



## **Capítulo III**

# **Breve Historia de los FERROCARRILES ARGENTINOS, su Construcción, su Destrucción, su Importancia, y Proyecto de Recuperación.**



### III LOS FERROCARRILES EN ARGENTINA - HISTORIA

#### *Introducción...*

La gran mayoría de los habitantes de nuestro País, nos hemos criado, hemos crecido, hemos cursado nuestros niveles educativos primario, secundario, y los más afortunados - a la luz de las posibilidades de la mayoría de los habitantes del país - hemos tenido la fortuna de completar carreras universitarias de grado, y los menos de post grado, en la mayoría de los casos en universidades públicas argentinas.

Durante muchos años, la situación nacional fue pendulando políticamente entre gobiernos democráticos y gobiernos de facto, y salvo las honrosas excepciones históricas populares entre los primeros, y entre los segundos siempre, se priorizaron intereses personales, de élites sociales, de élites políticas, de partidos políticos, de apellidos, etc. Estos tuvieron un único objetivo, el de esquilmar al país, servirse de él, responder a intereses foráneos, y propiciar negocios turbios.

Esta situación concluyó con la calidad de vida, con la vida misma, el bienestar general, la libertad, la educación, la salud, el escaso patrimonio personal de unos pocos, el futuro de todos, y todo esto, robando, defraudando, elaborando y promulgando leyes tramposas, cambiando reglas de juego con retroactividad, robando vidas humanas, llegándose, bajo el amparo de retorcidas argumentaciones genocidas, a aterrorizar a toda la sociedad sin permitirle pensar, desarrollarse, y buscar un futuro sustentable.

Esto dio origen al descrédito generalizado, al no creer en nada, al desánimo por participar, al creer todo perdido, en definitiva, a alcanzar un grado de convencimiento, como el que muchos escuchamos de nuestros mayores: el auto reconocimiento de la pobreza como una condición de cuna, como un hecho natural, el "*somos pobres*", casi como una cuestión de casta, y vivir la pobreza como motivo de orgullo, tal como lo muestran las antiguas películas nacionales de las décadas 1940-1950.

Pocos se atrevieron a revertir este proceso, como el que llevó, por ejemplo, a considerar a las mujeres seres de derecho exactamente igual a los varones, a pesar de que llevó más de 50 años comenzar la equiparación con el simple ejercicio del voto. Pero muchas injusticias siguieron y siguen latentes. La semilla sembrada el 17 de octubre de 1945, ya no se pudo detener. Con errores y aciertos, por el axioma harto recordado, "*que sólo se equivoca el que algo hace*", dejaron una luz de esperanza al final del túnel.

Algunos gobernantes, muy pocos, y de tendencias pseudo populares, fueron distinguidos en la historia por su honestidad personal, otros, por claros objetivos populares de reivindicación, pero la gran mayoría se destacó por su ignorancia, por su inoperancia, por sus negociados turbios, que nos llevaron, entre otros desmanes, a olvidarnos de la hermandad americana, vendiendo armas a países amigos para que se enfrentaran entre sí. Estos mismos gobernantes, regalaron el patrimonio cultural, económico, político y educativo, y, presionados por corporaciones



perversas, fueron arrastrando consigo, por acción u omisión, la esperanza de toda la ciudadanía argentina.

Desde 2003, muchos comenzamos a ver tímidamente, en el peor momento de la historia argentina, tanto económica, como política y social, aquella luz al final; comenzamos a sentir que más allá de no tener tribuna, de no tener llegada a ningún político, sabíamos a dónde íbamos. Enmarcar en este proyecto las innumerables acciones de progreso en pro de las clases más sometidas, escapan a los objetivos de esta introducción, **pero con sólo ver quién se enoja por las acertadas decisiones políticas, es ver que se está por el camino que debe llevar a un futuro de grandeza a nuestro país y toda la América esquilada desde el pomposo acto del "descubrimiento"**, con el robo de las riquezas milenarias por aquellos países europeos que aún hoy llamamos "centrales".

***"La caída del tirano Perón en Argentina, es la mejor reparación del orgullo del Imperio y tiene para mí tanta importancia como la victoria de la Segunda Guerra Mundial y las fuerzas del Imperio Inglés no le darán tregua, cuartel ni descanso en vida ni tampoco después de muerto".***

"On that occasion Winston Churchill said before the House of Commons of England: the fall of the tyrant Perón in Argentina is the greatest reparation of the pride of the Empire, as important for me as the victory in the Second World War, and the forces of the British Empire will not give him any truce, nor will they rest in the fight against him, be he alive or dead."

*(Esto decía Winston Churchill ante las Cámaras de los Comunes, Londres 1955. Era la voz de viejo imperio británico que aplaudía el derrocamiento de Perón).*

*Durante el Tratado de Yalta en 1945, Winston Churchill advertía:*

***"No dejen que Argentina se convierta en potencia. Arrastrará tras ella a toda América Latina"***

Sigue este desgraciado comentario atribuido al General Julio A. Roca, que muestra la mentalidad imperante por aquellos tiempos:

***"El directorio de Ferrocarril del Sud como si tuviese una visión clara de futuro, sin hacer cálculos estrechos, sin vacilar un instante, acometió la obra que el gobierno requería en nombre de la seguridad nacional'. No ahorró dinero ni tiempo ni esfuerzo y tendió los rieles que conectaban al puerto hasta Neuquén con una celeridad sin ejemplo entre nosotros. Este es un nuevo y hermoso testimonio de los beneficios que debe el país al capital y al genio emprendedor de los ingleses".***

***"Uno de los factores pocos conocidos que provocaron la caída de Perón es la industrialización creciente del país. Esto significó un perjuicio considerable para los tejidos y cueros británicos, cuya exportación a la Argentina disminuía rápidamente. La desconfianza británica se transformó en hostilidad cuando comprendió que Perón se preparaba a explotar las enormes reservas petrolíferas del subsuelo Argentino".*** (Journal du France, octubre de 1955).



Hacia 1960 el General Juan Domingo Perón escribía desde su exilio a Raúl Scalabrini Ortiz:

***"Usted es uno de los intelectuales argentinos que siempre vio claramente al enemigo real( ... ) quizá un error de nuestra parte fue no haber considerado siempre a nuestro gobierno, como una etapa de la lucha secular contra Inglaterra que se inicia con las invasiones inglesas".***

***"Los textos ingleses de la época no ocultan su preocupación por el problema. La cuestión se hacía acuciante hacia 1972 cuando Perón confirma su voluntad de regresar a la Patria (... )Y la guerra civil devastadora (... ) fue pensada por estrategias ingleses 'para deshacer la revolución efectuada por Perón' con agentes y armas procedentes de Inglaterra". (H. S. Perns).***

Uno de estos países centrales, Inglaterra, amparados en las rancias familias que casi siempre ejercían el gobierno desarrolló una vasta red ferroviaria, que obviamente sirvió para el desarrollo del país pero su trazado tenía un solo objetivo: Llevar los productos de la tierra ganadero-agropecuaria, por entonces la única riqueza del país, a los países "centrales", y no estaba pensada para satisfacer las necesidades de la población para un crecimiento sustentable. Muy por el contrario, esto se hizo en contra de los intereses de la mayoría de sus habitantes, mediante exportaciones que además se realizaban a precios viles, que a su vez, eran fijados por sus corporaciones cuasi-monopólicas. La prueba más consistente de esto, podemos verla en la tradición de comer achuras, materia prima no exportable, tradición única de nuestro país y algunos países vecinos.

***"El primer paso dado por estos golpistas fue la anulación de la Constitución de 1949 (y su artículo 40), ésta se abolió por un decreto de la dictadura instalada después del golpe de estado del 16 de septiembre de 1955. Se anulaba el marco jurídico que protegía la soberanía nacional de sus empresas.***

***"El artículo 40°. Es un obstáculo, una verdadera muralla que nos defiende de los avances extranjeros y está entorpeciendo y retardando el planeado avasallamiento y endeudamiento de la economía argentina". (Raúl Scalabrini Ortiz)***

Luego de esa derogación comenzó la devastación. Anulación necesaria y suficiente para facilitar el retorno al vasallaje y al colonialismo y, con ella, una dependencia brutal. Esta abolición era como una revancha: había que recuperar el tiempo perdido, manifestaban los nuevos mandantes

Un simple vistazo al trazado principal de las redes ferroviarias muestran su objetivo final: El puerto de Buenos Aires, con escasas escalas en Rosario y su puerto, dejando absolutamente de lado cualquier otro objetivo geopolítico que tuviera por fin mejorar la calidad de vida de toda la nación.

Por último en este rápido análisis, vale la pena recalcar en las afirmaciones de un tristemente célebre presidente de la nación que despilfarró los principios de la Justicia Social,



desmantelando las pocas vías férreas en ese momento en funcionamiento, y condenando a la muerte a muchos pueblos del interior que crecieron a su vera, junto con sus habitantes. Podemos mencionar muchos pueblos cuasi desaparecidos tales como María Grande II en Entre Ríos, Damián Maisonave (Estación Simpson) en la Pampa, La California en Santa Fe, y cientos más....

Este presidente firmó el certificado final de defunción de los ferrocarriles traicionando todos los principios que decía representar, regalando todo en oscuros contubernios privatizadores, y condenando al olvido a muchos pueblos y ciudades de nuestro país, del que sólo resultaron beneficiarios sus "socios estratégicos", acuñando su triste sentencia: "Ramal que para, ramal que se levanta", o algunos otros que se animaron a blanquear su participación en los arbitrios de este personaje bajo la infantil excusación: "yo robo para la corona.....", u otros representantes sindicales del momento, que sin desparpajo anunciaron con cruel simpleza la "solución para nuestro país" con su famoso axioma: "dejemos de robar por dos años...". El presidente de entonces será recordado por siempre como el principal responsable del desastre de la década del '90; pero la historia siempre ofrece otra oportunidad...



Raúl Scalabrini Ortiz

*".....Usted es uno de los intelectuales argentinos que siempre vio claramente al enemigo real(...) quizá un error de nuestra parte fue no haber considerado siempre a nuestro gobierno, como una etapa de la lucha secular contra Inglaterra que se inicia con las invasiones inglesas". (Carta desde el exilio en 1960 del General Perón a Scalabrini Ortiz).*

El corolario de este verdadero plan de robo de nuestras riquezas, fue que se nos pusiera el poco feliz apodo de "granero del mundo", calificativo éste que lejos de honrar al país, constituyó un adjetivo grotesco, adjetivo que las rancias familias trataron de disfrazar, identificándolo con un destino de grandeza, y que aún fue escuchado en boca del recientemente saliente presidente de la "Sociedad Rural Argentina", añorando épocas pasadas en las que nadie discutía la autoridad moral de asociaciones perversas como ésta.

### ***Ferrocarril: Sus Orígenes***

La **Red Ferroviaria Argentina**, con **47 059 km de vías**, llegó a ser una de las más grandes del mundo, y sigue siendo la más extensa de Latinoamérica. Llegó a tener cerca de **100 000 km de rieles**, pero el levantamiento de vías y el énfasis puesto en el transporte automotor fueron reduciéndola progresivamente. Posee cuatro trochas distintas y conexiones con Paraguay, Bolivia, Chile, Brasil y Uruguay.



El desarrollo de la red fue fomentado en un primer momento por capitales argentinos, sumándose al poco tiempo británicos y franceses en forma preponderante. Relacionada su expansión en gran medida con el modelo económico agroexportador basado en la producción agrícola y ganadera de la región pampeana, es allí donde se concentra la mayor cantidad de tendido férreo. Sigue un esquema radial donde las líneas principales confluyen en la Ciudad de Buenos Aires.

El Estado tuvo también una importante participación en la expansión de la red ferroviaria mediante los llamados *ferrocarriles de fomento*, líneas que iban donde no resultaba rentable para las inversiones privadas. Buena parte de lo que posteriormente sería el Ferrocarril General Belgrano, el más extenso de la red, se construyó de este modo a cargo de la empresa Ferrocarriles del Estado.

La historia ferroviaria del país, nació sin dudas, con su primera experiencia: ***Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste***. Este nombre está íntimamente ligado a una histórica locomotora grabada a fuego en la memoria popular y especialmente entre los cultores de las tradiciones ferroviarias: "***La Porteña***", legendaria locomotora de vapor que junto a su melliza, "***La Argentina***", cambiaron para siempre la historia del transporte de nuestro país.

La locomotora llegó al país el 25 de diciembre de 1856, y era de la casa *The Railway Foundry Leeds*, Inglaterra, construida por la firma E.B. Wilson y adquirida por el primer administrador de la Empresa, el ingeniero Luis Elordi. También vinieron sus maquinistas, los hermanos John y Tomas Allan. Existen discrepancias con respecto el origen de la primera locomotora.

Raúl Scalabrini Ortiz afirmaba, por ejemplo, en su "***Historia de los ferrocarriles argentinos***" (1940), que "*había sido construida para la India y empleada en el sitio de Sebastopol, durante la guerra de Crimea. La difusión de la trocha ancha entre nosotros (poco habitual en el mundo) se debe a esa circunstancia fortuita*". Sin embargo, varios historiadores lo niegan: por ejemplo para Julio A. Luqui Lagleyze esto no pudo ser, "*pues es de otra trocha y las fechas de fabricación y entrada al país dejan un lapso que no habrían permitido tal cosa*". De la misma opinión ha sido, entre otros, Vicente Osvaldo Cutolo.

Un carro tirado por 30 bueyes la llevó del puerto a la estación. El rodado era del tipo 0-4-0 ST, alcanzaba una velocidad cercana a los 25 km/h y pesaba 15.750 kg. Permaneció en actividad hasta agosto de 1889, luego se la utilizó por 10 años sólo para maniobras. En la actualidad se la exhibe en el Museo Provincial de Transportes que forma parte del Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" de la ciudad de Luján, junto con uno de los vagones de madera.

El primer maquinista de la empresa fue el italiano Alfonso Covassi, quien tenía experiencia de un año en dicho trabajo al haber sido empleado en la compañía *Strada Ferrata Leopoldina*, de Toscana, Italia.

En 1854, siendo la provincia de Buenos Aires un estado independiente de la Confederación Argentina, el gobernador Pastor Obligado, otorgó una concesión a la *Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste* para construir un ferrocarril, desde la ciudad de Buenos Aires al oeste. Se cumplía así con un proyecto de ley presentado el 9 de enero por una comisión de hacienda integrada por Dalmacio Vélez Sársfield, Bartolomé Mitre y Mariano Billinghurst.



Sin embargo en 1854, cuando estaba por iniciarse la obra, la Sociedad pidió que se la eximiese de utilizar máquinas a vapor arguyendo que sería más conveniente **"...emplear el caballo, tan barato en el país, en lugar del carbón fósil, tan caro en él"** (ya en algunos países de Europa se había utilizado la tracción a sangre en los trenes). No está claro cuál fue el motivo de la propuesta, tal vez debido a que por un lado el grueso de la población jamás había visto una locomotora ("locomotiva", la llamaban) y consideraba a esta un engendro peligroso para las edificaciones debido a las vibraciones que provocaría, o la empresa consideró que las locomotoras eran demasiado costosas y la expectativas en cuanto a la cantidad de pasajeros eran bajas.

La mejor forma de sintetizar esta historia es recurrir a los escritos de cuasi contemporáneos cronológicos o por historias familiares. Tal la historia guarda en las crónicas de Pastor Servando Obligado (1841-1924) en "*Tradiciones de Buenos Aires*" (Actualmente el Ferrocarril Oeste compone el Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento).

El trayecto en el primer año de servicio era de casi 10 km, sobre una trocha de 1,676 m (5 pies 6 pulgadas) que era la utilizada por los ferrocarriles coloniales ingleses. Para seguridad de los peatones el tren avanzaba en el inicio de su recorrido por entre dos altas verjas traídas desde Inglaterra.

La vía partía de la estación Plaza del Parque hacia el oeste, realizando previamente una curva y contra curva sobre la plaza, lo que provocaba serias quejas de los vecinos que alegaban la invasión de su entorno, para llegar a la actual esquina de *Talcahuano* y *Lavalle* (llamada en aquellos tiempos Del Parque).

Seguía derecho por esta última calle pasando por frente del Parque de Artillería (donde hoy se encuentra el Palacio de Justicia) hasta la actual *avenida Callao* (antes *boulevard Callao*). Allí describía una "S" hacia el suroeste (*Curva de los Hornos de Bayo* o *de los Olivos*, luego *De los Jesuitas*, *Pasaje Rauch* y hoy calle peatonal Enrique Santos Discépolo) que la llevaba a la actual avenida Corrientes. Dicho tramo en "S" hoy día homenajea el paso del tren con una obra de Marino Santa María en las fachadas de los edificios del lado este.

