



MESA DE ENTRADAS

Expte. N° 5537/2025
Fecha de Entrada: 02/07/2025
Firma: [Firma] 13:00hs**HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE DE SAN PEDRO**

San Pedro 2 de Julio 2025

Señor Presidente HCD , concejal Pablo Osvaldo Vlaeminck: Me dirijo a usted a los efectos de ingresar el siguiente expediente para su tratamiento

AUTOR: Martin Rivas

PROYECTO DE ORDENANZA**VISTO:**

Lo dispuesto mediante la Ordenanza N.º 5260 / 2002 Creación Registro Municipal de Construcciones, Monumentos y Testimonios de Valor Histórico del Partido de SAN PEDRO, destinado a contener el detalle pormenorizado de los mismos, a efectos de prever su conservación y puesta en valor, con fines culturales, artísticos y turísticos, y

CONSIDERANDO:

Que San Pedro atesora los testimonios de un emprendimiento ejemplar realizado por el Ingeniero Eduardo Depietri, creador del Puerto de San Pedro y de la línea de Ferrocarriles económicos, concebida en el marco de la Ley Provincial N.º 2861, los cuales se hayan comprendidos en las previsiones como Bienes Históricos;

Que resulta de interés el conocimiento de la Ley 2861, en especial en lo relacionado con algunas mandas con proyección histórica, por lo cual la transcribimos textualmente:

"LEY 2861

Se autoriza la construcción y explotación de Ferrocarriles agrícolas y económicos.

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS, ETC.

ARTÍCULO 1.- Autorícese la construcción y explotación de ferrocarriles agrícolas y económicos en todo el territorio de la Provincia.

ARTÍCULO 2.- Las concesiones serán acordadas por la autoridad administrativa.

ARTÍCULO 3.- La autoridad administrativa solicitará del Excelentísimo Gobierno de la Nación, la libre introducción de los materiales necesarios para la construcción y explotación exclusiva de los ferrocarriles concedidos.

ARTÍCULO 4.- La autoridad administrativa intervendrá en la fijación de las tarifas, sólo cuando el producido de la línea exceda al ocho por ciento del capital invertido.

ARTÍCULO 5.- Las tarifas deberán ser justas y uniformes, pudiendo, sin embargo, las empresas, reducir sus precios en favor de aquellos cargadores que se obliguen a proporcionar, en períodos dados, un *mínimum* de toneladas de carga. Esta concesión se hará extensiva a todos los que la soliciten en igualdad de condiciones y no podrá hacerse sin previa comunicación a la autoridad administrativa.

ARTÍCULO 6.- La autoridad administrativa reglamentará la construcción y explotación de las líneas férreas, debiendo sujetarse a las prescripciones siguientes:

- 1. El ancho de la vía o trocha será de un metro para las líneas principales.**
- 2. Los ramales o vías auxiliares de estos ferrocarriles o de los que ya existen en explotación, podrán ser de 0,75 y 0,60 de trocha.**
- 3. Las líneas podrán ser extendidas sobre los caminos públicos y calles de los ejidos de los pueblos, a un costado de los mismos, siempre que se hallen en las condiciones requeridas y debiendo la empresa cuidar de sus desagües.**

ARTÍCULO 7.- Será obligación de toda empresa construir las obras necesarias para garantizar el buen funcionamiento y seguridad de estos ferrocarriles dentro del carácter que les es propio.

ARTÍCULO 8.- El Gobierno de la Provincia se reserva el derecho de la expropiación de estos ferrocarriles, a contar desde los veinte años del comienzo de su explotación, debiendo su valor ser fijado por árbitros, más un veinte por ciento, y de conformidad con las disposiciones de las leyes vigentes.

ARTÍCULO 9.- Las concesiones de estos ferrocarriles no podrán ser transferidas sin el consentimiento expreso de la Legislatura.

ARTÍCULO 10.- Las concesiones se considerarán caducas, siempre que la construcción de las líneas concedidas no hubiere comenzado dentro del término de un año después de obtenida la concesión.

ARTÍCULO 11.- Declárase de utilidad pública los terrenos que fuesen necesarios para la construcción de la vía y sus dependencias.

debiendo ajustarse la expropiación a las leyes vigentes de la Provincia sobre la materia.

