientos para la Estación Intermodal Rosario

En 2006, apenas tomó estado público la noticia del llamado a licitación para la construcción del Tren de Alta Velocidad entre las ciudades de Buenos Aires, Rosario y Córdoba, varios asociados de la A.R.A.R. se interesaron sobre el futuro emplazamiento de la estación para este servicio en la ciudad de Rosario. En tanto, la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Santa Fe tuvo la misma inquietud. En vista de tan importante objetivo común, se resolvió trabajar de manera conjunta a fin de sumar los conocimientos en materia ferroviaria de los integrantes de la A.R.A.R., a los de urbanismo y ordenamiento territorial de los técnicos del citado organismo. El resultado de esta interacción se expone en el presente artículo, para que sirva como ilustración y apoyo documental de las ideas que se proponen en esta edición especial de **EL ROSARINO**.

## PRIMEROS RESULTADOS

En primera instancia se planteó la posibilidad de instrumentar una solución "a la europea", que consistiría en practicar el atravesamiento del núcleo urbano mediante túneles que permitirían situar una estación ferroviaria del tipo pasante en la zona céntrica de la ciudad. Esta posibilidad, aunque ideal, insumiría la excavación de varios kilómetros de galerías, trayendo aparejados costos elevadísimos que no se consideraron justificados, al menos en las primeras etapas de implementación de los servicios.

Casi inmediatamente, surgió evidente el hecho que la estación debería situarse en un sector de la Troncal Ferroviaria de Rosario, que comprende la zona de vía del F.C. General Belgrano entre el cruce a desnivel con el F.C. General Mitre en proximidades del antiguo Cabin 15 (en la zona Sur de la ciudad) y el cruce a nivel con el mismo ferrocarril en Cabin 8 (en barrio Ludueña). La Troncal Norte-Sur ya había sido seleccionada desde finales de la década de 1940 para canalizar el tráfico de ambas trochas (1.676 y 1.000 mm.). En el

tramo arriba señalado, se previó establecer la Estación Ferroviaria Única, que permitiría unificar el tráfico de pasajeros de larga distancia, facilitando la complementación e interconexión de los servicios. El último anteproyecto de la misma data de la segunda mitad de la década de 1980, y fue elaborado conjuntamente por Ferrocarriles Argentinos y la Municipalidad de Rosario. El sitio seleccionado fue la estación Rosario Oeste, ubicada en la intersección de calles 9 de Julio y Paraná (ver Boletín A.R.A.R. N° 77 de Enero - Marzo de 2001, páginas 7-11).

Concordando con las antedichas consideraciones, y con las informaciones preliminares respecto del trazado para el Tren de Alta Velocidad, durante el año 2006 se llegó a la conclusión de que el sitio más adecuado para su estación era Rosario Oeste. Esta determinación se apoyó tanto en razones de índole geográfica como operativas: ubicación central respecto del ejido urbano; estación pasante que no requiere inversión en el sentido de circulación, y facilidad para el intercambio con otros servicios ferroviarios de larga distancia existentes o a implementarse en el futuro -en ambas trochas-.

## PROBLEMAS ACTUALES E INSTRUMENTACIÓN DE LA INTERMODALIDAD

Casi de inmediato se cayó en cuenta que, si bien la solución hallada satisfacía las necesidades inmediatas, era necesario analizar la posibilidad de acometer a mediano plazo la ejecución de una estación intermodal para pasajeros que reuniera tanto los modos ferroviario y automotor, dando además la posibilidad de una conexión con el medio aéreo.

Respecto del transporte automotor para pasajeros de media y larga distancia, la ciudad de Rosario cuenta desde el año 1950 con la Estación Terminal de Omnibus "Mariano Moreno", instalada en el edificio de la estación Rosario del F.C. Santa Fe. Entonces, sus amplias dimensiones y

emplazamiento relativamente apartado del centro, permitieron dotar a la ciudad de una estación muy funcional y decorosa; no obstante, tras casi sesenta años, el edificio ya muestra señales evidentes de deterioro, recibiendo progresivamente mayores cantidades de pasajeros y acompañantes que en reiteradas oportunidades provocaron situaciones de alta congestión rayanas con el colapso. Paralelamente, la extensión de la trama urbana ha dejado a esta Terminal en medio de una zona con densidad poblacional media - alta y con arterias de acceso que en ciertos horarios se saturan gravemente, produciendo demoras y molestias tanto a los pasajeros como a vecinos y las empresas de autotransporte, las que han optado en muchos casos de servicios pasantes, no ingresar a nuestra ciudad, circulando periféricamente para evitar estos inconvenientes. Esta situación ha reducido en cantidad y calidad la oferta de servicios entre Rosario y ciudades tales como Córdoba, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta, Jujuy, Resistencia, Formosa, Corrientes y Posadas, hecho que conspira contra el público usuario por la menor disponibilidad de plazas y también contra la ecuación económica de las empresas, al reducir la cantidad de pasajeros a bordo de sus unidades.