El trayecto medía inicialmente 10 km e iba desde la estación Plaza Del Parque (situada donde actualmente se encuentra el teatro Colón, en Buenos Aires) a la estación La Floresta (también ex Vélez Sarsfield), que en aquel entonces se encontraba en el pueblo de San José de Flores, pero que actualmente es parte de la ciudad de Buenos Aires. Los rieles se tendieron por las actuales calles Lavalle, Pasaje Santos Discépolo, Avenida Corrientes, Avenida Pueyrredón y luego seguía el actual trayecto del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, hasta la mencionada La Floresta.

El trayecto era derecho por Corrientes hasta Pueyrredón (antes Centroamérica) donde doblaba bruscamente y continuaba hasta Juan Domingo Perón (ex Cangallo), para volver a orientarse hacia el oeste para entrar al Mercado del Oeste (actual Plaza Miserere), e ingresar en la estación de madera Once de Septiembre, que se encontraba desde Ecuador al oeste y que debía su nombre al día 11 de septiembre de 1852, día de la rebelión de la provincia de Buenos Aires contra el Gobierno Federal.



Entre *Corrientes*, *Paso*, *Tucumán* y *Pueyrredón* funcionaron los talleres hasta 1887. Luego seguía por un trazado paralelo a la actual *Bartolomé Mitre* hasta la cuadra triangular formada por las actuales calles *Medrano*, *Peluffo* y *Lezica*, donde se encontraba el apeadero Almagro, también de madera. En la zona sólo había unos caseríos dispersos y esta sencilla estación dejó de funcionar en 1887.

Como en aquella época la calle *Medrano* era el *Camino del límite*, pues indicaba el fin de la ciudad de Buenos Aires, al cruzar dicha calle el tren se encontraba ya en lo que era el Partido de San José de Flores (Provincia de Buenos Aires). Unos dos kilómetros más al oeste, al llegar a la actual calle *Federico García Lorca* (en aquel entonces *Caballito* y luego *Cucha Cucha*) se hallaba la estación de madera y cartón *Caballito* (zona de lujosas casas quintas), y en las inmediaciones de la calle *Caracas* (en aquel entonces llamada *Paz*) se encontraba la estación de madera *San José de Flores*, que en 1862 se trasladó 250 metros al oeste a la actual calle



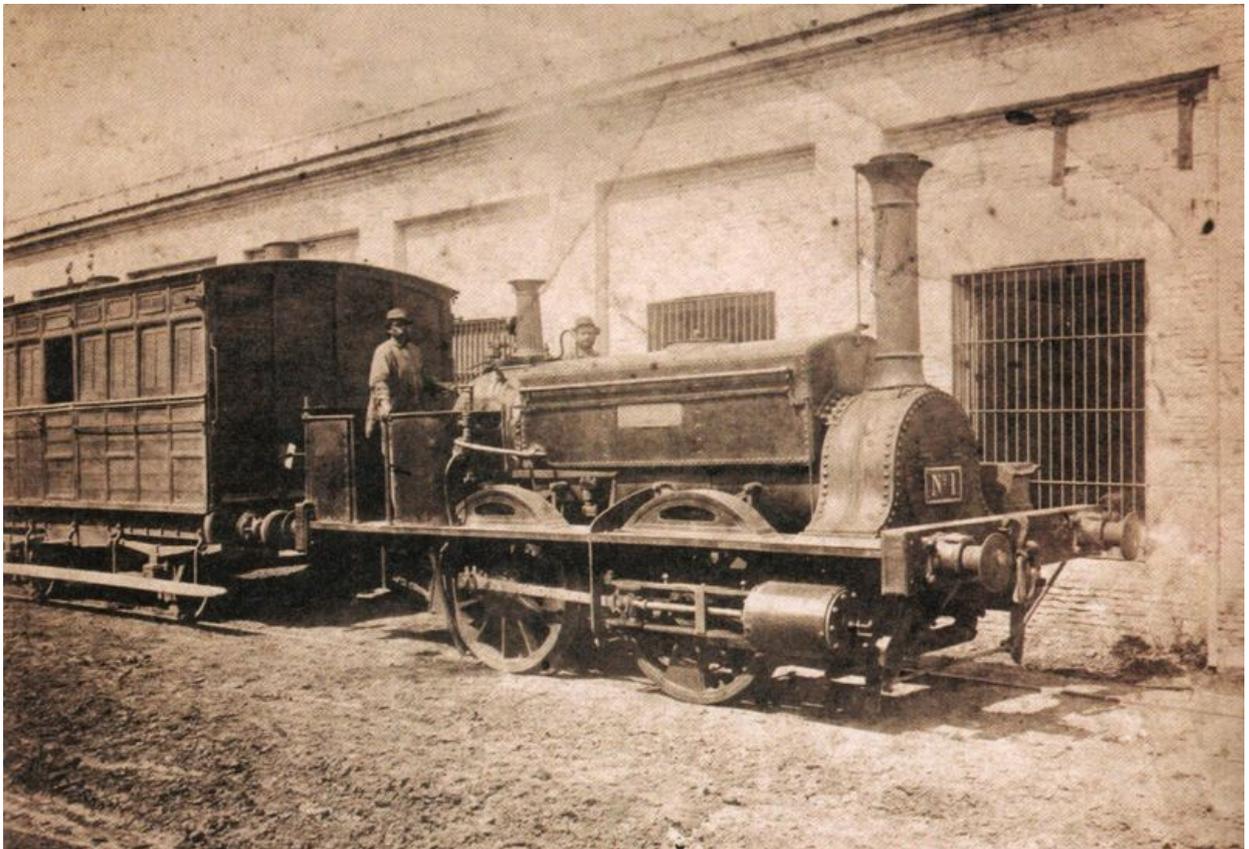
Por el pasaje *Enrique Santos Discépolo* pasó la traza del primer ferrocarril argentino. Pasaje Enrique Santos Discépolo, barrio de Balvanera, Buenos Aires, Argentina. Se trata de un pasaje peatonal que describe una curva con forma de S, desde la esquina de *Callao* y *Lavalle* hasta *Corrientes* y *Riobamba*. Por allí pasó la primera locomotora del país, *La Porteña*, cuando en 1857 se inauguró la primera línea ferroviaria. También funcionó en este pasaje el *Teatro del Picadero* —destruido por un incendio— y el *Teatro Abierto*.



Gral. José Gervasio Artigas (llamada en aquel entonces *Sud América*) debido a un problema de propiedad con los dueños de esas tierras. El pueblo de Flores era solo un templo, una plaza, casas bajas y algunos comercios.

Siguiendo al oeste, y ya a 10 km de la estación Del Parque, entre *Joaquín V. González* (antes *Esperanza*) y *Bahía Blanca* (primero calle sin nombre y luego *De La Capilla*) se encontraba la estación Floresta, de madera. Esta estación se llamó *Vélez Sarsfield* durante un tiempo, y recién en 1862 fue sustituida por una construcción moderna (para esa época).

Entre *Corrientes*, *Paso*, *Tucumán* y *Pueyrredón* funcionaron los talleres hasta 1887. Luego seguía por un trazado paralelo a la actual *Bartolomé Mitre* hasta la cuadra triangular formada por las actuales calles *Medrano*, *Pelufo* y *Lezica*, donde se encontraba el apeadero Almagro, también de madera. En la zona sólo había unos caseríos dispersos y esta sencilla estación dejó de funcionar en 1887.



Como en aquella época la calle Medrano era el *Camino del límite*, pues indicaba el fin de la ciudad de Buenos Aires, al cruzar dicha calle el tren se encontraba ya en lo que era el Partido de San José de Flores (Provincia de Buenos Aires).

Unos dos kilómetros más al oeste, al llegar a la actual calle Federico García Lorca (en aquel entonces *Caballito* y luego *Cucha Cucha*) se hallaba la estación de madera y cartón Caballito (zona de lujosas casas quintas), y en las inmediaciones de la calle *Caracas* (en aquel entonces



llamada Paz) se encontraba la estación de madera San José de Flores, que en 1862 se trasladó 250 metros al oeste a la actual calle *Gral. José Gervasio Artigas* (llamada en aquel entonces *Sud América*) debido a un problema de propiedad con los dueños de esas tierras. El pueblo de Flores era solo un templo, una plaza, casas bajas y algunos comercios.

Si bien la propuesta de su construcción fue realizada por un grupo de particulares agrupados en la como se ha dicho, *Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste*, el financiamiento fue realizado gracias al importante aporte de la provincia de Buenos Aires, que en aquel entonces formaba un estado independiente de la Confederación Argentina. En 1863 la provincia se convirtió en única dueña del ferrocarril.

Un nombre tan largo pronto fue acortado a *Ferro Carril Oeste*, y fue para los porteños en los años subsiguientes, una de sus mayores glorias, justificada durante los 27 años que perteneció al Estado de Buenos Aires por toda la riqueza que llevó a la ciudad, su eficiencia y sus tarifas más bajas que la de los ferrocarriles administrados por firmas inglesas en el país (que se fueron creando con posterioridad). ***“La presión e interés de los capitales británicos, y el endeudamiento del Estado Argentino, fueron determinantes para que se lo vendiera en 1890 a la empresa inglesa Buenos Aires Western Railway.”***

“A pie, a caballo, en carruaje, en carreta, carro, carretilla, castillo y en toda otra clase de vehículos, el pacífico ejército formado en fila de dos leguas, saludaba con aclamaciones, pañuelos y sombreros, a la primera locomotora que, adornada de flores y banderas, corría a triunfar por el desierto, flameando al viento su estandarte de humo y de llamas [...] Un gaucho viejo venía Existen sin duda alguna, infinidad de anécdotas acerca de esta emblemática locomotora, pero en esta introducción es interesante observar cómo los prejuicios de la época dificultaron sus comienzos, y para recorrer mentalmente el esfuerzo realizado en estos primeros esbozos tecnológicos, se considera interesante presentar la siguiente síntesis histórica del segundo trazado entrando con su ropa de ganado a los corrales, desmontóse e hincado sobre el pasto, se persignó al pasar la locomotora.” *Pastor Servando Obligado*<sup>1</sup> (1841-1924) en “Tradiciones de Buenos Aires”.

Es de destacar la estadística de viajeros en apenas cuatro meses desde su viaje inaugural el 29 de Agosto de 1857:

- ***“Desde el 30 de agosto al 31 de diciembre de 1857 viajaron 56.190 pasajeros y se transportaron 2.257 toneladas de mercaderías de diverso tipo.”***

Dos años después de la cesión de tierras a la primera línea férrea del país, numerosas empresas solicitaron un tratamiento similar al otorgado a la *“Sociedad Camino de Fierro del Buenos*

---

<sup>1</sup> **Pastor Servando Obligado** (1841 – 1924) fue un escritor, abogado y militar argentino. Fue hijo de Pastor Obligado, primer Gobernador constitucional de la Provincia de Buenos Aires.



Ministerio de Educación  
Universidad Tecnológica Nacional  
Facultad Regional Haedo

*Aires al Oeste*", que serían las responsables de la futura red ferroviaria argentina. En 1855, se firmaron 6 diferentes contratos entre empresas inglesas y el Estado, con el fin de instalar ferrocarriles en territorio argentino. Allí comenzaba uno de los mayores robos a la economía del país por más de 130 años.

*"A poco dar comienzo los trabajos, a Thomas le fueron encomendadas las obras civiles correspondientes a la construcción de la línea, en tanto que a su hermano John le tocó desempeñarse en la dirección de las tareas de montaje y puesta en marcha de las locomotoras, dos unidades gemelas fabricadas por la firma E.B. Wilson & Co. de Leeds, Gran Bretaña, que fueron bautizadas con los nombres de "La Porteña" y "La Argentina".*

Los intereses inmobiliarios ejercían presión al momento de determinar el lugar de la estación cabecera, razón por la cual las reuniones (que se realizaban en la casa del anticuario Manuel José Guerrico, fueron secretas. Finalmente el lugar elegido para la estación cabecera fue frente a la *Plaza del Parque* (Plaza General Lavalle desde 1878) llamada así pues desde 1822 se encontraba frente a la misma el edificio del parque de Artillería. El sitio en el que se encontraba la estación, de nombre homónimo al parque, era aproximadamente el mismo en el que actualmente se encuentra el Teatro Colón, entre las calles *Cerrito* (llamada anteriormente *Del Cerrito*), *Tucumán*, *Libertad* y *Viamonte* (ex *Temple*). La Plaza era apenas un hueco en la ciudad que precisamente gracias a la estación comenzó a urbanizarse rápidamente en sus alrededores, y a mejorar de aspecto con plantas y árboles.





Ministerio de Educación  
Universidad Tecnológica Nacional  
Facultad Regional Saavedra

Lentamente, la línea de 9,8 kilómetros fue tomando forma. La modesta estación de cabecera se había emplazado en los suburbios de la ciudad en el solar comprendido por las calles Libertad, Temple (hoy Viamonte), del Cerrito y Tucumán (lugar ocupado actualmente por el Teatro Colón, inaugurado el 25 de mayo de 1908). Este predio había sido un antiguo basural conocido como "el hueco de Zamudio". Frente a la calle Libertad, un horticultor llamado Fabié había convertido en la Plaza del Parque (hoy Plaza Lavalle) lo que anteriormente había sido un descampado. Muy atrás parecían haber quedado los tiempos. En el centro de este predio –tal como relata Pastor Obligado en sus "Tradiciones Argentinas"– había una laguna donde el General Nazar recordaba haber ido a cazar patos en sus "rabonas". Más allá estaba ubicado el Parque de Artillería (lugar donde actualmente se erige el Palacio de Tribunales), viejo cuartel que obtuviera importancia durante la revolución de 1890.



El primer Maquinista de la empresa fue John Allan, "Nacido en la británica ciudad de Liverpool, el primer maquinista que surcó los rieles argentinos se llamó John Allan quien al cumplir los 20 años de edad, y acompañado por su hermano Thomas –ambos ingenieros-, llegaron a la Argentina contratados por la Sociedad Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste, (integrada por Felipe Llavallol, Presidente; Daniel Gowland, Vicepresidente; Adolfo Van Praet, Secretario y Francisco Moreno, Tesorero), para tomar parte en la ejecución de los trabajos correspondientes a la construcción de la primera traza férrea de este país.

Ciudadanos y capitales criollos constituían la citada sociedad que resultó adjudicataria de la concesión otorgada mediante un decreto fechado el 12 de enero de 1854, a través del cual se autorizaba la construcción de un ferrocarril con una extensión de 24.000 varas, que llevaría el rumbo del pago de San José de Flores".

Debe destacarse que el primer hombre en manejar la locomotora, en las pruebas fue un italiano llamado Alfonso Covazzi, quien tenía experiencia de un año en dicho trabajo al haber sido empleado en la compañía Strada Ferrata Leopoldina, de Toscana, Italia.

En el otro extremo de la línea, la estación terminal era La Floresta. John Allan, tomó con sus propias manos el trabajo de armado y ajuste en cada uno de los mecanismos de las locomotoras, hasta que finalmente quedaron listas para iniciar los viajes de prueba y asentamiento. Durante



ese período, el ayudante mecánico y posterior maquinista Alfonso Covazzi, secundaría a John cumpliendo un importante papel. En esos primeros ensayos, el temor de la gente afloraba ante la presencia de esos extraños artefactos que producían raros sonidos y resoplaban vapor, no faltando quienes huían a las corridas.

Según cuenta la historia, “...un día de aquellos, un cuarteador que solía tener su parada en lo que actualmente es la esquina de Lavalle y Montevideo, lanzó un desafío; por más “polenta” que tuviese ese artefacto, él sería capaz de llevarlo a la rastra. El joven maquinista británico aceptó el desafío simulando determinados reparos para darle mayor veracidad a la cuestión.

*La novedad, se esparció como reguero de pólvora y el día fijado, se dieron cita en el lugar una nutrida concurrencia de curiosos para presenciar la original competencia, y hasta hubo quienes apostaron dinero en favor de uno u otro contendiente. El paisano ató con fuerza el extremo de una cuerda a la chimenea de la locomotora y el otro al apero de su flete, al que azuzó enérgicamente. Dispuesto a continuar con la farsa, muy disimuladamente Allan dio lento movimiento a la máquina en la dirección en que era arrastrada pero, al cabo de unos metros, invirtió el sentido de marcha dejando al jinete y cabalgadura rodando por la tierra en medio de los espectadores”.*

Las lluvias impidieron que el tren se inaugurase en enero de 1857, como estaba previsto, si bien en ese mes se realizó una prueba exitosa. El 7 de abril, en otra prueba, descarriló, pero la velocidad era baja y no hubo que lamentar víctimas. En junio se hizo otra prueba y en agosto se realizó un viaje de ensayo, con un tren de un vagón de encomienda y otro de pasajeros conducidos por La Porteña, que llevaba entre otros a Bartolomé Mitre, Dalmacio Vélez Sársfield, Valentín Alsina, y a algunos miembros de la *Sociedad*. La ida no presentó inconvenientes, pero en la vuelta la euforia llevó a pedir más velocidad al maquinista, el inglés John Allan, lo que provocó un descarrilamiento a la altura de la estación Almagro rompiendo varios metros de vía. Algunos pasajeros sufrieron heridas leves. Uno de los testigos lo comentó así:

El viaje se hizo despacio y el tren llegó sin novedad alguna a Floresta. Dispuesto este para el regreso y satisfechos los señores de la comisión del primer ensayo, ordenaron al señor Allan volver con más celeridad hasta que, a la mitad del trayecto y estando el tren sobre un terraplén, zafó la locomotora, corrió por alguna distancia sobre los durmientes, rompiendo unos 60 o 70 metros. El choque fue muy violento; las cabezas de los señores Van Praet y Gowland se encontraron, saliendo el último con una herida en la cara en sangre. El señor Moreno fue lanzado de cabeza contra el cuerpo del señor Llavallol y el señor Miró, que fumaba, se encontró con el cigarro en la nuca, entre la camisa y la carne que le quemaba.