ARTÍCULO 12.- La Provincia concede en propiedad perpetua, mientras exista el ferrocarril, los terrenos fiscales que hayan de ocupar la vía y sus dependencias.

ARTÍCULO 13.- Las propiedades muebles e inmuebles que constituyan estos ferrocarriles y que sean necesarias para su explotación y tráfico, estarán exentas de todo impuesto provincial o municipal mientras el producido de la línea no alcance al ocho por ciento del capital invertido en su construcción. Además, el Poder Ejecutivo gestionará del Excelentísimo Gobierno de la Nación, la exención de los impuestos nacionales en iguales condiciones.

ARTÍCULO 14.- A los efectos del artículo precedente, los gastos quedarán fijados en el sesenta por ciento de las entradas brutas, debiendo todo aumento de capital ser reconocido por la autoridad administrativa, una vez librada la línea al servicio público.

ARTÍCULO 15.- Durante quince años no se podrán establecer nuevas líneas férreas o ramales paralelamente a las ya concedidas, a distancias menores de quince kilómetros, a contar a uno y otro lado de la línea, la que sólo podrá ser cruzada bajo ángulos no menores de treinta grados. Exceptúense las zonas comprendidas por un radio de cuarenta kilómetros, a contar de la Capital Federal y de la Provincia, y a veinticinco kilómetros de los puertos de embarque, en que podrán hacerlo a cualquier distancia.

ARTÍCULO 16.- Toda empresa está obligada a permitir sobre sus líneas la circulación de carruajes de carga o de pasajeros, de otras compañías, mediante el pago de peaje fijado de común acuerdo; y, en caso de disconformidad, con la intervención de la autoridad administrativa.

ARTÍCULO 17.- Toda empresa está obligada a la construcción de una línea telegráfica o telefónica a un costado de la vía.

ARTÍCULO 18.- No será obligatorio el uso de cercados de la línea; ni de barreras y guarda ganados, con excepción de aquellos parajes en que el Poder Ejecutivo los crea indispensables, en cuyo caso podrá exigir su colocación.

ARTÍCULO 19.- Si se presentasen dos o más peticionantes solicitando líneas que recorran el mismo trayecto o estén dentro de la misma zona de explotación, no podrá darse sino una de ellas, debiendo ser preferida aquella que ofrezca más garantía de seriedad al Estado, mayores beneficios a los intereses públicos y que concurren a los puertos de la Provincia. En igualdad de condiciones deberá primar la prioridad de la fecha de presentación.

ARTÍCULO 20.- Las empresas podrán establecer su administración en cualquier punto del territorio de la Provincia, debiendo tener un representante legal en la ciudad de La Plata.

ARTÍCULO 21.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley.

ARTÍCULO 22.- Quedan derogadas las disposiciones vigentes que se oponen a la presente Ley.

ARTÍCULO 23.- Comuníquese, etc.

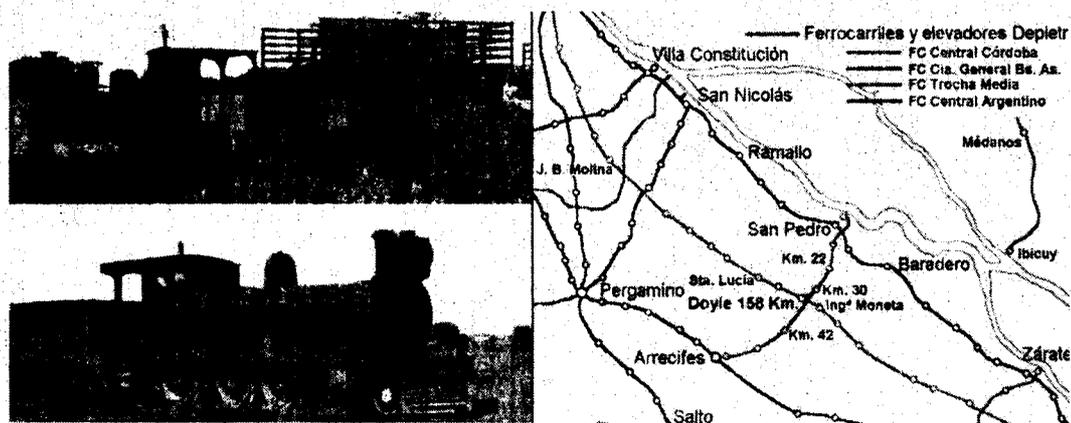
Que la empresa Sociedad Anónima Ferrocarriles y Elevadores Depietri, recibió de la Provincia de Buenos Aires la primera Concesión de tierras para el proyecto de Ferrocarril, con fecha 20 de abril de 1926, por lo cual a principios de la década de 1930 el Ingeniero Eduardo Depietri dio comienzo el tendido desde el puerto de San Pedro hacia Arrecifes, y la construcción de la planta elevadores, hallándose con el cruce con el ferrocarril Central Argentino en las proximidades del pueblo, a 30 km, generando un conflicto con los intereses británicos, alcanzando la solución en 1935;