## PROFUNDIZACIÓN DEL ANÁLISIS

Tomando en cuenta las razones enunciadas, se resolvió evaluar los posibles emplazamientos para la Estación Intermodal Rosario (E.I.R.). La selección de los mismos se realizó a partir de algunas condiciones excluyentes:

- \*Acceso ferroviario (preferentemente por ambas trochas);
- \*Accesos carreteros;
- \*Disponibilidad de terrenos fiscales.

Sin alcanzar el carácter de excluyentes, otros elementos aportaron criterios para discernir las fortalezas o debilidades de los posibles emplazamientos:

\*Modalidad de operatoria ferroviaria (terminal o pasante);

\*Distancias al Microcentro y al Área Metropolitana en su conjunto;

\*Densidad del entorno urbano y sus características;

\*Potencial de impacto en el entorno urbano inmediato y mediato.

Partiendo de las condiciones excluyentes, resultaron seleccionados los siguientes emplazamientos posibles:

1) Antiguo patio Triángulo del F.C. General Belgrano;

2) Estación Rosario Oeste del F.C. General Belgrano;

3) Estación Ludueña del F.C. General Mitre;

4) Patio Rosario Parada / Cruce Alberdi del F.C. General Mitre;

5) Patio Cadenas del F.C. General Mitre (situado entre las avenidas Alberdi y Francia);

6) Estación Rosario Norte / Patio Barrancas del F.C. General Mitre;

7) Estación Rosario Central del F.C. General Mitre;

8) Puerto de Rosario (sector aldeaño al acceso Ribereño Sur y su intersección con boulevard 27 de Febrero);

9) Estación Rosario Central Córdoba del F.C. General Belgrano.

Los resultados obtenidos se reseñan en los tres cuadros sinópticos que se presentan en páginas 8, 9 y 10. En la página 11, se reproduce el mapa oportunamente confeccionado por la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Santa Fe, y finalmente en la página 12, el mapa actualizado a la fecha, en el que se ha agregado para una mayor comprensión el trazado adoptado en el Pliego de Especificaciones Técnicas emitido por la Secretaría de Transporte de la Nación.

## CONCLUSIONES

La comparación de los resultados demuestra que los mejores emplazamientos aptos para la instalación de la Estación Intermodal Rosario son aquellos situados sobre la Troncal Ferroviaria, es decir, el antiguo Patio Triángulo y la actual estación Rosario Oeste del F.C. General Belgrano. Respaldan esta aseveración factores tales como una ubicación más centrada respecto del conjunto de la trama urbana, así como los mejores y más directos accesos carreteros y ferroviarios por ambas

trochas. La distancia de estos sitios al macrocentro es apenas mayor que las demás alternativas (inclusive la del Patio Rosario Parada / Cruce Alberdi, que es la propuesta de manera oficial la Municipalidad de Rosario). Se excluyen aquellas situadas en el sector más inmediato tales como Rosario Norte, Rosario Central y Central Córdoba, porque resultan desfavorecidas dadas las dificultades de accesibilidad para el transporte automotor de media y larga distancia.

Para el caso del emplazamiento en Patio Rosario Parada / Cruce Alberdi, la accesibilidad carretera es equivalente a la situación actual de la Estación Terminal de Omnibus "Mariano Moreno" (de la que se distancia apenas entre 5 y 8 cuadras), en tanto que la modalidad de operatoria ferroviaria en configuración "terminal" obliga a la inversión del sentido de circulación de las formaciones (no admitido taxativamente para el caso de Rosario por el P.E.T. -artículo 10-), además de ocasionar demoras y molestias a los pasajeros. Asimismo, este sitio es uno de los ubicados más al Norte entre los analizados, quedando a trasmano para los potenciales usuarios de la zona Sur de la ciudad y de aquel cuadrante del Area Metropolitana.