Raquel Fusoni Elordi, nieta de Luis Elordi (el mencionado administrador de la empresa), en una carta de lectores del diario La Prensa del 10 de octubre de 1957, se refería así a los ensayos previos a la inauguración:

*“En 1857, después de mil contratiempos se terminó la obra. Los rieles traídos de Europa no alcanzaron hasta Flores, de manera que tuvieron que fabricarse de maderas forradas con chapas metálicas, las que saltaban cada vez que pasaba el tren y los peones tenían que correr a clavarla nuevamente. En uno de los ensayos descarriló el convoy, hecho que tuvo que*



*guardarse en secreto para no alarmar a la población. El 30 de agosto casi estuvo por suspenderse la inauguración, porque unos borrachos pretendieron tumbar La Porteña de un empujón, lo que se evitó merced a la oportuna intervención de Elordi”.*

Si bien el grueso de la población no se enteró, pues los interesados en el negocio hicieron lo posible para que el accidente no se conociera, quedó claro que era necesario hacer varios ajustes más, antes de la inauguración.

Otro relato de un viaje de prueba deja en claro que los actos vandálicos fueron otros serios inconvenientes para llevar a cabo el proyecto. En efecto, en *Los Debates*, del 7 de agosto de 1857, se lee:

*“El camino es precioso. Va por un paralelo a la calle principal a Flores, atravesando quintas y sembrados de ambos costados, presentando a la vista el más bello panorama. Corríamos a 20 millas por hora sobre las 400 varas de "rails". Tuvimos que pasar frente a Flores: un mal intencionado había arrancado uno de los travesaños ocultos en que descansan los rails(...) Igual maldad cometieron arrancando palos y alambres que circundan el camino a cincha de caballo a la noche del Domingo, lo que se manifiesta por las pisadas de estos y por haber dejado los palos y alambres a poca distancia...”*

*El 27 de agosto se realizó una nueva y exitosa prueba. Ese día se ponía también en marcha la primera red telegráfica del país tendida por la compañía con objeto de ayudar al servicio ferroviario.*

Por fin, el 29 de agosto de 1857 (sábado soleado) se realizó la ceremonia de inauguración presidida por el gobernador de Buenos Aires, Valentín Alsina. Lo acompañaron en viaje inaugural, entre otros, Bartolomé Mitre, Domingo F. Sarmiento, Dalmasio Vélez Sarsfield, Estanislao del Campo, miembros de la *Sociedad Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste* e invitados especiales como el cacique José María Yanquetruz, con uniforme militar.

Por la mañana se celebró una misa y se bendijo a las locomotoras La Porteña y La Argentina. La Porteña y sus vagones, conducida por Alfonso Covazzi, quien también actuaba como fogonero, partió de la engalanada estación Del Parque saludada por una multitud, y llegó al pueblo de San José de Flores, donde una banda tocó la *Marcha a Lavalle*. Finalmente llegó a la estación terminal, La Floresta, donde la muchedumbre le dio la bienvenida y la empresa brindó un servicio de refrescos a los pasajeros en el Café Restaurant del lugar.

### ***La gran inauguración...***

*“A principios de agosto de 1857, retornando hacia San José de Flores en uno de los viajes de prueba, a la altura del puesto del Once entre las calles Bermejo (actual Jean Jaurés) y Anchorena, se produjo un descarrilamiento en el que afortunadamente no hubo que lamentar víctimas, a excepción de las magulladuras que sufrieron Adolfo Van Praet y Daniel Gowland cuando sus cabezas se golpearon una contra otra en el accidente.*

*El día 29 de agosto había sido elegido para el viaje inaugural. Las locomotoras lucían sobre sus calderas flores obsequiadas por distinguidas damas porteñas. En este acontecimiento, se*



hicieron presentes el flamante gobernador de la provincia de Buenos Aires, doctor Valentín Alsina, el gobernador saliente, Pastor Obligado, el General Bartolomé Mitre, don Domingo Faustino Sarmiento, el Obispo y decenas de invitados especiales.

Puntualmente, a las trece horas, el primer tren inició el trayecto inaugural teniendo como música de fondo los sones de la banda del Regimiento 2 de Línea. A su paso, el convoy era saludado por la muchedumbre que se agrupaba a la vera de las vías. Todos agitaban banderas y pañuelos, y al hacer su paso por la plaza de Once de Septiembre, los propietarios del Molino del Oeste, los de la Fábrica de Destilación y otros tantos más, saludaban arrojando flores y disparando cohetes en medio de una algarabía indescriptible. Cuando La Porteña llegó a Flores, la iglesia hizo replicar sus campanas y el Juez de Paz acompañado por una importante cantidad de vecinos, recibieron a la comitiva que protagonizó aquel primer viaje. El punto final del recorrido terminó siendo La Floresta, donde en el "Quiosco", conocido restaurante explotado comercialmente por la firma Soldati y Maggiani, los pasajeros fueron convidados con un refrigerio.

Por fin, el acariciado sueño del ferrocarril se había convertido en realidad. Lejos, parecía haber quedado cuando los carruajes demoraban seis horas y prácticamente la mitad de ese tiempo las mensajerías, para efectuar el trayecto entre Parque y San José de Flores, recorrido enlazado ahora en sólo media hora. Algunos recordaban el derrotero por el antiguo camino real, que con el correr del tiempo fue adoptando diferentes denominaciones, tales como Calle de las Torres en 1717, Reconquista en 1808, La Plata en 1822, en 1836 Federación y finalmente, en 1857 la de Rivadavia, nombre con el cual se la conoce actualmente, aunque en estos últimos años un sector pasó a llamarse Presidente Perón".

El tren estaba compuesto en un principio por 4 vagones para 30 pasajeros cada uno y una entrada central lateral. Eran de 4 ejes, de madera, bastante lujosos en un principio y alumbrados con lámparas de aceite. Los vagones de carga eran 12 y podían llevar hasta 5 toneladas cada uno.

El 30 de agosto de 1857 comenzó a ofrecer al público un servicio regular de dos frecuencias diarias en ambos sentidos. Aparentemente se habilitó luego un nuevo servicio nocturno. El viaje en primera clase era de \$ 10 y en segunda o carruaje descubierto de \$ 5. **Se sabe que desde el primer viaje, el 30 de agosto, al 31 de diciembre de 1857 transportó 56.190 pasajeros y 2.257 toneladas de carga. En Buenos Aires la población de entonces era de unos 170.000 habitantes. Durante 1858 transportó 185.566 pasajeros y 6.747 toneladas de carga.**

*"El domingo 30 de agosto se puso en vigencia el servicio público regular tarifado con las siguientes frecuencias: Parque a La Floresta tres servicios diarios, a las 09:00, a las 12:00 y a las 15:00. De retorno, los trenes partían de La Floresta a las 11:00, a las 14:00 y a las 17:00. La tarifa era de 10 pesos en coches de Primera clase, abiertos o cerrados, mientras que el valor en la Segunda clase (coches descubiertos) era de 5 pesos. Desde el 30 de agosto al 31 de diciembre de 1857 viajaron 56.190 pasajeros y se transportaron 2.257 toneladas de mercaderías de diverso tipo."*

La estación "La Floresta", fue una de las dos primeras estaciones ferroviarias que tuvo el país, al ser la cabecera oeste del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires que partía desde la "Estación del



Parque" (actualmente el Teatro Colón) en 1857. En 1888 se cambió su nombre por el de *Vélez Sarsfield* hasta 1944 cuando se repone el original.

En 1858 la empresa ofrecía un servicio de ómnibus a caballo para poder llegar desde las calles *Defensa*, *Perú* y *Piedras* (todas entre *Chile* y *México*) y desde la *Plaza Concepción*, a la estación Del Parque. Ese mismo año se prolongó 8 kilómetros hasta **Ramos Mejía**, en 1859 a **Morón** y en 1860 a **Moreno**, con lo cual el trayecto era ya de 39 km.



### ***La compañía es comprada por Buenos Aires...***

La colaboración financiera del gobierno de Buenos Aires fue decisiva para la organización inicial de la empresa al aportar más de un millón de pesos, renunciando posteriormente a recibir dividendos sobre éste, y sobre otros seis millones de pesos oros que aportó luego para asegurar la prolongación de la línea. El 1º de enero de 1863 se convertiría en el único propietario de la empresa al comprar las acciones de los particulares, y con su administración el ferrocarril alcanzaría en 1870 una longitud de 177 km Por ese entonces transportaba anualmente más de 500.000 pasajeros y 166.551 toneladas de carga, produciendo un beneficio del 9,78% de interés sobre el capital invertido.

Durante los 27 años en que perteneció al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, el Ferrocarril del Oeste fue la línea más lujosa, la menos dispendiosa en sus erogaciones burocrático-administrativas, la que ofrecía al productor fletes y pasajes más económicos. Era una empresa modelo que enorgullecía a los argentinos y en relación a la cual todas las empresas ferroviarias inglesas establecidas entre nosotros pasaban, sin excepción, a un segundo plano En 1866 ya llegaba a Chivilcoy, a 159 km de Buenos Aires, sin haber necesitado pedir crédito al extranjero. En 1885 poseía las siguientes líneas y ramales en explotación:

Del <u>Once</u> a <u>9 de Julio</u>	De <u>Merlo</u> a <u>Lobos</u> y	De <u>Tolosa</u> a <u>La Plata</u>
Del <u>Once</u> a las <u>Las Catalinas</u>	<u>Saladillo</u>	De <u>Tolosa</u> a <u>Ensenada</u>
De <u>Bermejo</u> a <u>Chacarita</u>	De <u>Luján</u> a <u>Pergamino</u>	De <u>Tolosa</u> a <u>Ferrari</u> (actual



Del <u>Once</u> al <u>Riachuelo</u>	De <u>Pergamino</u> a <u>Junín</u> De <u>Pergamino</u> a <u>San Nicolás</u>	<u>Brandsen</u> De <u>Tolosa</u> a <u>Temperley</u> , y desde allí a <u>Cañuelas</u> .
-------------------------------------	--	---

### ***Verano sofocante y lluvioso...El tren de la muerte...***

Tristemente, llegó ese enero de 1871, y con él se registraron en el Alto de San Pedro (actual barrio de San Telmo), los primeros casos de fiebre amarilla. La primera víctima que cobró esa cruel enfermedad fue detectada en un conventillo de la calle Bolívar 392 –equivalente a la numeración 1262, entre San Juan y Cochabamba- generalizándose este brote epidémico con tan increíble rapidez que ocasionaba, diariamente, alarmantes casos fatales. Ante la letal enfermedad, los habitantes empezaron a retirarse de la ciudad, radicándose en la periferia y dando origen al proceso de afincamiento de lo que luego serían importantes pueblos y ciudades como Adrogué, Lomas de Zamora, Ramos Mejía, San Isidro, Olivos y varios más.

Hora tras hora la peste tomaba más vidas sin que los esfuerzos de la Comisión Popular, presidida por el doctor José Roque Pérez pudiesen rendir frutos en contra de la enfermedad. Con el transcurrir de los días, fue faltando todo tipo de cosas; féretros y carpinteros que los fabriquen, sepulturas y sepultureros, y hasta carros para trasladar a los difuntos. Hasta inclusive los cementerios de La Recoleta, el de Disidentes y el del Sur quedaron rápidamente saturados. Este último funcionaba en el Sur de la ciudad en unos terrenos adquiridos donde hoy está ubicado el parque Florentino Ameghino, delimitado por las calles Caseros, Santa Cruz, Uspallata y Monasterio.

Durante la epidemia de fiebre amarilla en la ciudad de Buenos Aires, se incorporó un tramo de ferrocarril para funcionar como receptora de ataúdes. Dicho tramo partía desde la estación *Bermejo*, situada en la esquina sudoeste de la calle homónima (hoy *Jean Jaurés*) y la avenida Corrientes; y llegaba donde hoy se encuentra el Parque Los Andes, donde había un cementerio que luego se trasladó al actual de la Chacarita.

Se lo conocía como el *tren de la muerte* y además del depósito de cadáveres de Bermejo, tenía otros dos situados en las esquinas sudoestes de Corrientes y Medrano; y Corrientes y Scalabrini Ortiz (entonces llamada Camino Ministro Inglés), ángulo sudeste. John Allan, el mencionado primer conductor de la locomotora La Porteña, condujo este lúgubre tren y falleció víctima de la epidemia a los 36 años.

Ante tal situación, el entonces gobernador Emilio Castro elevó el 27 de febrero de 1871 al ministro de Justicia, Culto e Instrucción Pública, doctor Nicolás Avellaneda, un memorial sobre la apertura de un nuevo cementerio en los terrenos fiscales conocidos como "*Chacarita de los Colegiales*" en el "*partido*" de Belgrano. Esos lugares habían pertenecido a la Orden de los Jesuitas hasta su expulsión y eran utilizados como lugar de vacaciones por los alumnos del antiguo Colegio Nacional Central.



El 11 de marzo de 1871, el gobernador Castro dispuso la apertura de la Chacarita, que no era precisamente el actual, éste cementerio se conocería después como “Chacarita Vieja” y se encontraba emplazado en lo que hoy es el parque Los Andes, rodeado por las calles Borrego, Guzmán, Jorge Newbery y la avenida Corrientes (justo arriba de la actual cochera Rancagua de la línea “B” de subtes).

Debido a lo retirado que era de la Buenos Aires de entonces, y con acceso muy dificultoso principalmente para la cantidad de cadáveres a trasladar, fue prevista la construcción de un “camino de fierro” para facilitar la tarea de darles rápida sepultura. La construcción del ramal, que partiría desde una estación ubicada en Bermejo (Jean Jaurés) y Corrientes llamada posteriormente Estación Fúnebre, fue confiada al ingeniero jefe de la Compañía del Ferrocarril del Oeste, don Augusto Ringuelet, quien en un enorme esfuerzo concluyó con las tareas en menos de treinta días.

Con fecha 11 de abril, el señor Francisco B. Madero, a la sazón administrador del citado ferrocarril, comunicó al ministro de Gobierno, doctor Antonio Malaver, que el ramal había sido terminado y que quedaba a disposición de las autoridades, así como la formación que integraría este macabro tren y el personal que la conduciría.

Sólo una locomotora y dos vagones que todas las tardes harían un lúgubre trayecto transportando pasajeros que en la realidad, ya habían emprendido su viaje sin retorno. La locomotora de este corto tren era La Porteña y su maquinista John Allan, los mismos que en aquel lejano 29 de agosto de 1857 realizaron el viaje inaugural. El 14 de abril ingresó a la Chacarita el primer difunto, se trataba de Manuel Rodríguez, un albañil de 50 años. El 17 de abril caía abatido por la implacable enfermedad el propio John Allan, cuyos restos se enterraron en La Recoleta. Con él, se cerraba la historia del precursor de los maquinistas argentinos, iniciada 37 años atrás en la lejana Liverpool.

*“Hasta aquí la historia tomada de distintas fuentes, que se conoce en la actualidad. Sin embargo, hipótesis más recientes, señalan que no habría sido La Porteña la encargada de circular en el ramal fúnebre, ni el propio John Allan el maquinista de dichos viajes. Queda aquí abierto el interrogante.”*

Mucho tiempo ha transcurrido desde aquella época, en las que nuestros mayores trazaron el ideario de grandeza acuñado desde los inicios de la patria, por ese entonces a solo 47 años desde la Revolución de Mayo y con un país todavía desmembrado por intereses sectoriales, y castigado más tarde por la epidemia antes mencionada.

Los gobiernos siguientes se empeñaron en derrumbar los esfuerzos de muchos, así se desintegraron los ferrocarriles, vaya a saber bajo que ignotos estudios de conveniencia, que llevaron a la muerte a pujantes pueblos que surgían a partir de la existencia del ferrocarril y que vivieron mientras éste vivió. Sería interminable la lista de pueblos que nacieron y murieron con el Ferrocarril.

