



# ¿Tiene futuro el tren?

ALEJANDRO RASCOVAN (CONICET/UBA/UDEM)  
31 DE OCTUBRE DE 2016

---

En términos políticos el tren<sup>1</sup> es usado como un recurso. La ecuación tren=desarrollo fue y es utilizada por políticos y estadistas de todo el espectro ideológico desde 1854 hasta el presente. Y, tiene sentido. La Argentina moderna, esa que nace con Bartolomé Mitre a la cabeza, con los idearios de Alberdi y la incorporación del país al sistema internacional como proveedora de materias primas fue sólo posible gracias a la construcción de líneas férreas.

---

1. En sentido amplio nos referimos a tren como la unión entre los servicios ferroviarios de cargas y de pasajeros, a la infraestructura –vías, señales, etc.– y al material rodante.

Pero aún más, como bien afirmaron Schvarzer y Gómez (2006),<sup>2</sup> el Ferrocarril Oeste –la primera línea construida– fue la primera empresa capitalista moderna de Argentina. Ese país, erguido sobre la base de la exportación de productos agropecuarios desde los sectores pampeanos, fue también nutrido de inmigrantes que realizaban el camino inverso –desde Europa hasta el puerto de Buenos Aires– y en ferrocarril a poblar el “vasto desierto”. En ese sistema interactuaron –en armonía y conflicto– capitales privados locales y foráneos, especuladores e industriales capitalistas, ingenieros y políticos; y logró como resultado una de las redes ferroviarias más extensas del mundo cuyas complejidades pasadas repercuten hasta nuestros días.

Las complejidades a las que nos referimos van desde aspectos técnicos –existencia de tres trochas ferroviarias a lo largo del país y alimentaciones eléctricas y diésel– pasando por la relación política entre la Ciudad de Buenos Aires, el gobierno nacional y los gobiernos provinciales, hasta la idea de proyectos de país que diversos grupos sociales producen y vuelcan sobre el ferrocarril.

Para acercarnos lo más próximo a una respuesta de si tiene futuro el tren, es necesario plantear los diferentes escenarios para cada tipo de servicios: cargas, pasajeros interurbanos, pasajeros en AMBA y pasajeros urbanos en otras ciudades.

El ferrocarril de cargas se alimenta principalmente de las necesidades de los actores económicos. Entonces, si volvemos a la idea de que el tren es desarrollo, recurso retórico largamente utilizado, no podemos sino remarcar que la infraestructura ferroviaria y los servicios son nada más y nada menos que los pilares de un modo de producción, es decir, de una idea de país.

En la historia argentina el ferrocarril de cargas tuvo su época dorada entre 1880 y 1930.<sup>3</sup>

2. Schvarzer, J. y Gómez, T. (2006). *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

3. Existen diversas lecturas sobre la historia ferroviaria. Desde nuestra perspectiva es necesario retomar aspectos económicos, ingenieriles y políticos al mismo tiempo para poder dar cuenta de las complejidades. En este sentido avanzamos en un análisis sobre las empresas en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones (2014) así como los ferrocarriles internacionales de Argentina (2016). Sin embargo, autores clásicos como Scalabrini Ortiz (1946) o Colin Lewis (1983) exploran el ferrocarril desde la economía; otros como Regalsky, López y Waddell (2007) apuntan a una óptica de historia de las empresas mientras que Roccatagliata (1998) desde la geografía apunta a las variables territoriales.

Las sucesivas leyes dictadas por el Congreso Nacional dieron, a través de las garantías a las inversiones externas<sup>4</sup> el resguardo de que sin importar el contexto obtendrían ganancias. En paralelo la Ley 5315 (Ley Mitre) eximía a las empresa ferroviarias de los impuestos por importación de repuestos. Sin embargo, la crisis económica de 1930 y la debacle del imperio Inglés llevaron a la crisis de aquel sistema. La introducción del camión y la presión norteamericana por su adopción fueron también una de las razones de la incipiente decadencia ferroviaria.

