



PROYECTO DE LEY

Artículo 1 °.- Impónese el nombre Roberto “Beto” Larrosa al Parador Norte de los incluidos en la obra denominada “Loop Premetro en Barrio Gral Savio puesta en valor paradores”.-

Artículo 2 °.- Publíquese y cúmplase con lo dispuesto en los Artículos 89° y 90° de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 3 °.- Comuníquese, etc.



FUNDAMENTOS

Sra Presidente:

El 27 de agosto de 1987 comenzó a operar la Línea de Tranvía denominada Premetro, constituyéndose en la primera línea tranviaria construida en la Ciudad de Buenos Aires desde el cese de esos servicios en 1963. El Premetro fue concebido como un ramal alimentador de la Línea E de subterráneos, dotado de modernos coches y proyectado con el objetivo de fortalecer la conectividad de los barrios del sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Esta línea nació del impulso y la visión de un ciudadano comprometido con el desarrollo urbano, cuya dedicación y esfuerzo reflejaron una constante vocación por mejorar la calidad de vida de los habitantes de esa zona históricamente postergada de la Ciudad.

En 1984 el Concejal MC Roberto Larrosa, ya fallecido hace una década, ideó un transporte eficiente y no contaminante, y propuso extender la Línea E de trenes subterráneos hasta los confines del Sur de la Ciudad,

El proyecto innovador para la construcción del Premetro se inició en el año 1984, en los albores de la incipiente democracia. En ese contexto, Roberto Larrosa comenzó a delinear el plan que daría origen a lo que hoy se conoce como Premetro. Junto con sus asesores técnicos, analizó diversos proyectos orientados a conectar el sur de la Ciudad de Buenos Aires con las áreas centrales, y de esos estudios surgió la idea de una línea tranviaria a nivel, concebida como un medio de transporte moderno, accesible y eficiente para los barrios del sur.

Una vez definida la tipología del sistema de transporte, basado en una tecnología no contaminante —un pensamiento avanzado para una época en la que la sustentabilidad y las energías renovables aún no constituían una prioridad—, Roberto Larrosa inició un recorrido por las distintas dependencias de la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Su propósito era obtener el respaldo institucional y los recursos necesarios para llevar adelante las obras y adquirir el material rodante. Finalmente, tras múltiples reuniones con el entonces Intendente, doctor Julio César Saguier, y con sus funcionarios, logró el apoyo del Ejecutivo municipal.

Con ese respaldo, Larrosa comenzó a trabajar en el ámbito del entonces Honorable Concejo Deliberante, junto a los concejales de su bancada, la Unión Cívica Radical, y con el acompañamiento de otras fuerzas políticas, a fin de impulsar y aprobar la ordenanza que daría marco al proyecto del Premetro.



En una época en la que el acceso a la información no era tan sencillo como en la actualidad, Roberto Larrosa emprendió una intensa búsqueda de documentación sobre los sistemas de transporte similares que se utilizaban en Europa. En ese proceso logró establecer contacto con una empresa alemana dedicada a la fabricación de este tipo de vehículos.

Con el fin de conocer en profundidad la tecnología y su funcionamiento, organizó un viaje de funcionarios y concejales a Alemania, donde pudieron visitar las fábricas y recorrer las ciudades en las que este sistema de transporte terrestre ya operaba, realizando pruebas directas de las unidades.

Tras un prolongado trabajo de planificación y gestión, el proyecto fue finalmente aprobado en enero de 1984 por el Honorable Concejo Deliberante mediante la Ordenanza N° 40.324/84, impulsada por el concejal Roberto Larrosa, vecino del barrio de Villa Lugano e histórico dirigente de la Unión Cívica Radical en la zona.

El proyecto revestía una importancia estratégica para el desarrollo del sur del área metropolitana, ya que contemplaba la suscripción de un convenio entre Subterráneos de Buenos Aires y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires para la realización conjunta de obras en territorio provincial. Asimismo, se preveía la posibilidad de extender el trazado hacia los partidos de Lanús, La Matanza y Puente La Noria, partiendo desde Nueva Pompeya.