Debe destacarse de la primera de las crónicas anteriores la frase resaltada en el texto:” *La presión e interés de los capitales británicos, y el endeudamiento del Estado Argentino, fueron*



determinantes para que se lo vendiera en 1890 a la empresa inglesa Buenos Aires Western Railway”.

Hay que tener en cuenta que la *Sociedad Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste* no tenía garantía fiscal de ganancia mínima, como si la tendrían, entre otros beneficios, los ferrocarriles ingleses que se establecerían luego. Por lo tanto sólo ganaría lo que obtuviera de su propia actividad. De todas maneras, finalmente se compraron locomotoras a vapor.

La ley sancionada por la Cámara de Representantes de la provincia de Buenos Aires, establecía la donación de la tierra pública, la libre introducción de útiles y la liberación de los impuestos.

Del emprendimiento participaron el ingeniero Verger (realizó los primeros planos), el ingeniero Mouillard (francés que se ocupó del nivelamiento del camino) y, más tarde, el ingeniero Guillermo Bragge, quien ya había construido el primer ferrocarril de Río de Janeiro. Fueron contratados además 150 obreros.

La segunda locomotora que funcionó junto a La Porteña se llamó *La Argentina* y Domingo Sarmiento la transferiría en 1869 al Paraguay, junto con otras cuatro locomotoras. A las locomotoras que se incorporaban se les daba nombres, como *Rauch*, *Libertad*, *Indio amigo* o una llamada *Voy a Chile* debido a que un decreto de diciembre de 1868 ordenaba prolongar el ferrocarril hasta la Cordillera de los Andes. Sin embargo nunca llegó a Chile.

### ***La Importancia de estos comienzos...***

La importancia del ferrocarril ya había sido vislumbrada por **Juan Bautista Alberdi**, quien en sus *Bases y Puntos de Partida* había dicho que **“El ferrocarril es el medio de dar vuelta al derecho lo que la España colonizadora colocó al revés en este continente”**. También Domingo Faustino Sarmiento y Justo José de Urquiza habían sido defensores de la idea. En 1853 la mencionada *Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste*, conformada por un grupo de comerciantes, consciente del progreso en las comunicaciones que se originaría al construirlo y la muestra de poderío que representaría, solicitó entonces, el 17 de septiembre, la concesión para la construcción de un ferrocarril que sirviera tanto para pasajeros como para carga, y cuyos vagones fueran arrastrados por una locomotora a vapor.

***“La historia de los ferrocarriles argentinos es, sin disputa, uno de los capítulos más vitales e importantes de la Historia Argentina. Las ganancias ferroviarias, cuyas sumas, algunos años, han sido ligeramente inferiores a las de Renta Generales de la Nación, han corrido un tiempo a raudales para doblar a los pocos hombres y a las pocas entidades representativas que no estaban en su radio de acción’, influyendo en su poder omnímodo en la obra ejecutiva***



**del Gobierno y declarando inconstitucional cualquier intento de fiscalización." Raúl Scalabrini Ortiz- (Historia de los Ferrocarriles Argentinos)<sup>2</sup>"**

**"La construcción de ferrocarriles en las colonias y países poco desarrollados no persigue el mismo fin que en Inglaterra; es decir que no son parte -y una parte esencial- del proceso de industrialización. Esos ferrocarriles se emprenden simplemente para abrir esas regionales como fuente de productos alimenticios y materias primas tanto vegetales como animales, 'no para apresurar el desarrollo social como un estímulo de los industrias locales.**

**En realidad la construcción de ferrocarriles coloniales es una muestra de imperialismo en su función antiprogresista que es su esencia—. Alián Hutt, citado por Arturo Jauretche en su libro Política Nacional y revisionismo histórico. Peña Lillo - Colección La Siringa<sup>3</sup>.**

**"El directorio de Ferrocarril del Sud como si tuviese una visión clara de futuro, sin hacer cálculos estrechos, sin vacilar un instante, acometió la obra que el gobierno requería en nombre 'de la seguridad nacional'. No ahorró dinero ni tiempo ni esfuerzo y tendió los rieles que conectaban al puerto hasta Neuquén con una celeridad sin ejemplo entre nosotros. Este es un nuevo y hermoso testimonio de los beneficios que debe el país al capital y al genio emprendedor de los ingleses'. (Citado por David Viñas en su libro Indios, Ejército y Frontera - Editorial. Siglo XXI - México)"**

**"Por esos tiempos coloniales, el capital financiero de los cuatro o cinco Estados capitalistas más importantes del mundo ordenan y mandan en el mundo en términos absolutos: doscientos mil kilómetros de nuevas líneas férreas son instaladas en las colonias de Asia y América, que significan una inversión de 40.000 millones de marcos en condiciones particularmente ventajosas, con garantías especiales de rendimiento, con pedidos lucrativos como exención de impuestos, préstamos, empréstitos, regalías de tierras y otras prebendas. El 80 por ciento de todas las líneas férreas se hallaban concentradas entre Estados Unidos, el Imperio Británico, Rusia, Alemania y Francia que sumaban 491 mil kilómetros en 1890 y 830 mil kilómetros en 1912".**

### **La venta a capitales ingleses...**

**"Los rieles no han sido tendidos en este suelo para el cambio de productos entre sus habitantes tanto como para internar las mercancías extranjeras necesarias para la producción y llevar los frutos del país a los puertos de exportación. Y los rieles continúan avanzando, para anexar nuevos territorios al dominio del capital". (Juan B. Justo, Teoría y Práctico de la Historia (1909) en este trabajo nos dice como un calco lo mismo que Marx)"**

---

<sup>2</sup> "Ferrocarriles Argentinos. Destrucción/Recuperación – J.C. CENA- Edit. La Nave de los Locos-2012



Los ingleses presionaban para obtener el ferrocarril a bajo precio. Existía una muy buena razón para ellos, que no tenía que ver con obtener ganancias de su explotación, si no con la expresada en 1862 por el ministro británico en Buenos Aires, Thorton, en un informe al Foreign Office. En dicho documento, al referirse a la creación del ferrocarril inglés Gran Sur de Buenos Aires, señalaba que esta empresa "...abrirá un nuevo mercado a los productos manufacturados británicos". En efecto, locomotoras, ladrillos, puentes, implementos sanitarios para las estaciones, etc. eran importados de Gran Bretaña. También grandes cantidades de un producto no manufacturado: el carbón para las locomotoras.

**Nota:** Puede verse en este punto como los intereses británicos no eran precisamente sobre los ferrocarriles, sino sobre los negocios colaterales, llegándose a importar hasta el carbón...

A los tres meses de asumir como presidente de la Nación Argentina Juárez Celman (1886-1890) se vendió a una compañía inglesa la vía troncal del Ferrocarril Andino, en 1887 el Central Norte y poco más adelante el Ferrocarril Oeste. En su mensaje presidencial de 1887 anunciaba: Pienso vender todas las obras públicas, reproductivas, para pagar con ese oro nuestra deuda, porque estoy convencido de que el Estado es el peor de los administradores.

**Nota:** Aquí aparecen los presidentes de turno, surgidos de las oligarquías que no dudaron en regalar el patrimonio de todos. A poco más de 100 años antes otro político corrupto repetía el discurso.....

Una verdadera 'fiebre ferroviaria' se preparaba a comienzos de la década de 1870. Entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y argentino. Esta red llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros hacia fines de la Segunda Guerra Mundial.

Siguiendo una tendencia preponderante en esos tiempos, poco después de la conclusión de ese conflicto bélico, al igual que en otros países latinoamericanos, se produce en 1946 el proceso de nacionalización del sistema ferroviario argentino. Las diversas partes del sistema (unas 15 empresas ferroviarias por ese entonces) fueron reagrupadas en 6 líneas, cada una de las cuales proveía servicios de carga, de pasajeros interurbanos y de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (líneas Mitre, Roca, San Martín, Urquiza, Sarmiento y Belgrano).

**“En 1887 el Ferrocarril Oeste es ya un condenado a muerte (...). El abultamiento innecesario de gastos, en gran parte debido al aumento desproporcionado de personal, el crecimiento de los capitales invertidos en construcción no imprescindible, la merma consiguiente de los rendimientos y el encarecimiento de las tarifas, configuran un decidido propósito de sabotaje: el Ferrocarril Oeste iba a ser rápidamente desacreditado ante la opinión pública. Las tarifas son aumentadas en un 25 por ciento y aún son más bajas que las de los ferrocarriles ingleses”.**

**Nota:** Aquí Raúl Scalabrini Ortiz, en Historia de los ferrocarriles argentinos, volvía a mostrar la perversidad en este caso de Juárez Celman. Tomar como patrón de medida de la eficiencia y de los precios, cualquier ferrocarril inglés. Protestar porque las tarifas eran más bajas que la referencia axiomática.



Así, en abril de 1890, lo que todavía pertenecía al hacía tiempo re denominado Ferrocarril Oeste de Buenos Aires (1.014 km de longitud de su red de explotación) después de la mencionada venta de sus entornos a La Plata, es vendido a partir de una propuesta del gobernador de Buenos Aires, Máximo Paz, a la compañía The Buenos Aires Western Railway Limited, dueña a su vez de ramales del Ferrocarril del Sud y el Central Argentino, por la suma de 8.134.920 libras, equivalente a 41 millones de pesos oro sellado. Pasaba así a llamarse New Western Railway of Buenos Aires.

El gobernador argumentaba que: millones de pesos oro vendrían del extranjero a aumentar la riqueza pública, para ser invertidos en canales de desagüe y de irrigación, en caminos generales y municipales y en obras de salubridad y pavimentación. Según Scalabrini Ortiz: Jamás se emplearon con tales fines los pocos fondos logrados por la venta del Oeste. Para el historiador William Rögind la venta del ferrocarril fue impuesta por los despilfarros de la administración provincial, en aquel entonces a cargo del gobernador Julio Costa. El historiador H. S. Ferns señaló que el producto de la venta no pudo salvar la situación financiera de la provincia.

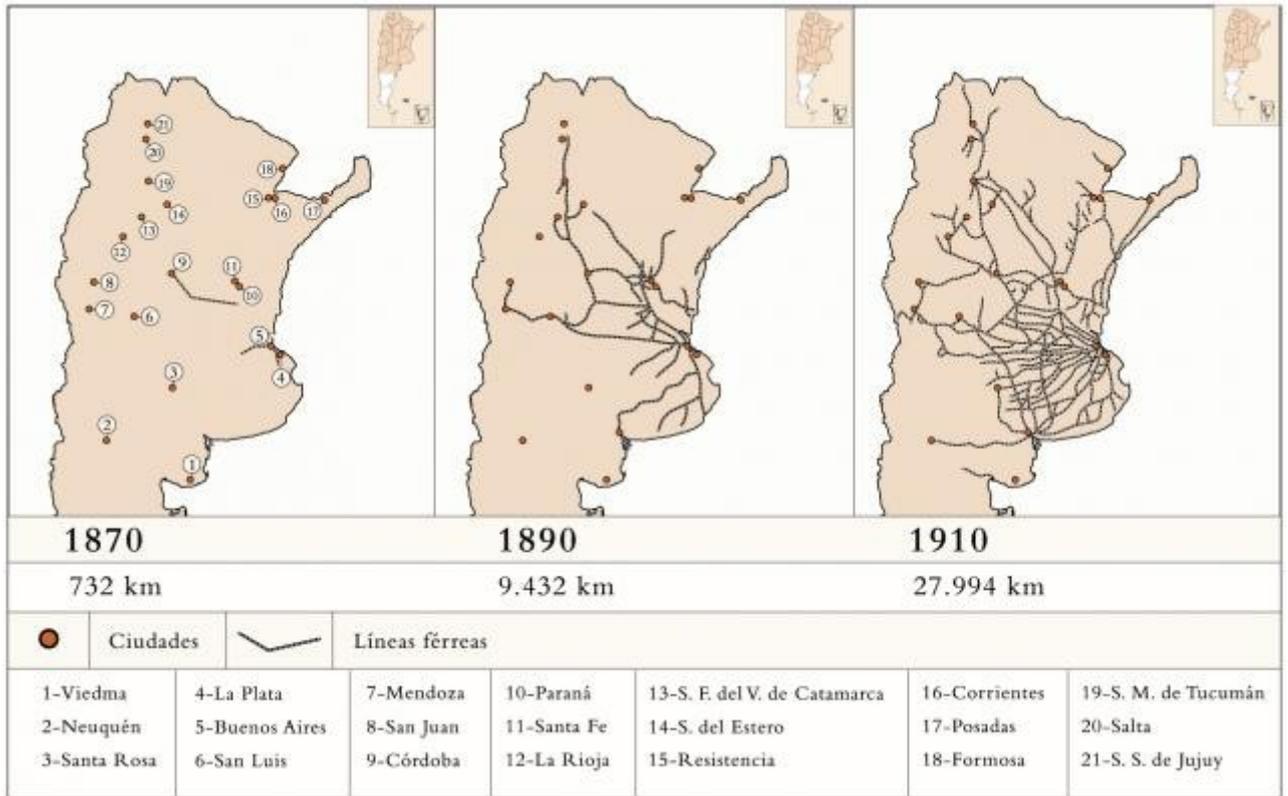
Mientras pertenece a los capitales británicos amplía su traza en el centro de la Provincia de Buenos Aires y La Pampa, llegando hasta el sur de la Provincia de Mendoza.

### ***Demolición de la estación Del Parque...***

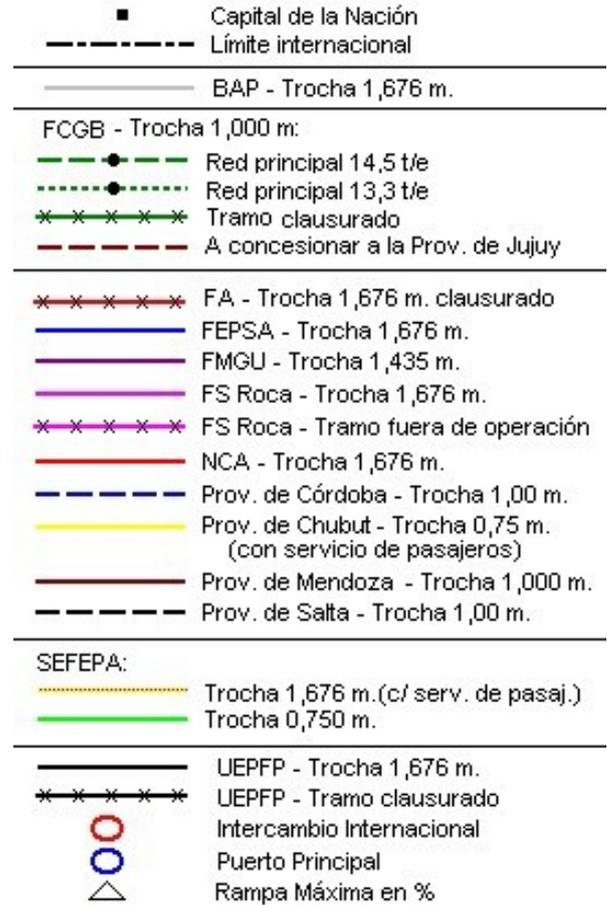
***Ya en 1873 se consideraba la conveniencia de levantar las vías desde la terminal Plaza del Parque hasta la estación Once de Septiembre debido a que la gran urbanización surgida en ese trayecto hacía peligroso el paso del tren. Un decreto de la municipalidad de abril de 1878 decidía el traslado de la terminal a la Once de Septiembre, pero la empresa fue demorando el pedido, a pesar de existir también el reclamo de los vecinos, hasta que el 1º de enero de 1883 hizo caso al pedido.***

En junio de 1884 se instalaron en el edificio de la estación Del Parque las oficinas del Estado Mayor General del Ejército. El 13 de septiembre de 1886 el Concejo Deliberante autorizó al Intendente para demoler el edificio y construir allí el nuevo Teatro Colón, obra que se comenzó en abril de 1890, y es el edificio que se mantiene hasta el día de hoy. A su vez, en ese mismo año, se construyó el edificio que suplantó a la construcción de madera de la estación Once de Septiembre.

***En los tres mapas siguientes se ven los progresos ferroviarios hasta 1870, desde 1870 hasta 1890 y desde 1890 hasta 1910:***



*Un mapa de 1914 muestra los progresos de la red ferroviaria hasta 1914. En este año probablemente por el inicio de la primera gran guerra, las inversiones en nuestro país se paralizaron bruscamente, mostrando claramente las prioridades reales de Inglaterra y Francia, principales propietarios de los Ferrocarriles.*



En 1947, dentro del proceso de nacionalización de los ferrocarriles llevado a cabo por el presidente Juan Domingo Perón, la empresa Ferrocarril Oeste de Buenos Aires pasó a la órbita del estado nacional, y el ramal recibió el nombre de Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento.

Hacia 1949 la red ferroviaria no había variado demasiado de la correspondiente al mapa de 1914. Los cambios fundamentales fueron realizados por el gobierno nacional del entonces General Juan Domingo Perón, para conectar localmente localidades entre sí, cambiando los paradigmas establecidos por ingleses y franceses.