Que, en el transcurso de aquel tiempo Depietri logró el tendido de 68 km de vías de los 1.500 km proyectados, y la construcción de estaciones intermedias que, sumadas a la estación Terminal en San Pedro y los galpones destinados a depósito de cereal, hacían posible la salida de la producción regional por el puerto de San Pedro. La diferencia de nivel entre la barranca y la costa se había resuelto con una vía en pendiente por la que bajaban los vagones asistidos con cables y malacates.

Que, frente al Puerto, las instalaciones ocupaban 16 hectáreas, hallándose la Terminal, los Talleres, la Usina, el Depósito de materiales y herramientas, Edificios administrativos, Vías y desvíos del ferrocarril con una serie de balanzas para pesaje de las cargas transportadas en los vagones. Además, construyó tres galpones para almacenamiento de granos embolsados: "El primero tiene en todo su largo una cinta de embarque con una serie de tolvas de recepción a bajo nivel; Tolvas que tienen 60 m de largo. A ambos lados de este galpón se hallaba el tendido de vías de trocha angosta. Los otros dos galpones tienen igualmente vías, pero de un solo costado"

Que dicho ferrocarril constituyó un hito histórico de relevancia, pues, a pesar de la evolución desfavorable de los negocios generados por el transporte de granos desde la cuenca productiva de la Pampa húmeda, logró consolidarse llegando hasta Arrecifes, ocupando para el tendido de las vías las tierras fiscales en los terrenos concesionado por el Gobierno de la provincia de Buenos Aires en 1926, conforme a los Artículos N° 11 y 12 de la referida Ley N° 2861.

Que el emprendimiento, conocido como el "Plan General de Ferrocarriles Económicos", fue operado por Ferrocarriles y Elevadores Depietri (FCED), construyendo una línea económica de 1000 mm de trocha angosta recorriendo la concesión de tierras otorgada en 1926, por la cual las líneas podían extenderse sobre los caminos públicos y calles de los ejidos de los pueblos, a un costado de los mismos, debiendo la empresa cuidar los desagües;



Mapa del trazado del Ferrocarril Depietri

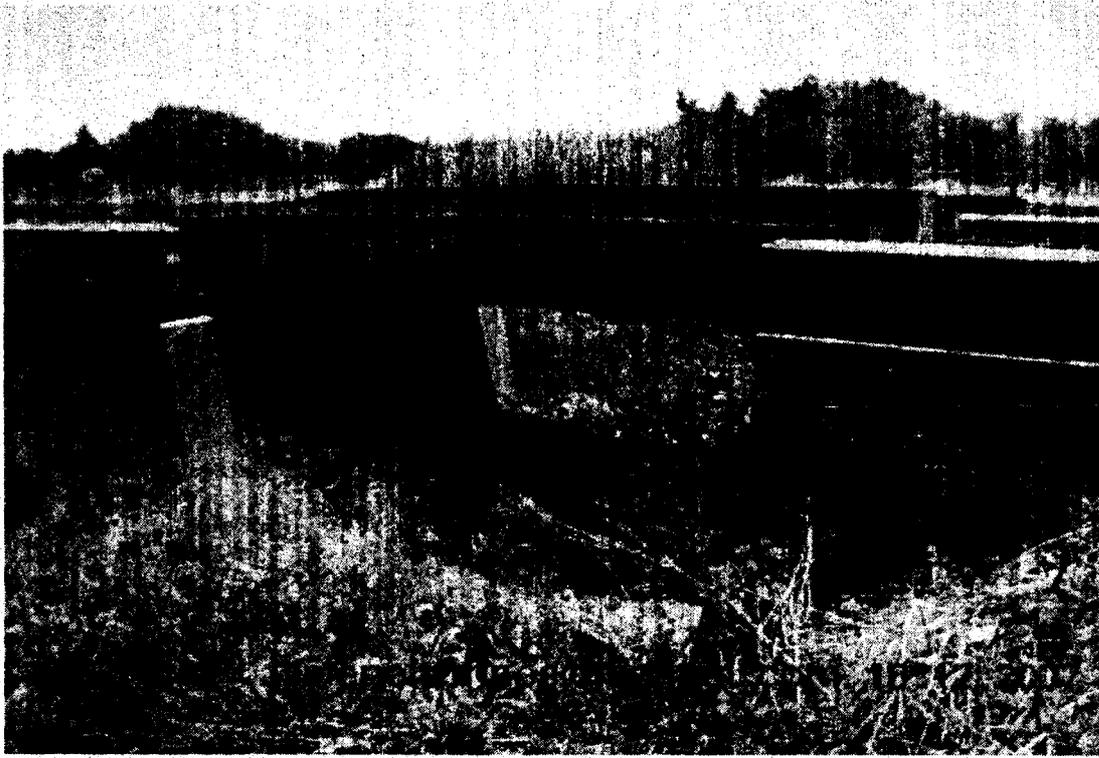
Que el ferrocarril Depietri se convirtió en un símbolo del emprendedurismo privado y contribuyó al desarrollo de la región, por cuanto completó la construcción del Puerto de San Pedro, inaugurado el 25 de mayo de 1933;