El plan original comprendía la creación de dos nuevas líneas de Premetro, denominadas Línea E1 y Línea E2. La línea E1 se habría extendido desde la cabecera de la Línea E del subte, siguiendo un trazado paralelo a la Autopista Dellepiane hasta el Barrio Piedrabuena; sin embargo, esta obra nunca superó la etapa de proyecto. La Línea E2 tenía como destino final el complejo habitacional Lugano 1 y 2, y su recorrido abarcaba los barrios de Bajo Flores, Nueva Pompeya, Villa Soldati, Villa Lugano y Villa Riachuelo.

A los efectos de la licitación, la obra se dividió en dos tramos. En 1985 se adjudicó el primer tramo, comprendido entre Plaza de los Virreyes y la intersección de Fernández de la Cruz y Larrazábal, a un consorcio integrado por Techint, SADE, Polledo y Desaci. En abril de 1986, el segundo tramo —hasta Villa Lugano— fue adjudicado a las empresas Benito Roggio, Bacigalupi, De Stefano y Ormas.

Si bien la norma sancionada preveía la construcción de un circuito de vía simple (loop) en Villa Lugano, el proyecto fue posteriormente modificado, construyéndose finalmente dos ramales: Centro Cívico y General Savio, que son los que se mantienen en funcionamiento hasta la actualidad.

La infraestructura de la Línea E2 responde al concepto de línea tranviaria moderna o, como la definen los ingenieros Martínez y Agosta, a un sistema ferroviario liviano o metro liviano. En algunos tramos, la vía se encuentra segregada de la calzada vehicular y cuenta



con infraestructura exclusiva —como el puente que cruza las vías de la línea Belgrano Sur—, mientras que en otros sectores las vías se ubican en el centro de la calzada, compartiendo el espacio con la circulación vehicular.

El servicio fue inaugurado el 27 de agosto de 1987, en un acto encabezado por el entonces intendente Facundo Suárez Lastra, quien meses atrás había sucedido al fallecido intendente Julio Cesar Saguier. A modo de homenaje, la estación de transferencia de Plaza de los Virreyes fue nombrada en su honor.

El recorrido viaje entre Intendente Saguier-General Savio-Intendente Saguier es de 14,8 km, y el de Intendente Saguier-Centro Cívico-Intendente Saguier es de 12,8 km. El viaje directo Intendente Saguier-General Savio es de 7,4 km y el de Intendente Saguier-Centro Cívico, de 6,4 km. La extensión total es de 6,9 km de vía doble y 500 m de vía simple (en el ramal Centro Cívico). Hoy transporta más de 400 mil personas al año. Esto nos da la magnitud e importancia que tiene esta línea de transporte

En resumen, estamos ante una línea con pasado, presente y futuro, concebida para continuar mejorando la conectividad de los vecinos del sur de la Ciudad. El Premetro nació del trabajo, la visión y el amor por los barrios del sur de un concejal que dedicó su vida al servicio público y a la mejora de las condiciones de vida del pueblo del sur, históricamente postergado dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta Legislatura, y con ella la Ciudad de Buenos Aires, debe rendir homenaje, a casi cincuenta años de su creación, al ideólogo y creador de este servicio de transporte terrestre conocido como Premetro.

En tal sentido, y en relación con la Licitación N.º 239/24 de Subterráneos de Buenos Aires (SBASE), referida al “Loop Premetro en Barrio General Savio – Puesta en valor de paradores”, que prevé la construcción de tres nuevos paradores denominados Norte, Centro y Sur, se propone designar con el nombre **Roberto “Beto” Larrosa** al **Parador Norte**, en reconocimiento al ideólogo y hacedor del proyecto original del Premetro, símbolo del compromiso con la integración y el desarrollo del sur de la Ciudad.