Un mapa de la época muestra el estado de la Red Ferroviaria de esa época, que de todas formas no difiere mucho de la de 1914, mostrada anteriormente.

Los códigos de colores de cada línea, esta decodificados en el cuadro superior a la derecha.

La red ferroviaria argentina, con 34.059 km de vías fue, en su momento, una de las más grandes del mundo y sigue siendo la más extensa de Latinoamérica y unas de las más extensas de América. Llegó a tener cerca de 47.000 km de vías y más de 100.00 Km de rieles, pero el levantamiento de las mismas, y el énfasis puesto en el transporte automotor con decisiones la mas de las veces corruptas, otras por presiones de las grandes corporaciones, o simplemente por la ignorancias de los gobiernos que nunca supieron apoyarse en las universidades públicas para



las tomas de decisiones, hasta el año 2003, fueron reduciéndola progresivamente. Posee cuatro trochas distintas y conexiones internacionales con Paraguay, Bolivia, Chile, Brasil y Uruguay



Red Ferroviaria Argentina hacia 1949



Con la compra de los ferrocarriles a los ingleses, entre 1946 y 1948 todas las líneas férreas fueron estatizadas bajo la órbita de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA, luego Ferrocarriles Argentinos) y recibieron nombres de personalidades destacadas de la historia argentina: San Martín, Belgrano, Sarmiento, Urquiza, Mitre y Roca. Una particularidad es que cada línea pasa por zonas que recorrió la persona de la que lleva el nombre.



En 1958 comienza un periodo que puede llamarse de ‘regresión’. En efecto, otras políticas a favor del desarrollo de la red caminera (transporte por carretera) desarrollaron planes de clausura y levantamiento de vías; así, en 1980, la red ferroviaria era de 34.113 km, mientras que en 1976 contaba con 41.463 kilómetros.

En 1965, se crea la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (convertido luego en Ferrocarriles Argentinos –FA-) como consolidación de las líneas mencionadas. En Ferrocarriles Argentinos, como herencia de las sucesivas iniciativas de construcción encaradas a través del tiempo, convivían tres trochas diferentes con una fuerte configuración radial hacia Buenos Aires que reducía sus posibilidades de integración.

A partir de 1976 con la Dictadura Militar genocida, se acentuó, promocionado como un gran logro del gobierno del tristemente célebre ministro de economía del “proceso”, comenzó el desguace de la red más importante de Sud América. En ese período se incrementó el levantamiento de vías y la clausura de ramales. En esta época dejaron de circular también muchos trenes de pasajeros, especialmente los que iban a la región noroeste del país, en un



contexto de casi nulas inversiones, lo que terminó generando un grave deterioro de la infraestructura.

A fines de la década de los 80', y tras sucesivos cambios en la orientación empresaria, la situación de Ferrocarriles Argentinos era más difícil aún. Las dificultades financieras se reflejaban en las condiciones del material rodante y las instalaciones: sólo una de cada dos locomotoras diesel eléctricas (sobre un total de 1.000) se encontraba en funcionamiento y el 55% de la longitud de vías se hallaba en estado regular o malo.

En 1991 Ferrocarriles Argentinos fue virtualmente desarticulada en vistas de una completa concesión de la red ferroviaria, que tomó lugar definitivamente a partir de 1992, época lúgubre de nuestra política de "relaciones carnales" con los gobiernos extranjeros y las multinacionales, llevaron a finalizar el desguace con la célebre frase "ramal que para, ramal que cierra", vociferada mas como una amenaza contra los obreros que mostrando su verdadero transfondo: La decisión política de achicar el Estado Nacional a favor de empresas viles, generalmente extranjeras. Los servicios metropolitanos de pasajeros fueron entregados a una nueva empresa pública, FEMESA, para ser finalmente concesionados a consorcios privados. También se licitaron los servicios de cargas. La responsabilidad sobre los servicios interurbanos de pasajeros fue transferidos a los gobiernos provinciales, la mayoría de los cuales no continuó los servicios.

### *Abandono de material rodante...*





Luego de algunos años de estancamiento comenzaron a tomar definitiva forma empresas como la chaqueña SEFECHA, la rionegrina SEFEPA y la bonaerense Ferrobaires. La cancelación masiva de servicios llevó al surgimiento de centenas de pueblos fantasma que previamente vivían del ferrocarril como fuente de trabajo y abastecimiento, y medio de comunicación.

Actualmente se está experimentando una lenta reactivación de servicios interurbanos de pasajeros desde la Capital Federal hacia el interior del país, siguiendo siempre el sistema de concesiones a operadores privados, las más recientes de carácter provisorio, ya que se otorgaron sin proceso licitatorio. Es notable la falta de coordinación y conexión que existe entre los distintos servicios, algo que no ocurría cuando el sistema estaba centralizado.



Este mapa muestra también el estado de la red ferroviaria hacia 1949, cual fue el máximo desarrollo alcanzado en el orden de 49.000 Km. de vías férreas, donde ya hacia el oeste ( Mendoza se habían agregado tramos transversales a los trazados radiales con centros en Buenos Aires.

Por la conjunción otros factores adversos a los ya mencionados anteriormente, endeudamientos del país, políticas de destrucción de los capitales sociales más importantes, decisiones de entrega del país, se entregaron líneas aéreas, YPF, obras sanitarias de la nación, energías eléctricas en todas sus formas, se paralizó las obras de Yaciretá-Apipé, se suspendió definitivamente las obras de la Central Atucha II, se entregaron las empresas telefónicas, etc., pero fundamentalmente se destruyó la voluntad popular de pelear por los derechos y la inclusión social.

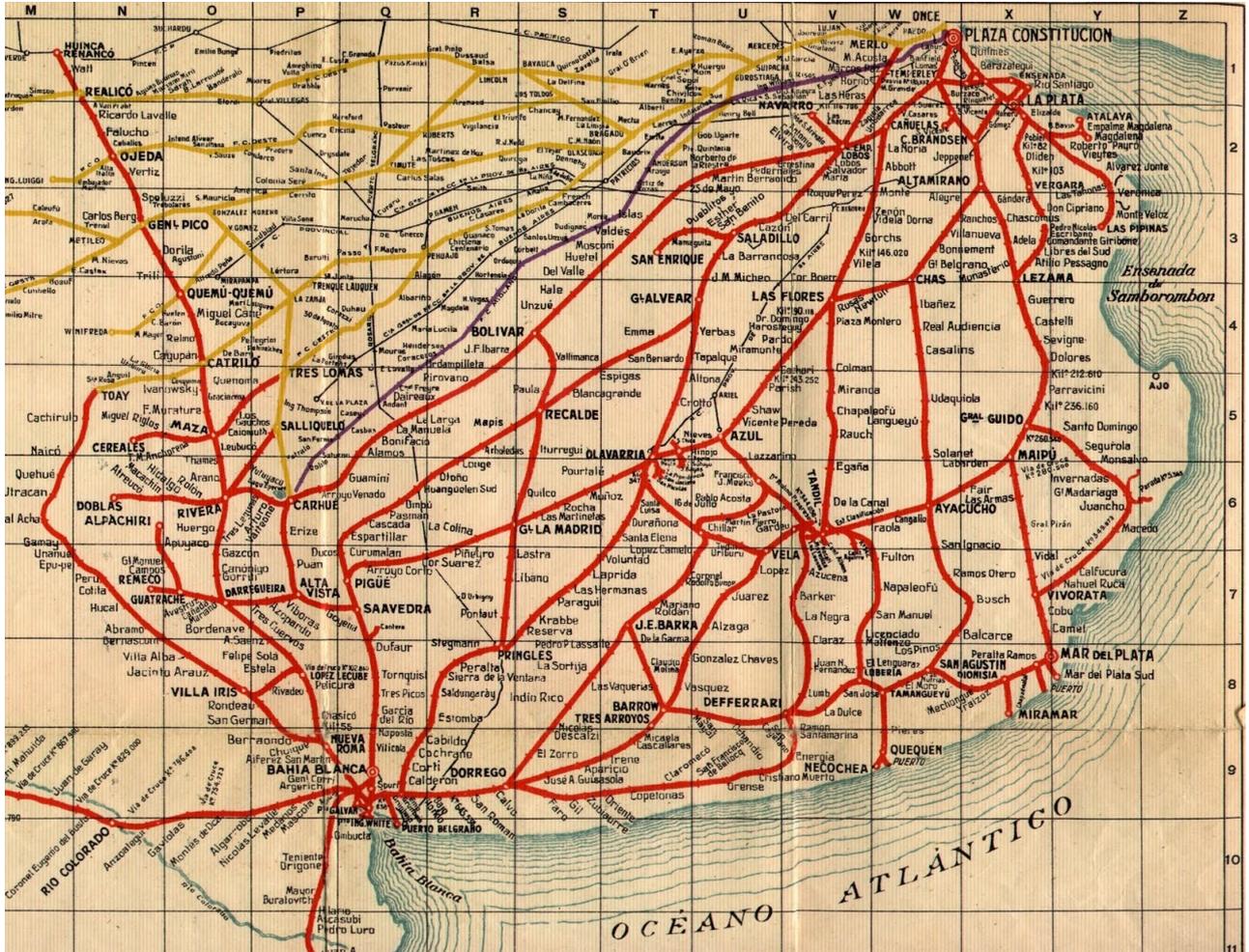


Basta mirar en quedó la red ferroviaria más importante de Sud América, hacia el 2003. Es lamentable observar el estado de abandono de las vías férreas, que, generaron la condena a muerte de más de 1200 pueblos del interior del país, pero muchos de los pueblos sobrevivientes, entraron en una muerte lenta de su existencia, poblaciones que abandonaban los pueblos y ciudades para dirigirse a las grandes urbes. A trabajar, a estudiar, a ganarse la vida.

En este punto debe mencionarse la importancia geopolítica de la Universidad Tecnológica Nacional, que con su distribución de sus 29 unidades académicas a lo largo y ancho de nuestro país, ofreció a las sociedades locales alternativas diferentes al éxodo. La Localidad de Las Parejas, del Departamento Belgrano de la Provincia de Santa Fé, con su actualmente impresionante industria de maquinarias agrícolas de calidad



exportable, y una férrea política de autoabastecimiento y sustitución de importaciones, así como progresista decisión de exportar con valor agregado y desarrollo Industrial impulsada desde el 2003, a comenzado a generar sus frutos.



Red ferroviaria en buenos aires hacia 1914



La importancia del transporte remolcado en la economía del combustible puede verse en este curioso tren de acoplados de transporte de combustible. Sin embargo este tipo de vehículos son extremadamente peligrosos por el agrandamiento de los radios de giro de los acoplados ubicados al final del "tren".



El ferrocarril constituye un medio de transporte fundamental para el traslado de mercaderías pesadas a largas distancias. En commodities, el flete es un elemento crítico para cualquier producto (agrícola, minero, combustible). Su incidencia en el costo es alta; en consecuencia, toda reducción influirá decisivamente en la posición competitiva de tales productos.

El factor natural que favorece el desarrollo ferroviario es la distancia, por su mayor capacidad de carga y, dado que los costos de explotación no son directamente proporcionales a la distancia recorrida, es un medio de transporte ideal para largos recorridos y para el transporte masivo de materias primas. Un tren operativo de 1200 toneladas equivale a 50 camiones.

Con un litro de gasoil:

El tren puede trasladar una tonelada a **147 kilómetros**;  
Un camión traslada una tonelada a **37 kilómetros**.

Esta diferencia se traslada a los fletes.

El tren posee aproximadamente cuatro veces menos consumo de combustible que el camión, ofreciendo una mejor eficiencia energética. Asimismo, con una única carta de porte ferroviaria se puede despachar un tren con una carga equivalente a 50 camiones que requieren igual número de cartas de porte carretero.



## Cronología de un desarrollo y destrucción ferroviarios...



Por la *estación Patricios* del Ferrocarril Belgrano hace años que no pasa un tren.

### Gestación

En 1857 se inauguró la primera línea férrea, que en un principio pertenecía a un grupo de particulares que conformaban la *Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste* y que contaba con el financiamiento de la provincia de Buenos Aires, que en aquel entonces formaba un estado independiente de la Confederación Argentina. El tramo de la vía inicialmente medía 9,8 km, y unía la *estación Del Parque*, ubicada donde actualmente se emplaza el Teatro Colón, en la Ciudad de Buenos Aires, y la *estación Floresta*. Este ramal marcó el inicio del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, antecesor del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento.



Pocos años después, en 1862, la legislatura de la provincia de Buenos Aires autorizó al gobernador a

concesionar la construcción de una línea férrea entre el mercado *de Constitución* y la localidad *de Chascomús*, con la obligación de extenderla posteriormente hasta Dolores. El gobierno provincial, que participaba en la fijación de las tarifas, se reservó el derecho a la expropiación. Las obras del Gran Ferrocarril al Sud de Buenos Aires —Ferrocarril al Sud, antecesor del Roca—comenzaron en 1864 y en el mismo año se alcanzó *Chascomús*. En 1872 se extendió la línea *hasta Dolores* y comenzó el tendido de ramales secundarios hacia las localidades de *Las Flores, Tandil y Azul*.

En 1863 el gobierno de la provincia de Buenos Aires se hizo cargo del mencionado Ferrocarril Oeste y continuó el tendido de la línea, que alcanzó *Luján* en 1864 y *Chivilcoy* en 1866. Durante este tiempo se intentó privatizar la empresa infructuosamente. Como resultado del tendido de la línea se intensificó la cría de ganado ovino al tiempo que se facilitaba el transporte de su producción hacia el puerto de Buenos Aires. También en 1863 comenzó la construcción del Ferrocarril Central Argentino —antecesor del Mitre— entre *Rosario* y *Córdoba*; tras una punta de rieles provisoria en *Cañada de Gómez*, el trazado culminó en 1870.

Para 1870 ya existían 722 km de vías. Durante esta etapa comenzó el desarrollo, además del Ferrocarril Oeste, de los ferrocarriles Sur, Central Argentino y Andino —antecesor del San Martín—. Hacia 1880 se habían construido 2.516 Km. de vías, de los cuales 1.227 Km. pertenecían al Estado, 2.544 Km. al Ferrocarril Andino, 427 Km. a la provincia de Buenos Aires y el resto se distribuía entre siete empresas privadas.



En 1884 llega a Junín el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (conocido como BAP), que en 1886 instala los Talleres Ferroviarios donde llegarían a trabajar más de 4000 personas.

En esta época comenzó a hacerse clara la diferencia entre el área pampeana y el resto del país. En la primera, los réditos por el transporte de la producción agropecuaria garantizaban la instalación de ferrocarriles privados, mientras que en el interior resultó determinante la construcción de **ferrocarriles de fomento** por parte del Estado. Los ferrocarriles —de los cuales el 90% se encontraban en la zona pampeana— transportaban hacia 1880 más de 3 millones de pasajeros y cerca de 1 millón de toneladas de carga, de los cuales el 90% de los pasajeros y el 80% del transporte de cargas pertenecían a las líneas trazadas en la región pampeana.

Ya para comienzos de la década de 1890 la red ferroviaria tenía una extensión de 9397 Km. y las inversiones, realizadas tanto en forma de inversión directa como de empréstitos, alcanzaban un monto de 320 millones de pesos oro, correspondiendo el 90% a las de origen británico y el 10% a los capitales franceses. Entretanto, la acción del Estado comenzó a tender líneas férreas entre las capitales provinciales, como la línea de trocha angosta de Córdoba a Tucumán, Salta y Jujuy. También se vincularon Villa María con Villa Mercedes, San Luis, Mendoza, San Juan, Santiago del Estero y Catamarca.

La zona cuyana quedó unida con la Ciudad de Buenos Aires cuando el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico enlazó Villa Mercedes, en San Luis, con la localidad bonaerense de Mercedes. En 1887 se inauguró la primera línea férrea de la región mesopotámica, entre Paraná y Concepción del Uruguay. En 1892 se la incorporó al Ferrocarril Provincia del Entre Ríos. En la provincia de Buenos Aires el Ferrocarril Sud continuó extendiéndose más allá de Dolores hasta alcanzar los importantes puertos de Mar del Plata y Bahía Blanca. El Sud incorporó también en 1898 el ramal de Buenos Aires a La Plata, construido años antes como parte del Ferrocarril Buenos Aires a la Ensenada.

Hasta 1880 el régimen tarifario fue completamente libre. La ley 531 *sobre Ferrocarriles Nacionales* de 1872 confirmó la potestad de las empresas prestatarias de fijar unilateralmente las tarifas del servicio de acuerdo con la distancia a recorrer y el valor de la mercadería. Sin embargo, a partir de 1889 comenzó a aplicarse un esquema tarifario regresivo que encarecía las distancias cortas al tiempo que favorecía proporcionalmente los viajes largos. La ley sí obligaba a los ferrocarriles privados a interconectar sus líneas.