Regresando a los emplazamientos situados en la Troncal Ferroviaria, si bien la estación Rosario Oeste reúne en general las mismas condiciones que el ex Patio Triángulo (lo que la hace apta -al menos en el corto plazo-

como parada del Tren de Alta Velocidad e intercambio con trenes de media o larga distancia en ambas trochas), resulta evidente que la mejor ubicación para la Estación Intermodal Rosario corresponde a este último.

Triángulo cuenta con una superficie de terrenos fiscales disponibles 150 % mayor, así como con la más favorable confluencia de avenidas hacia todos los rumbos. La existencia en el sitio de uno de los mayores asentamientos irregulares de la ciudad, cuya erradicación se planea desde hace varias décadas -independientemente de la instalación de la E.I.R.-, brinda la posibilidad histórica de solucionar este grave problema social de la ciudad mediante una intervención urbanística de gran trascendencia que significará un poderoso elemento vigorizador del entorno. De esta manera, permitirá en conjunto con su situación aldeaña al Centro Municipal de Distrito Oeste (avenida Presidente Perón esquina Felipe Moré), la creación de un polo de desarrollo que avanzará sobre el sector Sud Oeste del Municipio, precisamente el más postergado en la actualidad.

Tal ha sido nuestro cometido, y con la confianza de que este trabajo es un aporte institucional para el desarrollo de nuestra ciudad y su región, lo presentamos a la Opinión Pública con la certeza de nuestras convicciones y la independencia de criterio avalada por más de treinta años de trayectoria en apoyo del transporte ferroviario y eléctrico.



*Diseño digital propuesto para la estación Rosario Oeste.  
Fuente: ALSTOM Argentina*

# AREA METROPOLITANA DE ROSARIO / CIUDAD DE ROSARIO

## ANALISIS ALTERNATIVAS LOCALIZACION ESTACION INTERMODAL PARA PASAJEROS

### CUADROS SINOPTICOS

PARÁMETRO CONSIDERADO	1 TRIÁNGULO	2 ROSARIO OESTE	3 LUDUEÑA	4 CRUCE ALBERDI	5 PATIO CADENAS	6 ROSARIO NORTE	7 ROSARIO CENTRAL	8 PUERTO ROSARIO	9 CENTRAL CORDOBA
ACCESIBILIDAD VIAL HACIA EL CENTRO DE ROSARIO (CORRIENTES ESQ. CORDOBA)	Av. Pie. Perón, Av. Francia, Av. Pellegrini, Bv. Oroño, Córdoba (5800 mts.)	Av. Mendoza, Corrientes (5100 mts.)	Gutenberg, Eva Perón / Córdoba (4800 mts.)	Av. Salta, Corrientes (3700 mts.)	Av. Mongsfeld, Av. Francia, Av. Salta, Corrientes (4100 mts.)	Av. Ovidio Lagos, Córdoba (2500 mts.)	Corrientes (900 mts.)	Bv. 27 de Febrero, Corrientes (4800 mts.)	Bv. 27 de Febrero, Corrientes (3400 mts.)
ACCESIBILIDAD VIAL HACIA EL ÁREA METROPOLITANA (AV. CIRCUNVALACIÓN Y AUTOPISTA A CORDOBA)	Bv. 27 de Febrero, Av. Circunvalación (3800 mts.)	Av. Pellegrini (2700 mts.)	Gutenberg, Santa Fe, Eva Perón, Av. Circunvalación (5800 mts.)	Av. Bordabehere, Bv. Avellaneda, Av. Pellegrini (5100 mts.)	Av. Mongsfeld, Av. Alberdi, Av. Bordabehere, Bv. Avellaneda, Av. Pellegrini (6000 mts.)	Av. Ovidio Lagos, Av. Pellegrini (7500 mts.)	Corrientes, Av. Pellegrini (9300 mts.)	Bv. 27 de Febrero, Av. Circunvalación (10600 mts.)	Bv. 27 de Febrero, Av. Circunvalación (9200 mts.)
ACCESIBILIDAD FERROVIARIA PARA AMBAS TROCHAS	Actualmente solo trocha angosta, debiendo ingresar con trocha ancha a través de la Troncal Ferroviaria, desde ex Cabin 15 hasta Cabin 8 (5700 mts.)	Actualmente solo trocha angosta, debiendo ingresar con trocha ancha a través de la Troncal Ferroviaria, desde Cabin 15 hasta Cabin 8 (5700 mts.)	Anteproyecto analizado por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, con acceso desde el Sur por túnel por debajo del Bv. Avellaneda, desde ex Cabin 15 (5300 mts.)	Actualmente solo trocha ancha, debiendo ingresar con trocha angosta desde Cabin 8 (2000 mts.)	Actualmente solo trocha ancha, debiendo ingresar con trocha angosta desde Cabin 8 (2300 mts.)	Actualmente solo trocha ancha, debiendo ingresar con trocha angosta desde Cabin 8 (3300 mts.)	Actualmente solo trocha ancha, debiendo ingresar con trocha angosta desde Cabin 8 (5100 mts.)	Actualmente solo trocha ancha desde Villa Diegoli, aunque con acceso trocha angosta previsto a corto plazo	Actualmente solo trocha angosta ingresando desde Triángulo), aunque con acceso trocha ancha posible desde el Puerto
MODALIDAD DE OPERATIVIDAD FERROVIARIA	Estación pasante	Estación pasante	Estación pasante	Estación terminal	Estación terminal	Estación terminal	Estación terminal	Estación terminal (o pasante con 6700 mts. trinchera (?))	Estación terminal (o pasante con 6700 mts. trinchera (?))