Que la nacionalización de puertos dispuesta por el Gobierno Nacional y la complementaria del Gobierno Provincial, por el año 1947, despojó a Depietri del total de su inversión y el material quedó teóricamente protegido por la División de Electricidad y Mecánica del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, aunque en realidad, por el abandono progresivo y el deterioro de las instalaciones todo quedó obsoleto y a merced de su robo. Don Eduardo Depietri entabló un largo juicio hasta que en 1975 la Justicia dispuso que el estado debía pagarle la indemnización por los bienes expropiados: la arbitrariedad y la injusticia habían triunfado sobre la iniciativa privada y el progreso;

Que, rumbo a Arrecifes por la ruta provincial 191 y a poco de haber cruzado la Autopista Panamericana, hallamos la estación Km14, seguida por la estación Km 22. Luego, llegando casi al cruce con el FC Central Córdoba (actual FC Belgrano) está la Estación del Km 30, también relativamente bien conservada. Siguiendo un poco más encontramos el cruce bajo nivel con el FCCC, pegado también a la Ruta

Provincial 191 y a la entrada de pueblo Doyle y unos kilómetros más adelante, pasando el acceso asfaltado a Santa Lucía, se encuentra sobre mano derecha, bien cerca de la banquina, la Estación Km 35.

Imágenes ilustrativas:



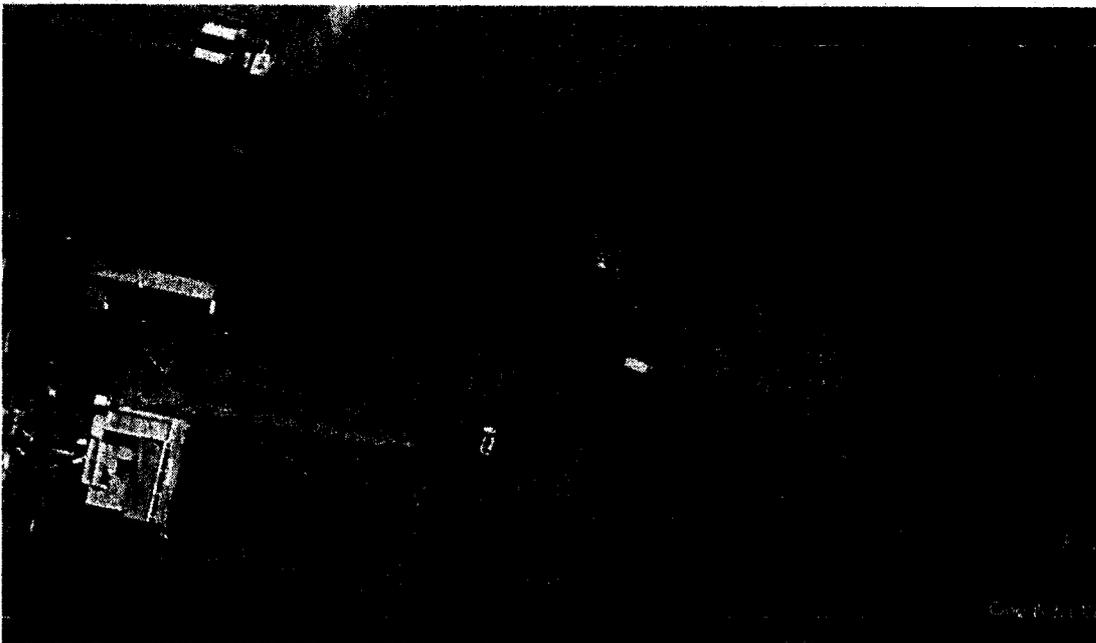
Paso del FC Depietri bajo el FC Central Argentino (Actual Bmé Mitre)