En 1888 la provincia vendió una sección de la red del Ferrocarril Oeste cercana a La Plata a la *Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud*.

En 1891 se sancionó la ley 2.863 *de Ferrocarriles Nacionales* que derogó la 531 y creó la Dirección de Ferrocarriles. La nueva ley legisló en lo referente a concesiones, empalmes entre redes y variaciones tarifarias, además de establecer las normas de conservación, vigilancia y mantenimiento del material ferroviario. Se tipificaron asimismo los ferrocarriles nacionales y provinciales, estableciendo que los primeros por ser de jurisdicción nacional debían vincular la Capital Federal con otras provincias, mientras que los otros dependían de los estados provinciales. Profundizando lo dispuesto por la ley 531 en materia de conexiones, la 2863 estableció también el uso compartido de estaciones.



A fines del siglo XIX existían alrededor de 16 500 Km de vías, de los cuales 2000 pertenecían al Estado. La trocha ancha representaba el 60%, la estándar el 10%, la angosta el 10% y el 20% restante correspondía a otros tipos de trocha. El tráfico era de 18 millones de pasajeros y 11,8 millones de toneladas de carga. Los puntos máximos desde Buenos Aires eran La Sabana al noreste (700 km), a Jujuy al noroeste (1.600 km), Mendoza y San Juan al oeste (más de 1000 kilómetros) y Neuquén al sur (1200 km). La red, organizada en torno al puerto de Buenos Aires, tenía centros de interconexión importantes en Rosario y Bahía Blanca.

Muchos de los ramales secundarios de trocha angosta prestaban sus funciones de transporte de pasajeros en cómodos, bastante veloces y económicos sistemas de coche motor o cochemotor, los cuales eran en muchos casos vehículos en tren (dos a tres vagones) traccionados por un motor diésel semejante al de un camión. Los sistemas de cochemotor más conocidos: el de Ciudad de Córdoba-Ciudad de Tucumán-Ciudad de Salta; el de Posadas-Paso de Los Libres, el de Ciudad de Salta a Alemania, el de Ciudad de Córdoba a Cruz del Eje o a la ciudad de Rosario con Villa María y la ciudad de Santa Fe con Rafaela.

Luego de la desaparición de la Estación Central de Buenos Aires en 1897, las empresas construyeron cuatro grandes terminales ferroviarias, alejadas del centro porteño: Constitución, Once de Septiembre, Retiro y Chacarita.

En 1932, cerca de 800 hectáreas dentro de la ciudad de Buenos Aires (el 4% de su superficie) eran propiedad de siete empresas ferroviarias. Las estaciones, talleres, galpones, playas de maniobras y terrenos para futuras ampliaciones sumaban 500 hectáreas. El resto correspondía a 111 km de rieles.

En 1932 hasta 1945, se inicia la Administración del Ing. Pablo Nogués en los Ferrocarriles del Estado, fallece en 1943, pero su administración se proyecta hasta 1945, por la labor de sus colaboradores.

**Los FFCC. del Estado, en 1944, estaban integrados por:**

- F.C. Central Norte Argentino (Incluido el ex - Central Córdoba) - F.C del Este.
- F.C de San Antonio. - F.C. del Chubut.
- Comodoro Rivadavia. - Puerto Deseado.
- Además durante ese año se había construido, en 180 días, el ramal Pedro Vargas a Malargüe - Provincia de Mendoza (trocha ancha).

**La longitud de la Red al 31/12/44 era de 13.361 km.**

- FC. Norte Argentino: 10.368 km. - Trocha **angosta**
- F.C. del Este: 725 Km. - Trocha media
- F.C. San Antonio a Bariloche: 836 km. - Trocha ancha
- F.C. San Antonio a Río Negro: 107 km. - Trocha de 0,75 - a Esquel-309 Km - Trocha de 0,75
- F.C. del Chubut: 267 km. - Trocha de 0,75
- F.C. Comodoro Rivadavia - Trocha ancha
- F.C. Puerto Deseado - 286 km. - Trocha ancha.



- Ramal Pedro Vargas a Malargue - 180 km - Trocha ancha Las vías *de los ferrocarriles del Estado* recorrían 20 provincias.

**Tráfico de pasajeros:**

En 1944 se transportan 16.757.220 pasajeros.

**Total rendido:** \$ 27.105.761,60.

**Tráfico de carga:**

En ese año se transportan 10.035.468 Tn., con una distancia media de 475 Km.

**Resultados de la administración estatal**

El Total recaudado en fletes es de:	\$ 123.909.310,98
El Total de gastos de explotación:	\$ 90.283,92,00
Resultados de explotación;	\$ 33.626.310,06
Incluidas todas las redes el resultado final fue de	\$ 29.587.176,43



## **Nacionalización...**



El presidente Perón firmando la nacionalización de los ferrocarriles.

Entre 1946 y 1948 todas las líneas férreas fueron estatizadas bajo la órbita de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA, luego Ferrocarriles Argentinos) y recibieron nombres de personalidades destacadas de la historia argentina: San Martín, Belgrano, Sarmiento, Urquiza, Mitre y Roca. Una particularidad es que cada línea pasa por zonas que recorrió la persona de la que lleva el nombre.

Aproximadamente a partir de 1976 entró en una época de reducción acentuada durante los tiempos del *Proceso de Reorganización Nacional*, período en el cual se incrementó el levantamiento de vías y la clausura de ramales. En esta época dejaron de circular también muchos trenes de pasajeros, especialmente los que iban a la región noroeste del país, en un contexto de casi nulas inversiones, lo que terminó generando un grave deterioro de la infraestructura.

## **Servicios Especiales que brindaban los ferrocarriles en el interior...**

Durante todo el tiempo de esplendor de los ferrocarriles, además de la enorme importancia de su sola presencia en los pueblos en desarrollo, los ferrocarriles brindaban apoyo ciudadano, mejorando la calidad de vida de los habitantes de los pueblos

El ocaso de los servicios sociales que prestaba el ferrocarril, como trenes, hospitales, plantas de oxígenos fue como consecuencia de su cerramiento. Veamos:

- **Trenes Aguateros:** trenes diagramados abastecían de agua a los pobladores. El departamento de agua, del cual dependían, realizaba además las perforaciones, instalación de plantas de bombeo que junto con los trenes aguateros colmaban cisternas o tanques por todo el territorio nacional, se puede afirmar con total certeza que el ferrocarril daba de beber al país.

- **Trenes Sanitarios:** con sus campañas de vacunación y medicina preventiva, especialmente contra el mal de chagas, tuberculosis, lepra, viruela. Hoy nacen, por año, 2.000 niños con el mal de Chagas.

- **Tren de Auxilio:** presente en tiempos de sequía o inundaciones. Acarreando posturas o agua para los estanques, cisternas para la poblaciones.

- **Trenes Mixtos:** cargas - pasajeros (encomiendas - correo) se suspendieron las comunicaciones y el transporte entre los territorios provinciales y zonales, motivo suficiente



para quebrantar las economías regionales, la de los pequeños y medianos agricultores, comerciantes, cargadores, artesanos y así...

- **Tren de las Artes:** el tren de la cultura nacional recorrió la red ferroviaria durante cinco años. Para el neoliberalismo encarnado en el menemismo todo lo cultural era ignorado. No era rentable. Era parte del proyecto de desculturización integral al país.

- **Trenes de Pasajeros:** La suspensión de los servicios de larga y media distancia tienen viso de una crueldad manifiesta indisimulable. Los que pergeñaron y los que aún sostienen esta salvajada ferroviaria poco les importó y les importa el ser humano que habita en esas zonas, que son nuestros paisanos, nuestros compatriotas, nuestros habitantes naturales del lugar, nuestros lugareños, ¡cuánto desprecio!, ¡cuánta malignidad!

Pero, que importa, son zonas no rentables, son zonas inviables para los que invierten, ¿para qué invertir? mejor es clausurar. Si, se ha clausurado un vasto territorio nacional.

- **Plantas de Oxígeno:** En cada taller había una planta que elaboraba oxígeno y que luego de abastecer las necesidades del ferrocarril elaboraba oxígeno medicinal para los hospitales en forma gratuita. ¿Cómo contabilizamos ese servicio social?

Los responsables directos de estas y otros destrozos fueron estos grupos cartelizados que apoyaron todos los golpes de Estado y que responden a otros intereses y no a los intereses nacionales.

- **Consultorios Médicos:** dispersados por todo el territorio para atender a los empleados ferroviarios. Muchos de ellos pertenecían a las Sociedades de Socorros Mutuos como la del F.C. Belgrano.

- **Ambulancias en vías férreas:** el ferrocarril, cuando era un servicio público: combatió el mal de chagas, la tuberculosis, censó la salud, descubriendo el Raquitismo de nuestros hermanos aborígenes y la salud de nuestros niños.

El otro ejemplo es el de las ambulancias, eran camionetas transformadas en ambulancias con ruedas para transitar por las vías. La más significativa era la de Cruz del Eje que utilizaba el Dr. Arturo Illia, médico ferroviario, luego presidente de la Nación. Esta en el museo ferroviario de esa localidad.

- **Policlínicos:** además, tuvo 83 policlínicos que contribuyeron a las buenas condiciones de vida de las poblaciones. Los cerraron. Eran más de 83 policlínicos ferroviarios diseminados por toda nuestra geografía que atendía, además de los ferroviarios, a todos los pobladores de la región. Hay que agregarle los dispensarios en poblaciones pequeñas. Que el Policlínico Central situado en Puerto Nuevo - Retiro, en un tiempo fue un proyecto incluso, ejemplar, para América Latina y hoy es refugio de ratas y alimañas.

Hay que agregar otro dato nunca contabilizado: Al arribar el ferrocarril a una zona, primero instalaba un parador o estación con sus galpones y corrales, en frente aparecía un almacén de ramos generales y, al tiempo, un dispensario para atender a los empleados ferroviarios y sus



familias. La capacidad instalada sanitaria sobraba y con ella, además, se curaba a los pobladores. A partir de esa fecha, dicen los censos, la longevidad aumentó. Los males que eran mortales ya no lo fueron tanto por la atención de la medicina ferroviaria: Estos males eran: el tétano, la viruela, la escarlatina, la tuberculosis, la lepra, entre otras enfermedades. Al paralizarse el ferrocarril todos esos servicios desaparecieron. ¿En qué contabilidad registró la ausencia de esos servicios.

### ***Desmembramiento Poblacional...***

*Con la desaparición del ferrocarril se produjo una brutal desmembración poblacional y este hecho contribuyó a la desestructuración del país y al opacamiento de los emprendimientos regionales. El ferrocarril ya no llega más a todas partes, no juega más ese rol integrador que cumplió por décadas, no cumple más esa función social que le fue asignada. Con estas causas aparecen los primeros pueblos fantasmas y dormitorios (1200 localidades que se han transformado en albergues o barriadas, donde los trabajadores sólo descansan y viven, no laboran en ese lugar), se suprimieron ramales secundarios que eran los afluentes tributarios de la línea principal.*

*La consecuencia por el cierre de ramales y talleres afecta a más de 1.500.000 habitantes del interior del país que han migrado a las grandes ciudades, La reactivación del ferrocarril y su industria permitiría repoblar el interior y generar más de 100.000 puestos de trabajo, más los indirectos, además ayudaría a descomprimir las zonas urbanas.*

*No llega más el tren aguatero a las zonas surcadas por napas de aguas saladas, los trenes mixtos (carga y pasajero) que unían poblaciones sin carreteras o guadales intransitables en tiempos de lluvia, los anularon; se cerraron silos de acopio de !a cosechas de la zona, no eran rentables; no circula más el tren sanitario, se suspendió el servicio de agua que las bombas de las estaciones extraían de la entrañas de la tierra abasteciendo pueblos y aldeaños. El ferrocarril redujo en términos del imaginario social, la mayor parte de las distancias de su territorio, lo puso al alcance de quienes quisieran o tuvieran que recorrerlo. Este hizo posible viajar distancias largas por necesidad o placer; ya no por parte de una minoría sino por el creciente uso de la clase media y la clase trabajadora: era el medio más barato y cómodo para transitar.*

*El ferrocarril fue una empresa solidaria, acarreoó agua y pastura en tiempos de sequía, excavó e instaló bombas y tanques de agua para abastecer a poblaciones enteras de este imprescindible líquido, participó en las campañas de lucha contra las langostas y otras plagas, de vacunación, concurriendo a lugares donde nadie llegaba, con el Tren Sanitario encabezó la campaña contra el mal de Chagas y la lucha contra la vinchuca, abasteció y prestó auxilio a zonas inundadas. Aquí vale la pena repensar los derechos humanos, por esto lo reitero.*

### ***Costos del Transporte Automotor...***

*Transportar soja desde el norte a Rosario es más caro que hacerla llegar a Rotterdam... .*

*Desde Tucumán: El costo que paga un productor del norte argentino para transportar una tonelada de soja a Rosario es 56,2 % mayor al que debe desembolsar un exportador para*



*hacer llegar la misma tonelada de soja a Rotterdam, en Holanda. El puerto de Rotterdam es el acceso de las importaciones nacionales a Europa. En la Argentina, el 85 % de la cosecha se traslada por camión, sólo 14 % va por ferrocarril, pero cuesta la mitad. El flete interno subió 48% en un año y el externo cayó 7 %. Según la Bolsa de Cereales de Buenos Aires sobre datos del Ministerio de Agricultura, ese mismo volumen debe pagar U\$S 32 por llegar a Rotterdam. Los camiones cargan 30 toneladas, pero los barcos llevan 25.000 toneladas. (La Gaceta - 01/06/2011)*

*Transportar soja de Chaco a Rosario cuesta 50% más que enviarla a Europa.....*

*El costo que paga un productor del norte argentino para transportar una tonelada de soja a Rosario, el puerto de salida, es 56,2% mayor al que debe desembolsar un exportador para hacer llegar la misma tonelada de soja al puerto de Rotterdam, en Holanda, que es el portal de acceso de las importaciones nacionales a Europa. Según el tarifario vigente publicado por la Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) cubrir la distancia de 710 kilómetros que separan a Rosario de Resistencia, en Chaco, cuesta algo más de \$ 205 por tonelada, es decir, unos u\$S 50. En paralelo, según la Bolsa de Cereales de Buenos Aires sobre datos del Ministerio de Agricultura, ese mismo volumen debe pagar u\$S 32 por llegar a Rotterdam. (Fuente - Jujuy al Día - 3110512011)*

### ***¿Por qué el ferrocarril?***

*"... el ferrocarril que es la supresión del espacio, obra este portento mejor que todos los portentos de la tierra; el ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles. Ellos son a la vida local de nuestros territorios interiores lo que las grandes arterias a los extremos del cuerpo humano: manual de la vida." Juan B. Alberdi, ver "El Ferrocidio" J.C.CENA - 2d° edición*

Para aseverar esto es necesario

- Construir 1 Km. de autopista: U\$S.500.000 -Vida útil 8 años.  
Construir 1 Km.de Vías férreas: U\$S. 200.000 - Vida útil 20 años.
- Capacidad de transporte  
La capacidad de tráfico de una vía férrea medida en volumen o masa de carga, es 17 veces más que el de la ruta.
- Para mover 1.000 pasajeros se necesitan: 250 automóviles con 4 personas - 20 ómnibus de 50 personas - 8 aviones (cabotaje) - 1 tren.
- Un tren de ocho (8) coches equivale a 20 colectivos de 50 personas.
- Una locomotora que arrastra una carga determinada sólo puede ser reemplazada por 50 camiones (provistos por la industria del transporte automotor), que a su vez consumen 3,5 veces más combustible.
- **Combustible** - Con 1 litro de combustible se puede mover 1 pasajero en:



Avión, 19 Km;  
en Automóvil, 40 Km;  
en Ferrocarril 67 km.

- Con 1 litro de combustible se puede mover 1 tonelada de carga:  
en camión 64 km;  
en ferrocarril 127 Km.
- Contaminación ambiental-Si se toma 1 como valor de contaminación decimos:  
1 Camión contamina 30  
1 automóvil 8,3  
1 barco contamina, 3,3  
1 tren contamina 1  
1 tren eléctrico: contamina 0
- De la contaminación total, el transporte aporta el 54% del país y de ese valor:  
el 86% pertenece al automotor  
el 4% al ferrocarril.
- En esta desproporción se contamina más el aire, triplica el ruido ambiente, aumenta la congestión vehicular y se incrementan los accidentes.

**El ferrocarril es el único medio de transporte, junto con el subterráneo y el trolebús, que pueden usar energía eléctrica.** Los otros utilizan bio energías: petróleo o gas.





### ***Comienza la privatización...***

Un **supuesto** conjunto de razones (espúreas todas), entre las que predominaron las de tipo macroeconómico (hiperinflación, fuerte déficit fiscal, caída de reservas) determinaron que en **1989** el gobierno nacional decidiera encarar un proceso "masivo" de privatizaciones en el que, entre otras empresas públicas (teléfonos, gas, electricidad, agua potable) se incluyó a la empresa ferroviaria nacional, Ferrocarriles Argentinos.