El cambio productivo en la Argentina a partir de la década de 1930, con mayor énfasis durante el primer peronismo y la década del 60, no estuvo acompañado por una actualización de la infraestructura y una adaptación a las nuevas necesidades. Entre 1945-1960 el uso primordial del ferrocarril fue interurbano de pasajeros. Sin embargo, más allá de diversos intentos de reordenamiento institucional, el tráfico de cargas continuó yendo en baja durante todo el período.

El período peronista de la política ferroviaria ha sido fundamental para construir un imaginario de nostalgia muy presente en nuestros días y que atraviesa el discurso sobre la temática. Pero la nostalgia tiene un costo, su validez no es puesta en duda para el tango o charla de café sobre fútbol. Sin embargo, a la hora de hablar de ferrocarriles, ese amor por lo que alguna vez fue una extensa “red ferroviaria” hace referencia más a un país que fue y que no ha encontrado aún su lugar en el mundo. El futuro del ferrocarril, el de cargas principalmente, el único que puede funcionar sin aportes estatales depende de la existencia de un proyecto político económico.

Así como el ferrocarril a duras penas pudo adecuarse a la industrialización del período 1930-1960, en su competencia con el camión, desde ese momento hasta nuestros días ha vivido una reducción considerable en extensión y servicios. La época neoliberal, desde 1976 en adelante, con una economía mayormente de servicios y una fuerte re-primarización desde la década de 1990, no requiere de aquella gran red ferroviaria de

4. Los ya mencionados Scalabrini Ortiz, Lewis y Regalsky entre otros se centran en los capitales ingleses y franceses que dominaron ampliamente el transporte ferroviario argentino hasta 1947. Sin embargo queremos remarcar el breve pero no poco significativo momento (1908-1912) donde el inversionista norteamericano Percival Farquhar, a partir de capitales europeos, se hizo cargo de una gran cantidad de líneas ferroviarias en Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay (Hanson, 1937).

1916 sino una adaptada a las épocas que corren. Entonces, si las necesidades presentes son exportar granos de soja hasta los puertos de Barranqueras, Rosario, Bahía Blanca y Buenos Aires,<sup>5</sup> y trasladar otras materias primas utilizadas por los mismos grupos empresarios que son los actuales concesionarios, es válido cuestionarse la necesidad de una mayor red ferroviaria. En ese sentido, los planes actuales del gobierno apuntan a reducir los costos de aquellos empresarios involucrados en las actividades ya mencionadas. El mencionado Plan Belgrano –gran slogan de campaña de CAMBIEMOS– no es más que la adaptación de los planteos geopolíticos expresados por el Consejo Sudamericano de Planificación (COSIPLAN) de la UNASUR en donde la región necesita reconstruir infraestructura ferroviaria para adaptarse a los mercados internacionales como proveedora de materias primas. Los Ejes de Inversión y Desarrollo del COSIPLAN apuntan a grandes inversiones por parte del BID, la CAF y el FONPLATA no plantean la necesidad de ferrocarriles de pasajeros ni usos interurbanos internacionales.

Es importante mencionar que el sistema de empresas concesionarias tuvo escasas modificaciones desde su creación. Salvo por la recesión –tardía– del contrato a la empresa brasileña América Latina Logística (ALL) que gestionó de manera paupérrima las líneas de trocha standard (línea Urquiza) y las de trocha ancha desde Buenos Aires hasta Mendoza (San Martín) y la creación de Belgrano Cargas como empresa estatal tras el fracaso de la gestión sindical a cargo de aquella línea, las empresas Nuevo Central Argentino (propiedad de Aceitera General Deheza), Ferrosur Roca (Camargo Correa) y Ferroexpreso Pampeano (Techint) continúan como los actores fuertes del sistema, hasta el punto que la Ley de Ferrocarriles del año 2015 las eximía de cumplir sus contratos de concesión y los habilitaba para presentarse para operadores privados de carga en caso que el Estado se hiciera cargo de todo el tendido de vías.