Puente bajo un camino vecinal



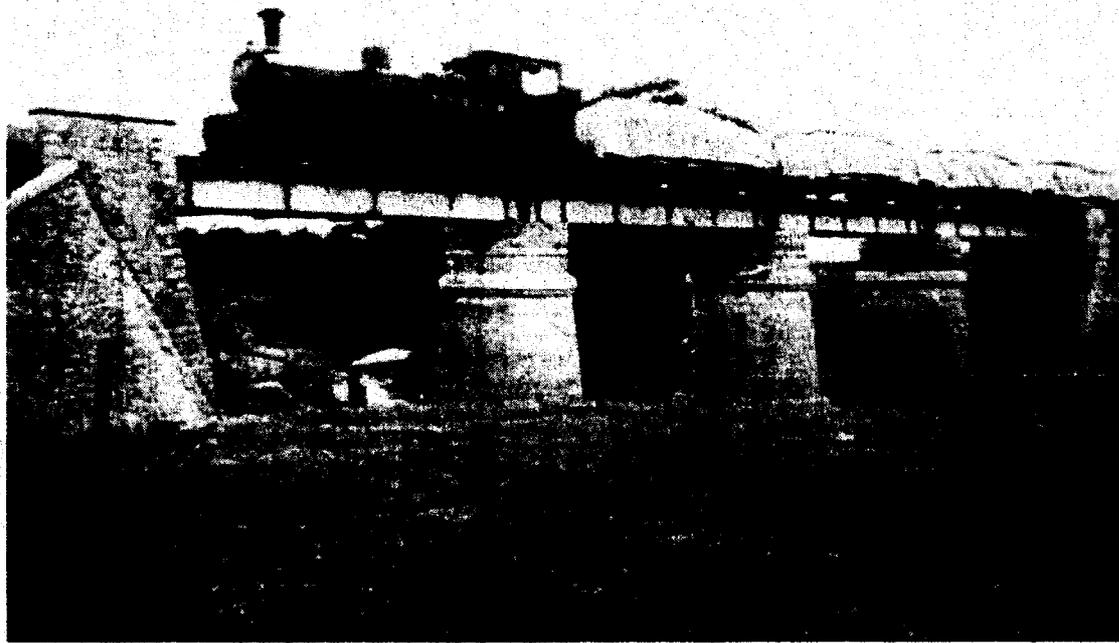
Estacion Km 14, al borde de la ruta



Vista aérea de la Estación Km14, donde se aprecia su edificación junto a la ruta, en terreno del Estado Provincial.



Restos del puente sobre el rio Tala





Estación Km 22



Estación Km 22 recientemente demolida, pese a su protección como Bien Histórico.