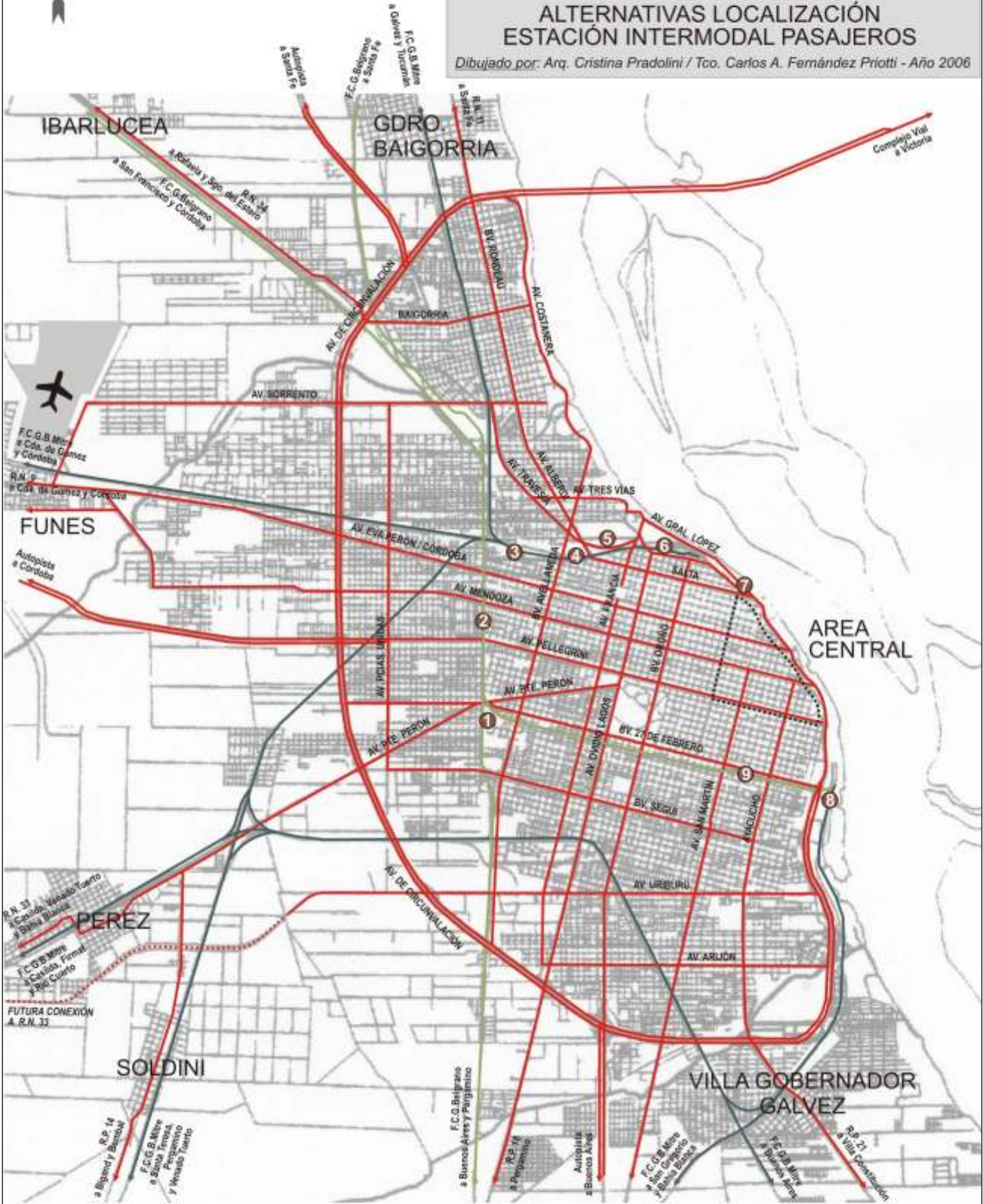


	1	2	3	4	5	6	7	8	9
PARÁMETRO CONSIDERADO	TRIÁNGULO	ROSARIO OESTE	LUDUEÑA	CRUCE ALBERDI	PATIO CADENAS	ROSARIO NORTE	ROSARIO CENTRAL	PUERTO ROSARIO	CENTRAL CÓRDOBA
DISPONIBILIDAD DE TERRENOS FISCALES (APROX.)	105.000 m <sup>2</sup> (700 x 300 / 2)	40.000 m <sup>2</sup> (500 x 80)	75.000 m <sup>2</sup> (500 x 150)	240.000 m <sup>2</sup> (1200 x 200)	90.000 m <sup>2</sup> (600 x 150)	90.000 m <sup>2</sup> (600 x 150)	32.000 m <sup>2</sup> (400 x 80)	Sin información	50.000 m <sup>2</sup> (500 x 100)
SITUACIÓN DE OCUPACIÓN ACTUAL DE LOS TERRENOS FISCALES	Alto grado de ocupación por asentamientos irregulares	Zona ferroviaria en servicio, con moderado riesgo de ocupación por asentamientos irregulares	Zona ferroviaria en servicio	Zona ferroviaria en servicio	Zona ferroviaria en servicio	Zona ferroviaria en servicio	Desafectada de la explotación ferroviaria, parquizada y dedicada a usos administrativos, recreativos y culturales	Sin información	Zona ferroviaria en servicio, con moderado riesgo de ocupación por asentamientos irregulares
INSTALACIONES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD	Ninguna	Estación Rosario Oeste (F.C. General Belgrano / Belgrano Cargas S.A.)	Patío Rosario Parada (F.C. General Mitre / Nuevo Central Argentino S.A.)	Patío Rosario Parada (F.C. General Mitre / Nuevo Central Argentino S.A.)	Patío Cadenas (F.C. General Mitre / Nuevo Central Argentino S.A.)	Estación Rosario Norte (F.C. General Mitre / Nuevo Central Argentino S.A.)	Isla de los Inventos y Distrito Centro (Municipalidad de Rosario)	Sin información	Estación Rosario C.C. (F.C. General Belgrano / Belgrano Cargas S.A.)
CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO URBANO	Zona de densidad baja, marcadamente degradada	Zona de densidad medio baja	Zona de densidad medio baja	Zona de densidad media	Zona de densidad media, con posibilidad de aumento de densidad a futuro	Zona de densidad media	Zona de alta densidad	Zona de densidad medio baja	Zona de densidad media
ACCESOS CARRETEROS DESDE ARTERIAS DE ALTA CIRCULACIÓN	Optima situación para ingreso de ómnibus de gran porte, desde la Avenida de Circunvalación (2700 mts.)	Optima situación para ingreso de ómnibus de gran porte, desde la Avenida de Circunvalación (2800 mts.)	Ingreso moderadamente conflictivo de ómnibus de gran porte, desde la Avenida de Circunvalación (3800 mts.)	Ingreso moderadamente conflictivo de ómnibus de gran porte, desde la Avenida de Circunvalación (5300 mts.)	Ingreso moderadamente conflictivo de ómnibus de gran porte, desde la Avenida de Circunvalación (6200 mts.)	Ingreso conflictivo de ómnibus de gran porte, desde la Avenida de Circunvalación (6900 mts.)	Ingreso altamente conflictivo de ómnibus de gran porte, desde la Avenida de Circunvalación (8400 mts.)	Ingreso no conflictivo de ómnibus de gran porte, desde el Acceso Sur a Puerto [pero aumenta trayectos para la mayoría de los servicios] (100 mts.)	Ingreso moderadamente conflictivo de ómnibus de gran porte, desde el Acceso Sur a Puerto [pero aumenta trayectos para la mayoría de los servicios] (1400 mts.)