Al desolador panorama en los ferrocarriles de carga ya mencionado le sumamos los servicios de pasajeros interurbanos. Para un buen análisis es siempre necesario desprenderse de la nostalgia. Los viajes de larga distancia, aquellos que la generación de nuestros padres realizó desde Buenos Aires hasta Tucumán, Misiones, Mendoza o Bariloche no

5. Es válido remarcar que los esfuerzos por mejorar los servicios ferroviarios de cargas no tendrían ningún sentido si la infraestructura portuaria tampoco es mejorada.

tienen hoy perspectiva de ser reactivados en Argentina. Seguramente algunos servicios como Buenos Aires-Mar del Plata o Buenos Aires-Rosario-Córdoba tengan alguna viabilidad, pero ello dependerá de una fuerte mejora en la infraestructura. Es fundamental remarcar que en 2016 la mayoría de estos viajes son efectuados por avión y en ómnibus.

La realidad argentina, población centralizada y grandes extensiones, conspira contra servicios regulares a grandes distancias donde el viaje aéreo es más económico y veloz. La comparación con Europa tampoco es válida, ya que ese continente contiene diez veces la población de Argentina en un territorio relativamente similar. Por lo tanto, los viajes interurbanos a escala nacional tienen aún un gran sentido, como lo es en Japón, por ejemplo. Los últimos años presentaron proyectos muy diversos, desde el “tren de alta velocidad” hasta el “Tren de los Pueblos Libres” inaugurado por Cristina Fernández y José “Pepe” Mujica con el objetivo de unir Montevideo con Buenos Aires pero que operó con grandes dificultades y accidentes principalmente con vacas sobre el tendido férreo entre Pilar (Provincia de Buenos Aires) y Paso de los Toros (Uruguay). El dato oscuro de aquel servicio fue su concesión “a dedo” a Transportes de Buenos Aires (TBA) de los hermanos Cirigliano, responsables del Grupo Plaza, uno de las mayores empresas de colectivos del AMBA así como de las líneas Mitre y Sarmiento, esta última en estado tan calamitoso que derivó en la tragedia de Once de febrero 2012.

Sin embargo, es en los ferrocarriles urbanos que otras ciudades además de Buenos Aires pueden encontrar posibilidades viables en el ferrocarril. Los casos de los servicios entre Cipolletti y Neuquén o Posadas-Encarnación (Paraguay), abren el juego a un panorama antes inexplorado. La creación de servicios locales en ciudades intermedias y grandes y de servicios locales entre ciudades transfronterizas puede ser una solución segura, eficiente y ecológica que aporte a una mayor conectividad y que repercuta positivamente en la calidad de vida de los ciudadanos.

En términos de servicios interurbanos, quizá haya que repensar la red con diferentes polos, Córdoba, Rosario, Tucumán, Bahía Blanca, Viedma, Corrientes y, desde estas ciudades establecer la potencialidad de redes regionales. La concurrencia con otros modos de transporte, avión y ómnibus obliga a fortalecer ciertos circuitos y brindar mejor cobertura al extenso territorio. Las condiciones de la infraestructura hacen imposible que

servicios de pasajeros se efectúen con las condiciones mínimas de seguridad y de confort. En esa línea sostenemos como un grave error la premisa que el ferrocarril a precios “populares” sea una medida realmente popular, ya que sobre la base de esa tarifa escasa se incurría en graves fallas de seguridad y se brindaban servicios de muy baja calidad. Sin dudas los gobiernos deben sostener tarifas de movilidad accesibles a todos los segmentos de la población. La inversión en infraestructura y material rodante es primordial para luego decidir una tarifa accesible. Un ejemplo es el actual servicio de Buenos Aires a Rosario, el cual cuenta con un coeficiente de ocupación muy bajo y muestra la necesidad de mayor inversión en infraestructura. A pesar de su reducido costo –menor que el ómnibus– y de contar con nuevo material rodante chino, el tiempo de viaje superior a cinco horas y media, así como la lejanía de la estación al centro de la ciudad de Rosario lo vuelven un servicio poco atractivo.