Estación Km 30 junto a la Ruta Provincial 191



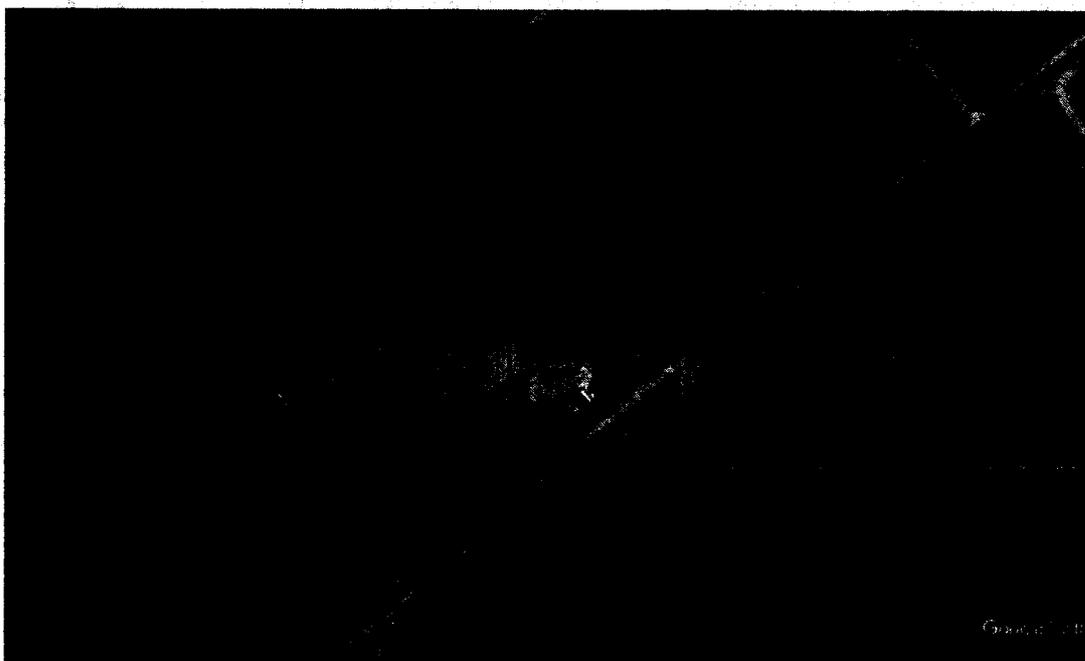
Vista aérea. Se verifica su edificación en tierras del Estado Provincial



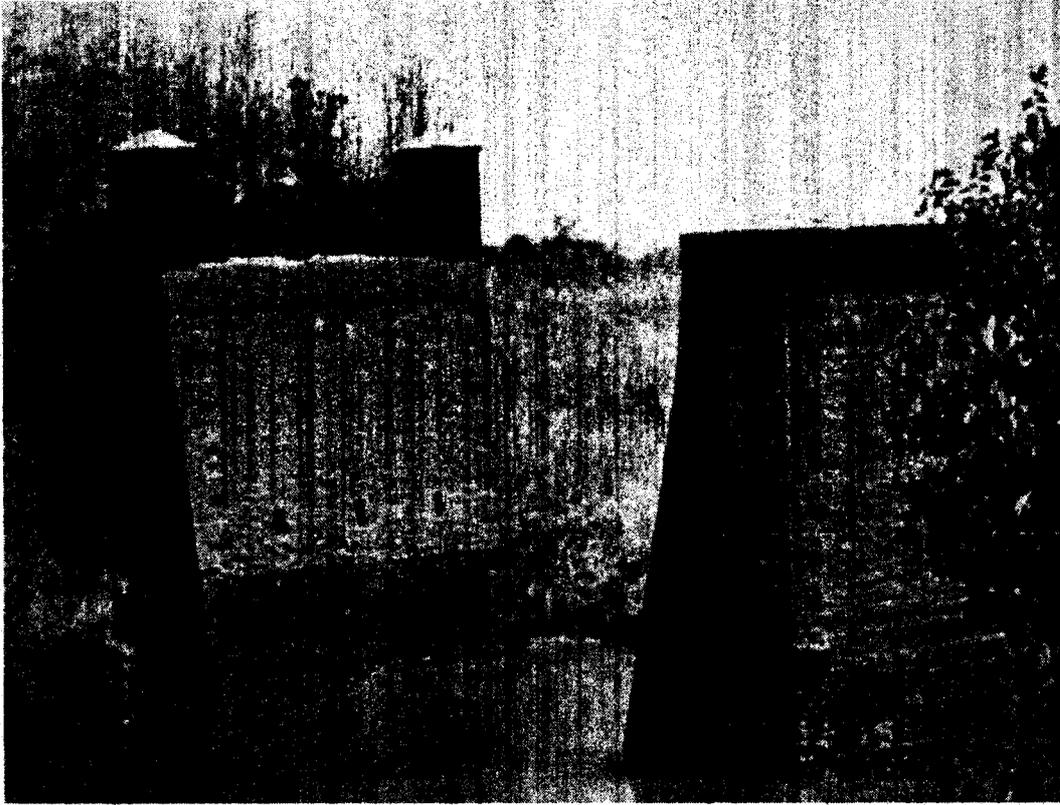
Puente del FC Central Cordoba (actual Belgrano sobre el FC Depietri)



Estación Km 35



Vista aérea de la Estación Km 35 edificada legalmente en terrenos del Estado Provincial.