En **1991** Ferrocarriles Argentinos fue virtualmente desarticulada en vistas de una completa concesión de la red ferroviaria, que tomó lugar definitivamente a partir de **1992**. Los servicios metropolitanos de pasajeros fueron entregados a una nueva empresa pública, FEMESA, para ser finalmente concesionados a consorcios privados. También se licitaron los servicios de cargas. La responsabilidad sobre los servicios interurbanos de pasajeros fue transferidos a los gobiernos provinciales, la mayoría de los cuales no continuó los servicios.

### ***La concesión del sistema ferroviario de Cargas...***

El proceso de concesionamiento del sistema ferroviario al sector privado se inició con las líneas de cargas en las que se identificaron seis subsistemas a ser concesionados por 30 años mediante licitación pública internacional bajo el concepto de concesión integral. Esto es, el concesionario debía tomar a su cargo el conjunto de las actividades ferroviarios: comercialización, operación, mantenimiento y también, la rehabilitación del material rodante y la infraestructura.

Las concesiones realizadas fueron las siguientes:

**Nuevo Central Argentino S.A.** (4.752 km), que conecta Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Río IV y Santiago del Estero (La Banda);

**América Latina Logística Central S.A.** (Ex Buenos Aires al Pacífico S.A). (5.254 km), que enlaza Buenos Aires con Junín, Rufino, San Luis, Mendoza, San Juan, San Rafael y accede al puerto de Rosario;

**Ferrosur Roca S.A.** (3.377 km), que comunica Buenos Aires con Necochea-Quequén, Tandil, Olavarría, Bahía Blanca, Neuquén y Zapala;

**Ferroexpreso Pampeano S.A.** (5.094 km), que conecta a los puertos del complejo San Martín-Rosario con Bahía Blanca por medio de dos líneas troncales y varios ramales;

**América Latina Logística Mesopotámica S.A.** (Ex Ferrocarril Mesopotámico S.A). (2.704 km), que enlaza Buenos Aires con Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes y Posadas;

**Belgrano Cargas S.A.** (7.347 km), que comunica Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, San Juan y Mendoza, y la localidad de Salta con Formosa.



Finalizado el proceso de concesionamiento en 1995, la red de cargas concesionada tenía una magnitud algo mayor a los 28.000 km., con una dotación de personal total (sumados todos los concesionarios) de aproximadamente 6.000 agentes, mientras que para el sector metropolitano, la red sumaba 800 km y el personal alrededor de 10.000 agentes.

Cabe aclarar que si bien la magnitud de la red concesionada no se ha modificado, existen sectores que la falta de demanda ha llevado a cada una de las empresas concesionarias de carga a declararlos sin operación en la actualidad.

Los ferrocarriles de carga fueron concesionados por treinta años con opción a diez más y, en todos los casos, las empresas adjudicatarias se comprometieron, entre otras obligaciones, al cumplimiento de programas de inversión y mantenimiento que encontraban su sustento en un plan de negocios que también formó parte de la oferta de cada uno de ellos.

Asimismo, los Concesionarios ferroviarios están obligados al pago de un canon al Estado Nacional, el cual no está siendo abonado por las razones que se explicitan más adelante.

A diferencia de las concesiones del área metropolitana, los contratos de concesión de los servicios ferroviarios de carga no prevén ningún tipo de subsidios por parte del Estado Nacional.

Para el caso de la ex línea General Belgrano, después de dos frustrados intentos de concesión, el sindicato Unión Ferroviaria realiza una propuesta para hacerse cargo del mencionado ferrocarril.

Mediante el dictado del Decreto N° 686 del 23/07/97 se autoriza al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a contratar con la Unión Ferroviaria el servicio de cargas.

Siguiendo con las tramitaciones para llevar a cabo este concesionamiento mediante el dictado de la Resolución N° 1294 del 8/10/98 se aprueba las Condiciones Técnicas Operativas.

Con el dictado de la Resolución N° 1560 del 27/11/98, el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos adjudica a la Unión Ferroviaria la concesión del Ferrocarril General Belgrano y autoriza al Secretario de Transporte a suscribir el Acta Constitutiva y Estatuto Social de la Sociedad Concesionaria Belgrano Cargas S.A.

A fin de 1999 el Poder Ejecutivo Nacional otorga la concesión del Ferrocarril General Belgrano a la entidad Gremial Unión Ferroviaria a través del Decreto 1037/99, el contrato de concesión estableció un aporte del Estado Nacional para efectuar un plan de inversión de 250 millones de dólares, para la renovación, mejoramiento y normalización de la infraestructura y también del material rodante, aún promedio de 50 millones de dólares por año.

El aporte del Estado Nacional nunca se materializó y el Poder Ejecutivo Nacional decidió propiciar la modificación de los estatutos societarios mediante el Decreto N° 24 del 8 de enero de 2004, el cual dispuso un llamado a licitación para la readecuación accionaria de la Empresa Belgrano Cargas S.A., a fin de permitir que, una participación mayoritaria del capital social sea suscripta por nuevos accionistas.



La mencionada licitación fue declarada desierta ya que los dos oferentes que se presentaron no cumplían con las exigencias, por lo que el Estado Nacional se vio obligado a dictar el Decreto N° 446 del 18 de abril de 2006 donde declara el estado de emergencia económica a la prestación del servicio ferroviario de Belgrano Cargas S.A., y por ese mismo decreto faculta a la Secretaría de Transporte a realizar las acciones necesarias para continuar con la explotación del servicio en el período de emergencia.

Siguiendo con las instrucciones impartidas, la Secretaría de Transporte contrató el 13/6/06 a la Sociedad Operadora de Emergencia S.A., para que realice la operación, administración, gerenciamiento y explotación de emergencia, por cuenta y orden del Estado Nacional de los servicios ferroviarios de cargas y pasajeros en el sector de la red ferroviaria nacional concesionada a Belgrano Cargas S.A.

### ***La concesión del sistema ferroviario de pasajeros...***

#### ***Región Metropolitana de Buenos Aires***

El proceso de licitación de las líneas de carga ya se encontraba en ejecución cuando el gobierno nacional decide, en marzo de 1991, separar los servicios ferroviarios de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires del resto del sistema ferroviario argentino. Así, como desmembramiento de Ferrocarriles Argentinos, se crea Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima (FE.ME.SA.), con la finalidad exclusiva de prestar los servicios de pasajeros de la región. Poco después, el gobierno adopta una decisión más audaz aún: concesionarlos al sector privado mediante un proceso licitatorio internacional.

Desde el comienzo del diseño del proceso licitatorio de los servicios de pasajeros suburbanos se tuvo conciencia de que aún con fuertes incrementos en la eficiencia de las operaciones y en el número de pasajeros transportados, los resultados económicos a diferencia de lo esperable en las operaciones de cargas que podrían ser económicamente autosuficientes, no permitirían cubrir con los ingresos generados por el transporte de pasajeros, los gastos de explotación del sistema (que presentaba un fuerte mantenimiento diferido) y la realización de las inversiones necesarias.

Se decide entonces encarar lo que se considera, hasta donde se tiene conocimiento, el primer llamado a licitación internacional, en la historia ferroviaria mundial, de un sistema ferroviario suburbano de pasajeros con subsidio, esto es, admitiendo que, en caso que los operadores no pudieran cerrar sus ecuaciones económico-financieras con los ingresos generados por la explotación de las líneas, el estado asumía la responsabilidad de cubrir la diferencia correspondiente, mediante el pago de los subsidios necesarios.

La decisión del Gobierno Nacional de convocar al sector privado para operar el sistema ferroviario de la Región Metropolitana de Buenos Aires, estuvo destinada a rescatar y jerarquizar su rol dentro del sistema de transporte público de la Región, a mejorar su eficiencia y calidad de servicio, reducir sensiblemente sus necesidades de financiamiento.



A los efectos del llamado a licitación se definieron 7 Grupos de Servicios, a ser licitados individualmente, que respondían, en buena medida, al tradicional gerenciamiento por "línea" que tenía la región.

A esta división, se agregó al Grupo de Servicios 3-Línea Urquiza, la red de subterráneos de Buenos Aires, por su compatibilidad técnica y conexión física con la línea Urquiza.

La división del sistema en 7 partes obedeció además de las razones políticas y económicas apuntadas al hacer mención a las concesiones de cargas a que, al contarse con calidad de servicios entre los mismos habría de actuar como incentivo para su superación. Asimismo, en caso de fracaso de uno de los concesionarios en operar exitosamente algún Grupo de Servicios, siempre se contaría con algún otro concesionario con el "Know How" suficiente para tomar a su cargo las operaciones.

Estrictamente, en la medida en que se avanzó en la definición del proceso licitatorio, que consumió todo el segundo semestre de 1991, el subsidio a ser requerido por los potenciales concesionarios se convierte en el centro del "armado" estratégico de la licitación.

Básicamente los aspectos centrales del diseño de la concesión fueron los siguientes:

- Las concesiones tienen un período de 10 años, prorrogables por períodos de otros 10 años indefinidamente por mutuo acuerdo de las partes. En el caso del Grupo de Servicios 3-Línea Urquiza, SBASE, el período es de 20 años.
- El Estado retiene la propiedad del material rodante, la infraestructura y las instalaciones fijas en general, que fueron cedidas al operador quien tomó a su cargo la totalidad de las actividades ferroviarias desde la comercialización y venta de boletos hasta el mantenimiento del conjunto de los bienes.
- El Estado define las tarifas máximas a ser cobradas, las frecuencias mínimas de cada corredor (en términos de coches/hora para cada franja horaria del día, para cada uno de los 10 años de la concesión) y las condiciones de calidad de servicio en cada uno de ellos (porcentaje mínimo de trenes circulados sobre el total programado y porcentaje máximo de trenes cancelados). Si el operador mejora o alcanza los estándares definidos por el gobierno en cuanto a calidad de servicio puede lograr, de manera automática, incrementos tarifarios sobre los niveles autorizados, como premio al desempeño. El no cumplimiento de los estándares por parte de los operadores implica penalidades financieras.
- Los concesionarios tienen libertad para negociar nuevas condiciones de trabajo, que flexibilicen las prácticas laborales aumentando la productividad. Los concesionarios definen el número de agentes a emplear en cada grupo de servicios a conceder. El personal excedente puede ser incluido en planes de retiros voluntarios, a cargo del gobierno, parcialmente financiados con recursos provenientes de organismos internacionales de financiamiento.



- El Estado define, para el primer período de concesiones de 10 años, un plan de inversiones para cada una de las líneas a ser concesionadas, que prevén la rehabilitación de la infraestructura, del material rodante y el resto de las instalaciones fijas. Cada concesionario puede, de considerarlo conveniente, agregar otras inversiones adicionales a su cargo, las que se financiarían con los ahorros en los costos operativos que éstas generarán.
- Cada grupo empresario debe contar con un operador ferroviario extranjero responsable técnicamente por las operaciones.
- En sus respectivas propuestas como oferente cada grupo empresario, además de elaborar un Plan Empresario o Plan de Negocios para ser aplicado a lo largo de la concesión (y que abarca todas las áreas empresarias –Comercialización, Operaciones, Mecánicas, Vía y Obra, Señalamiento y Comunicaciones, Recursos Humanos, etc.) debe definir, para cada uno de los 10 años de la concesión, el resultado de su plan de explotación. El resultado de la cuenta explotación (que debe incluir el beneficio empresario) puede ser positivo, en cuyo caso el concesionario estará dispuesto a pagar un canon al gobierno para operar el sistema o negativo, en cuyo caso requerirá un subsidio del gobierno. Adicionalmente, cualquiera sea el resultado de la cuenta explotación, cada grupo empresario deberá cotizar el monto requerido para ejecutar el plan de inversiones definido previamente por el gobierno e incluido en los pliegos licitatorios (un total de alrededor de 150 proyectos de inversión para el conjunto de los 7 grupos de servicios en que se subdividió la licitación). Como resultado final, cada grupo oferente debe estimar un monto de canon ofrecido o subsidio requerido por año, que surge del resultado de su cuenta de explotación y del monto requerido para ejecutar el plan de inversiones.
- Resultó ganador del proceso licitatorio (uno por cada uno de los 7 grupos de servicios) aquel oferente que ofreció el mayor canon requiere el menor subsidio, medido como Valor Presente de los pagos a ser realizados por el Estado, año a año, a lo largo del período de la concesión (a una tasa de descuento del 12%, representativa del costo de endeudamiento a largo plazo de la economía argentina a fines de 1991, momento en que se efectuó el llamado a concurso).

Resulta conveniente enfatizar, de lo expuesto, que el proceso licitatorio fue diseñado para incentivar la introducción de criterios innovadores, tanto en lo que hace a la comercialización como a la operación de servicios, incrementando los ingresos y el número de pasajeros transportados.

Un aspecto central en el diseño de la estrategia de concesionamiento adoptada es que en un contexto de inflación cero, es decir, en que tanto las tarifas como los costos no requieran ser reajustadas por efectos inflacionarios, el subsidio a ser percibido anualmente (y pagado mensualmente) por el Estado a los concesionario, queda definido de una vez a lo largo de toda la concesión (a través de la propuesta económica-financiera en base a lo cual se eligió al concesionario que requiere el menor subsidio) a lo largo de los 10 años de concesión.



Lo dicho implica que el concesionario corre los riesgos propios de cualquier actividad empresarial privada: si el número de pasajeros efectivamente transportados (y por consiguiente los ingresos) se ubican por encima del total estimado, ese ingreso adicional le pertenece íntegramente, lo que hará aumentar la rentabilidad de la concesión. Si, por el contrario, su demanda real se ubica por debajo de sus estimaciones, deberá hacerse cargo del quebranto correspondiente, sin poder reclamar un subsidio adicional al estado. Lo mismo sucede con los gastos de operación: cualquier reducción sobre los valores estimados en su propuesta le pertenecen e incrementan su rentabilidad. Asimismo, debe absorber cualquier sobregasto no estimado inicialmente.

Cabe también destacar que si bien el Concesionario tiende naturalmente a reducir sus gastos, los mismos encuentran su piso en las exigencias en cuanto al número de servicios a prestar (número de coches a ser despachados en cada corredor) y la calidad de los mismos (porcentaje máximo de trenes cancelados y demorados), lo que lo obliga a efectuar todas las tareas de mantenimiento necesarias para no sufrir las penalidades monetarias (a ser deducidas del subsidio) que puede aplicarse como consecuencia de su incumplimiento. De no alcanzar los estándares de servicio comprometidos (por otra parte, crecientes en el tiempo con el avance de la concesión, de manera de que no se reduzcan los estándares de mantenimiento sobre el final de la misma), los concesionarios tampoco pueden acceder a los incrementos de tarifas en términos reales, también crecientes con el avance de la concesión, que actúan como incentivos a la buena prestación a lo largo de todo el período de concesionamiento.

El proceso licitatorio así diseñado avanzó rápidamente. Desde el momento en que el Gobierno Argentino adoptó la decisión de concesionar los servicios al sector privado (abril de 1991), hasta la pre adjudicación de cada uno de los 7 Grupos de Servicios en que se subdividió la licitación (diciembre de 1992), transcurrieron sólo 20 meses.

La definición de la estrategia general de la licitación, la promoción y difusión de la misma en Estados Unidos, Europa y Japón y la redacción de los documentos licitatorios consumió todo el período que se extendió hasta enero de 1992, en que los grupos empresarios interesados presentaron una primera versión de sus antecedentes (Sobres N° 1) a los fines de calificar para las sucesivas etapas de la licitación. Esta presentación tenía como eje principal la inclusión de un operador ferroviario de probada calidad y experiencia en la prestación de servicios ferroviarios de pasajeros como responsable técnico de la operación a lo largo de toda la concesión.

La mayor parte del año 1992 fue empleado por los distintos grupos en consolidar los grupos empresarios (y presentar los sobres N° 1 de antecedentes en una segunda versión mejorada), elaborar los Planes Empresarios con sus propias proyecciones de demanda, sus planes operativos y de mantenimiento a implantar en cada uno de los grupos de servicios a ser concedidos (Sobres N° 2 A), y las proyecciones económico-financieras, año a año, para cada grupo de servicios a ser concedidos, indicando el subsidio o canon operativo requerido y la cotización de las inversiones (Sobres N° 2 B).

Como resultado del proceso licitatorio, tres consorcios oferentes resultaron pre adjudicatarios de los 7 Grupos de Servicios. Dos consorcios obtuvieron 3 líneas cada uno y un consorcio, una



línea. Luego de marchas y contramarchas, 6 empresas, por cambios en los consorcios pre adjudicatarios, se convirtieron en concesionarios de los 7 Grupos de Servicios.