PARÁMETRO CONSIDERADO	1 TRIÁNGULO	2 ROSARIO OESTE	3 LUDUEÑA	4 CRUCE ALBERDI	5 PATIO CADENAS	6 ROSARIO NORTE	7 ROSARIO CENTRAL	8 PUERTO ROSARIO	9 CENTRAL CORDOBA
COMPATIBILIDAD CON SERVICIOS FERROVIARIOS METROPOLITANOS	Óptima complementación con servicios procedentes de toda el Área Metropolitana	Óptima complementación con servicios procedentes de toda el Área Metropolitana	Requiere inversión de cabecera para trenes a / desde el Sur, con destino o procedentes del Área Central de Rosario	Óptima complementación con servicios procedentes de toda el Área Metropolitana	Óptima complementación con servicios procedentes de toda el Área Metropolitana	Óptima complementación con servicios procedentes de toda el Área Metropolitana	Óptima complementación con servicios procedentes de toda el Área Metropolitana	Difícil acceso para servicios procedentes del sector Centro - Norte del Área Metropolitana (excepto en caso de instalarse trinchera o túnel por traza del Ramal CC.2)	Difícil acceso para servicios procedentes del sector Centro - Norte del Área Metropolitana (excepto en caso de instalarse trinchera o túnel por traza del Ramal CC.2)
IMPACTOS ADICIONALES (TRANSPORTE FERROVIARIO)	Posibilidad de emplear la bitrocha tendida sobre la Troncal Ferroviaria, para el mantenimiento rápido de trenes de carga	Posibilidad de emplear la bitrocha tendida sobre la Troncal Ferroviaria, para el mantenimiento rápido de trenes de carga	Acceso por túnel, exclusivo para trenes de pasajeros	Requiere desocupar (al menos parcialmente) el Patio Rosario Parada	Requiere desocupar el Patio Cadenas	Requiere desocupar instalaciones de carga y descarga próximas a la Estación Rosario Norte	---	---	---
IMPACTOS ADICIONALES (TRANSPORTE AUTOMOTOR)	Mejora la accesibilidad respecto de la actual Estación Terminal de Ómnibus "Mariano Moreno"	Mejora la accesibilidad respecto de la actual Estación Terminal de Ómnibus "Mariano Moreno"	Situación equivalente a la actual	Situación equivalente a la actual	Mayor complejidad de ingreso	Alta complejidad de ingreso	Alta complejidad de ingreso	Mayor complejidad de ingreso	Mayor complejidad de ingreso
IMPACTOS ADICIONALES (ASPECTOS URBANOS)	Posibilidad de transformar barrios marginales en áreas de calidad urbana	Aumento de calidad urbana en área actualmente semiperiférica	Aumento de calidad urbana en área actualmente semiperiférica	Posible conflictividad por presencia de mayores densidades urbanas en el entorno	Posible conflictividad por presencia de mayores densidades urbanas en el entorno	Posible conflictividad por presencia de mayores densidades urbanas en el entorno	Posible conflictividad por presencia de mayores densidades urbanas en el entorno	Aumento de calidad urbana en área actualmente degradada	Posible conflictividad por presencia de mayores densidades urbanas en el entorno
OTROS IMPACTOS ADICIONALES							Óptima ubicación para futura terminal de servicios metropolitanos		

**ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO**  
**CIUDAD DE ROSARIO**  
**ALTERNATIVAS LOCALIZACIÓN**  
**ESTACIÓN INTERMODAL PASAJEROS**

Dibujado por: Arq. Cristina Pradolini / Tco. Carlos A. Fernández Priotti - Año 2006



**Referencias**

	Autopista		Triángulo		Rosario Norte
	Arterias Primarias		Rosario Oeste		Rosario Central
	Ferrocarril Trocha 1,676 m.		Ludueña		Puerto Rosario
	Ferrocarril Trocha 1,000 m.		Cruce Alberdi		Central Córdoba
			Patio Cadenas		