Si bien el trazado continúa, la próxima referencia son los pilares del puente sobre el arroyo Burgos, donde finaliza el Partido de San Pedro y comienza el de Arrecifes.

FUENTE: <https://www.alepolverines.com.ar/Viajes/Depietri/Depietri.htm>
Alejandro Tumanoff - Siguiendo los rastros del Ferrocarril Depietri
Arqueología Ferroviaria en la provincia de Buenos Aires 15 de Diciembre de 2007

Textos y Fotos: Fabían Pesikonis - Para Plataforma14 – Buenos Aires – Diciembre 2007 <https://plataforma14.com.ar/?p=566>

Que, tal como lo dispone la Ley Provincial N° 2861, Art. 11 y 12 las Estaciones y el tendido de líneas férreas, se encuadraron en la previsión de asentamientos en los terrenos cedidos por la Provincia de Buenos Aires, motivo por el cual procede la identificación de todos los hitos históricos, a los efectos de evitar nuevas intervenciones como la registrada recientemente, cuando se demolió la Estación Km 22;

Que las previsiones punitivas en el Código Municipal de Faltas resultan inocuas por cuanto fija un 500% del salario mínimo municipal para las demoliciones no autorizadas, por lo cual procede su modificación, estableciendo penalidades pecuniarias elevadas y la obligación de reconstrucción del bien destruido con cargo al causante;

Que, en mérito a los antecedentes desarrollados y ante el perjuicio obrado en el Patrimonio Histórico de San Pedro,

EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE DE SAN PEDRO, EN USO DE SUS ATRIBUCIONES, SANCIONA LA SIGUIENTE

ORDENANZA

ARTÍCULO 1º: Todos los hitos, construcciones, lugares y testimonios históricos, serán identificados con paneles recordativos proporcionales al espacio disponible y sin afectar la vista ni los intereses de los eventuales propietarios u ocupantes actuales.

ARTÍCULO 2º: En cumplimiento de lo dispuesto en el Art 1º precedente, el D.E. Municipal, dentro de los treinta días hábiles contados a partir de la aprobación de la presente Ordenanza, dispondrá la colocación de paneles ilustrativos para identificar los testimonios y obras históricas pertenecientes al Ferrocarril Depietri, ubicándolas en su frente sobre el terreno de propiedad estatal conforme a la Ley Provincial N° 2861, notificando por medios fehacientes a los propietarios linderos u ocupantes, acerca de la condición histórica de los bienes.

ARTÍCULO 3º: El D.E. Municipal realizará un convenio con los ocupantes de las Estaciones Km.14, Km 22 – aún cuando esté demolida en parte - Km 30, Km 35 para la habilitación de un espacio donde se exhiban fotografías y eventual material ferroviario proveniente del Ferrocarril Depietri, integrando la propuesta en la oferta turística ofrecida por la Dirección municipal de Turismo, además de Cultura y Educación.

ARTÍCULO 4º: El D.E. Municipal intimará a los propietarios u ocupantes de los edificios de las Estaciones del Ferrocarril Depietri para que procedan a la reparación, pintura exterior y su debida conservación.

ARTÍCULO 5º: En los casos de incapacidad de medios o imposibilidad comprobada del cumplimiento de lo normado mediante el Art. 4º precedente, la Municipalidad procederá a la realización de las obras por administración, aplicándose lo dispuesto en el Art.6 de la Ordenanza 5260/2002. Asimismo, en los casos de propietarios que hayan extendido su propiedad englobando las Estaciones, se les requerirá similares previsiones y la inhabilitación para disponer de los bienes históricos identificados.

ARTÍCULO 6º: De forma.

MARTIN RIVAS
CONCEJAL MUNICIPAL
BLOQUE "JUNTOS POR EL CAMBIO"
H. CONCEJO DELIBERANTE SAN PEDRO