Será la misión del actual gobierno garantizar la competitividad del ferrocarril en algunas rutas con posibilidad de mayor ocupación, mejorando tiempos y calidad en la prestación o será el golpe de gracia para los servicios interurbanos. Por competitividad nos referimos a que pueda funcionar con los mismos estándares que el transporte aéreo y, en cierta medida, a los ómnibus. Calidad y seguridad no se encuentran directamente vinculadas a tarifa. Un gobierno puede sostener subsidios para reducir la tarifa (cuando la empresa es estatal) y brindar servicios de altas prestaciones. La gratuidad –o precio simbólico– del pasaje a cambio de pésimos servicios es una política neoliberal que ningún gobierno desde la privatización hasta ahora ha podido revertir.

Finalmente el AMBA. La gran metrópolis argentina tiene una larga historia de servicios ferroviarios de pasajeros. Tras la privatización en la década de 1990 se entró a una crisis la que aún no se superó. La falta de control de los organismos, sumado a la Ley de Emergencia Ferroviaria del gobierno de E. Duhalde, le permitió a las concesionarias, no realizar las inversiones ni los mantenimientos necesarios para un funcionamiento adecuado y seguro. Durante los 12 años de gestión del FPV, la tendencia continuó más allá de la quita de concesión a Ferrocarriles Metropolitanos. La tragedia de Once expuso de manifiesto toda la complicidad política sobre las actuaciones de las concesionarias como TBA. En su breve pero efectista gestión, F. Randazzo promovió una serie de medidas interesantes como la renovación del material rodante, la incorporación de tecnología para

señales y comunicaciones y una reforma institucional que dejó como saldo la empresa Ferrocarriles Argentinos a cargo de los ramales Mitre, Roca, Sarmiento, San Martín y Belgrano Sur –la línea Urquiza continúa siendo operada por Metrovías y la Belgrano Norte por Ferrovías– y un ambicioso Plan Quinquenal. En su debe se enmarca una Ley Ferroviaria que favorecía a las concesionarias de carga (Nuevo Central Argentino, Ferrosur Roca y Ferro Expreso Pampeano) y una celeridad en la gestión basada mayormente en la posibilidad de presentarse como candidato.

La actual gestión de G. Dietrich tuvo como una de las señales positivas la creación del Ministerio de Transporte, por primera vez con rango ministerial, Sin embargo, las faraónicas propuestas del RER y la constante preferencia por el transporte automotor (autos y colectivos por carriles exclusivos mal llamados Metrobús) dificultan la posibilidad de una gestión que promueva cambios reales en la movilidad porteña. El ferrocarril en el AMBA tiene un gran potencial, sin embargo las problemáticas de movilidad exceden las obras de infraestructura y el mejoramiento del material rodante. La falta de un Ente Metropolitano de Transporte y Movilidad que pueda ir más allá de las jurisdicciones (nacional, provincial y municipal) imposibilita pensar en escala metropolitana, es decir con los 14 millones de habitantes. Desde nuestra perspectiva, es necesario un rediseño institucional así como redefiniciones sobre el rol del automóvil, colectivos, combis, trenes y subtes; sólo en ese contexto se puede avanzar en las obras de infraestructura, tarifas, licencias a actores privados, etc.

¿Entonces, tiene futuro el tren? La respuesta es que no hay respuesta. Quizá los años dorados del tren ya hayan pasado pero eso no quita que todavía no tenga mucho para dar. En su función de cargas –sin dudas la única rentable– sólo mediante un cambio de paradigma socio-económico es que pueden esperarse nuevos usos e inversiones que modifiquen el panorama. En términos interurbanos la posibilidad está en repensar los servicios desde otros polos que no sean únicamente larga distancia desde Buenos Aires. Los trenes urbanos si tienen un gran futuro; en Buenos Aires hace falta un salto de calidad institucional que pueda llevar a repensar la movilidad metropolitana y entonces sí ajustar las obras y servicios sobre aquel proyecto. En el resto del país la potencialidad es enorme en servicios internacionales y entre ciudades intermedias, eso dependerá de que se efectúen grandes inversiones que garanticen servicios de calidad.