El grado de competencia entre los grupos oferentes fue muy elevado aún para aquellos que eran optimistas acerca de sus posibilidades de éxito. Para aquellos grupos de servicios de mayores demandas, tal como la línea Sarmiento (70 millones de pasajeros pagos en 1990) hubo 7 ofertas, una por cada grupo empresario oferente. En los grupos de servicios menos atractivos (línea Belgrano Sur, 8 millones de pasajeros, con un marcadísimo deterioro del material rodante y la infraestructura), hubo sólo 3 ofertas.

En su conjunto, integraron los 7 grupos empresarios 114 empresas de las cuales 15 eran extranjeras (Estados Unidos, Francia, Italia y Portugal). Una caracterización de los grupos empresarios permite señalar que dando igual peso a cada uno de los consorcios y ponderando la participación de cada empresa en el total, las empresas constructoras sin experiencia ferroviaria previa han sido las que más fuerte apostaron en el proceso licitatorio: en su conjunto, participaron en poco más del 20% en el conjunto de empresas oferentes. En un segundo nivel de participación, se encuentran los grandes holdings empresarios (15%). Luego del conjunto "otras empresas" (11%), se agrupan con participaciones similares del orden del 9-10%, las empresas constructoras con experiencia previa en ferrocarriles, las empresas de transporte automotor de pasajeros y las empresas proveedoras de material rodante ferroviario. En su conjunto, las empresas con experiencia ferroviaria (los operadores y sus subsidiarias, las empresas de construcción con experiencia como proveedores ferroviarios y las empresas proveedoras de material rodante) alcanzaron una participación del 26% en el conjunto de los grupos empresarios.

### ***Servicios de Pasajeros Interurbanos...***

Durante el proceso de concesionamiento de los servicios de carga, el Estado Nacional ofreció la posibilidad de correr servicios de pasajeros de larga distancia a las empresas oferentes, desistiendo estas últimas de tal ofrecimiento. El único servicio que fue incluido separadamente en un proceso licitatorio fue el de Altamirano - Mar del Plata, el cual fue finalmente otorgado en forma directa a la Provincia de Buenos Aires junto a otros servicios de pasajeros que operaban en dicha provincia.

El servicio interurbano de pasajeros se encontraba regulado por dos Decretos claramente diferenciados, el Decreto N° 1168/92 para circulación de trenes de pasajeros a cargo de los Estados Provinciales sobre vías concesionadas y el Decreto N° 532/92 para servicios de explotación integral a cargo de los Estados Provinciales (Decreto 770/93 de idéntica características para el servicio de pasajeros de Altamirano – Mar del Plata – Miramar).

Para el caso de los servicios de pasajeros interurbanos sobre vías concesionadas, los contratos de las concesionarias de carga prevén dos tipos de servicios, el primero "comercial", para el cual el concesionario de cargas debe garantizar la corrida de trenes de pasajeros con una infraestructura adecuada que asegure como mínimo la velocidad de vía vigente conforme los valores indicados en los últimos itinerarios publicados por Ferrocarriles Argentinos.



Por otro lado, y en segundo término, los contratos de las concesionarias ferroviarias de carga definen el tipo de servicio de pasajeros "social", en los cuales la velocidad de los mismos será la que corresponda al estado de la infraestructura y elementos de seguridad para los trenes de carga, como mínimo 50 km/h.

Para ambos servicios (comerciales y sociales) las Provincias deberán abonar a los concesionarios ferroviarios de carga una suma de dinero a ser pactada entre las partes contractualmente establecida, en concepto de peaje.

Finalmente es de hacer notar que por conducto del Decreto N° 1261/04, se derogó el Decreto 1168/92, no modificándose aquellas concesiones provinciales que hasta la fecha se rigieran por este último, haciéndose cargo la Nación, nuevamente, del monitoreo de los servicios interurbanos de pasajeros.

Dentro de esta política del Estado Nacional tendiente a lograr la rehabilitación progresiva de los servicios interurbanos de pasajeros que por diferentes circunstancias fueron suspendidos en años anteriores, el Gobierno Nacional ha vuelto a poner en funcionamiento los servicios Córdoba – Villa María, Retiro Córdoba, Retiro Tucumán, Basavilbaso – Villaguay y Concordia – Ayuí, Retiro – Rosario – Santa Fe, Constitución – General Alvear y Federico Lacroze – Posadas. (Actualmente en proceso de llamado a licitación)

Asimismo, la Provincia de Salta ha iniciado un proceso de licitación para la adjudicación del servicio denominado Tren a las Nubes, actualmente sin servicio.

### ***Comienzan los subsidios...***

Las dificultades de los servicios ferroviarios suburbanos no se limitaban a la calidad de servicio. Hasta el año 1991 en que, tal como se señalara previamente, se creó la empresa Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima (FEMESA) como desprendimiento de Ferrocarriles Argentinos, ésta concentraba en un único resultado financiero el conjunto de las actividades ferroviarias argentinas (las cargas, los pasajeros de larga distancia, los pasajeros suburbanos en la región Metropolitana de Buenos Aires).

En consecuencia, la estimación del subsidio requerido por los servicios ferroviarios suburbanos sólo podía obtenerse mediante una desagregación de los resultados de Ferrocarriles Argentinos en su conjunto. La importante cantidad de personal e instalaciones compartidas por los distintos servicios, hacía que esa tarea de desagregación requiriera de un análisis técnico detallado y de una cantidad importante de información.

Un análisis de este tipo fue realizado en base al presupuesto del año 1989 en que, indexando los valores de aquel momento a valores de diciembre de 1991 y aplicando luego el correspondiente tipo de cambio, se estimó que el sistema ferroviario suburbano requería para su funcionamiento, como aporte del Gobierno Argentino, un total de 475.5 millones de dólares.

**En consecuencia, si se tiene en cuenta que en ese año se transportaron 268.7 millones de pasajeros, el subsidio por pasajero transportado alcanzó a 1.77 dólares.**



El Cuadro 2 resume las proyecciones de pasajeros pagos por parte de los consorcios pre adjudicatarios de cada uno de los 7 grupos de servicios, para los años 1, 5 y 10 de las concesiones. Así, puede obtenerse que la proyección de la demanda para el conjunto del sistema, como suma de las realizadas por parte de cada concesionario pre adjudicatario de cada uno de los servicios a conceder, alcanza a 382.9 millones de pasajeros en el año 1 de la concesión, a 457.5 en el año 5 de las mismas y a 523.6 en el año 10 de las concesiones.

Cuadro 2. Concesión de los servicios ferroviarios de pasajeros de la región metropolitana de Buenos Aires

Proyección de demanda de los consorcios pre adjudicatarios de cada grupo de servicios concedido (en miles de pasajeros-viaje pagos)

Línea	Año 1989	Año 1 de la concesión	Año 5 de la concesión	Año 10 de la concesión
Mitre	44.560	57.762	63.944	76.850
Sarmiento	73.929	93.600	106.100	128.800
Urquiza	19.870	24.800	26.000	28.500
Roca	74.324	120.200	150.500	167.400
San Martín	33.039	54.900	63.700	70.000
Belgrano Norte	22.917	18.090	28.170	30.330
Belgrano Sur		13.530	19.110	21.670
Total	268.669	382.882	457.524	523.558

A su vez, el Cuadro 3 resume las proyecciones financieras de cada consorcio pre adjudicatario. De allí surge que tres de los grupos de servicios (las líneas Sarmiento, Mitre y San Martín, que concentran, en conjunto, dos terceras partes de la demanda proyectada para los 10 años de las concesiones), a partir de distintos momentos del período de concesionamiento, no habrán de requerir subsidio operativo sino que, por el contrario, pagarán un canon al gobierno por operar esos sistemas.

Cuadro 3: Concesión de los servicios ferroviarios de pasajeros de la región metropolitana de Buenos Aires-Proyecciones financieras de los consorcios pre adjudicatarios de cada grupo de servicios concedido (en miles de u\$s)

Línea	Explotación Subsidio (+) requerido o canon (-) ofrecido (promedio anual)	Inversiones (promedio anual)	Subsidio Total (promedio anual)
Mitre	8.411	22.120	30.531
Sarmiento	-17.793	19.320	1.527
Urquiza	10.166	3.777	13.943
Roca	-7.000	13.597	6.597
San Martín	-4.470	6.271	1.801



Belgrano Norte	19.671	5.867	25.539
Belgrano Sur	16.610	4.379	20.989
Total	25.595	75.331	100.926

Dicho canon será suficiente para cubrir el 92% del monto de las inversiones a ser realizadas por el concesionario en la línea Sarmiento, el 71% de la línea San Martín y el 51% del de la línea Roca.

En su conjunto, para todas las concesiones y los 10 años de las mismas, el subsidio suma 1.009 millones de dólares que, por promedio simple, alcanza a 100.9 millones por año de los cuales tres cuartas partes (el 74.6%) corresponde a la cuenta capital y el 25.3% corresponden a la cuenta explotación.

Esto implica que en el año medio de la concesión (año 5) y considerando los ya mencionados 457.5 millones de pasajeros pagos a ser transportados en ese año, el subsidio total por pasajero alcanza a 22.1 centavos de dólar, de los cuales 5.6 centavos corresponden al subsidio operativo y 16.5 centavos al subsidio de la cuenta capital. El subsidio medio por pasajero pago transportado a lo largo de la concesión es, entonces, 8 veces menor que el estimado para el año 1989 en base al presupuesto de ese año, en la situación pre-concesión.

Dos razones explican fundamentalmente las diferencias entre una situación y otra. Por un lado, los niveles de demanda proyectados por los oferentes se ubican sensiblemente por encima de los alcanzados en la década del '80, tanto por un incremento sensible del número de pasajeros transportados por mejoramiento de la calidad de servicio como por la reducción drástica de la evasión que bajo la gestión estatal se encontraba en niveles indeterminados del orden del 30 al 60%, según las fuentes de información y líneas que se consideren. Los nuevos niveles de evasión proyectados por los concesionarios resultan compatibles con los de ferrocarriles de los países centrales y no superan el 7%.

Otro elemento que actúa a favor de la caída de los subsidios es la reducción de los costos de operación en base a la adecuación del personal necesario. Al hacerse cargo de los servicios ferroviarios suburbanos, FEMESA tomó a su cargo una dotación de 17.000 agentes (sobre un total para todo Ferrocarriles Argentinos y la totalidad de los servicios, de 85.000 agentes). Los concesionarios, en su conjunto, para todos los grupos de servicios suburbanos, requirieron solo 8.500. Así la productividad, medida en número de pasajeros transportados por agente había de crecer alrededor de 4 veces, pasando de 15.800 (1989) a 53.800 (año 5° de la concesión).

Las concesiones realizadas fueron las siguientes:

- Metrovías S.A., línea Urquiza (ramal Federico Lacroze-Gral. Lemos) y Red de Subterráneos de Buenos Aires
- Transportes Metropolitanos Gral. Roca S.A., línea Roca (ramales Constitución-La Plata/Glew/Ezeiza/Temperley; Ezeiza-Cañuelas; Glew-Korn; Temperley-Gutierrez/Haedo)



- Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A., línea Belgrano Sur (ramales Buenos Aires-González Catán; Pte. Alsina-Aldo Bonzi; Tapiales-Marinos)
- Transportes Metropolitanos Gral. San Martín S.A., línea San Martín (ramal Retiro-Pilar)
- Trenes de Buenos Aires S.A., líneas Mitre (ramales retiro-J. L. Suarez; Retiro-Tigre; Retiro-Mitre; Victoria-Capilla; Villa Ballester-Zárate); línea Sarmiento (ramales Once-Moreno; Moreno-Mercedes; Merlo-Lobos)
- Ferrovias S.A.C., línea Belgrano Norte (ramal Retiro-Villa Rosa)

### ***Renegociación de los Contratos de Concesión...***

Para el año 1997, el proceso licitatorio de las redes ferroviarias de cargas y de pasajeros metropolitanos de Buenos Aires había finalizado con éxito, y los concesionarios ya contaban con varios años de experiencia. A mitad de ese año, el Estado Nacional decide encarar un proceso de renegociación de los Contratos de Concesión, cuyas causas son las siguientes

El cuadro recesivo atravesado por nuestro país y que incidió tan negativamente en la actividad productiva nacional (años 1995-1996), tuvo un efecto notoriamente nocivo en la actividad de transporte que a su vez, al igual que otros sectores, debió soportar la depresión de las operaciones en el marco del MERCOSUR.

Ante este cuadro de situación, el Estado Nacional, mediante los decretos N° 543/97 y 605/97 dispuso la renegociación de todos los contratos de concesión de los ferrocarriles metropolitanos y de cargas, con excepción del Ferrocarril Belgrano Cargas S.A., concesionado con posterioridad a esa fecha.

**Red de cargas:** Se desarrollaron circunstancias nuevas que generaron ciertos inconvenientes para el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, lo que conspiró contra el buen funcionamiento del sistema ferroviario concesionado, generándose de esta forma la necesidad de producir adaptaciones o modificaciones que corrijan esas distorsiones, aún cuando en los aspectos operativos las concesiones se desenvolvían satisfactoriamente.

Transcurridos los primeros años de concesión, las empresas mostraron un crecimiento en los volúmenes transportados con relación a los registros de la última época de Ferrocarriles Argentinos. Tales crecimientos se han sostenido en algunas empresas mientras que en otras se observaron bajas atribuibles a cuestiones de distinta índole que más adelante se mencionan.

Asimismo, las empresas ferroviarias de cargas han esgrimido su imposibilidad de dar cumplimiento estricto a lo contractualmente pactado, motivado en diversas situaciones que a continuación se describen brevemente.

Con el fin de volver a insertarse eficientemente en el mercado, captando nuevos productos que se complementarían a los que históricamente ya resultaban "propios" al modo ferroviario (cereales, piedra, materiales de construcción, etc.), los concesionarios ferroviarios de carga debieron fijar tarifas inferiores a las previstas en sus ofertas de forma tal que las mismas resultaran competitivas con respecto a las del modo alternativo.



Asimismo, los tonelajes y distancias medias estimadas por los Concesionarios en sus ofertas tampoco alcanzaron los valores previstos lo que, indefectible y obviamente, condujo a una notable merma de los ingresos estimados. Lo expuesto tuvo como consecuencia un alto porcentaje de incumplimiento de los Concesionarios a sus obligaciones asumidas ante el Estado Nacional, muy especialmente en lo que respecta a los planes de inversión y mantenimiento.

Al presente, las tratativas del aludido proceso de renegociación, más las dispuestas por el Decreto N° 311/03 se llevan a cabo en ámbito de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN), dependiente de los Ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, no han culminado.

A noviembre de 2006, todas las concesionarias de carga han acordado con la UNIREN sus respectivas cartas de entendimiento, encontrándose más avanzadas respecto de la aprobación final por parte del Estado Nacional, las correspondientes a Nuevo Central Argentino S.A., Ferro Expreso Pampeano S.A. y Ferrosur Roca S.A.

### ***Red metropolitana de Buenos Aires:***

Los aspectos operativos se desarrollaron satisfactoriamente. La demanda de viajes pagos atendida por las líneas de superficie y las del servicio subterráneo creció paulatinamente desde el comienzo de las concesiones, mostrando además indicadores de calidad de los servicios - regularidad y puntualidad- que en algunos casos se comparan con los de países avanzados en la materia. Sin embargo, la prestación de dichos servicios, objeto esencial de la concesión, se realizó sin mayores cambios en la infraestructura y en el material rodante.

La rigidez que presentaban los contratos en vigor, en aspectos relacionados con el plan de inversiones, como en los plazos de la concesión e ingresos del concesionario, obstaculizaban el desarrollo de planes de expansión ferroviaria. Los estudios realizados indicaron que en la Región Metropolitana, se requerirían inversiones adicionales a las previstas en los contratos, dado que la oferta de servicios previstos contractualmente, pronto alcanzarían niveles de saturación, existiendo también una demanda insatisfecha, que en el año 1996 estuvo en el orden de los cien millones de viajes anuales,

Las renegociaciones llevadas a cabo, cuyo resultado se denominó ADDENDA, fueron las siguientes:

- Trenes de Buenos Aires S.A. (Decreto N° 210/99 del 16/03/1999), concesionaria de las líneas Mitre y Sarmiento. Revisión ADDENDA (Decreto N° 104/01 del 25/01/2001).
- Metrovías S.A. (Decreto N° 393 del 21/04/1999), concesionaria de la línea Urquiza y la red de Subterráneos de Buenos Aires.
- Ferrovías S.A.C. (Decreto N° 1417/99 del 26/11/1999), concesionaria de la línea Belgrano Norte. Revisión ADENDA (Decreto N° 167/2001 del 09/02/2001).
- Transportes Metropolitanos Gral. Roca S.A. (Decreto N° 1416/99 del 26/11/1999), concesionaria de la línea Roca.
- Transportes Metropolitanos Gral. San Martin S.A. (Decreto N° 1418/99 del 26/11/1999), concesionaria de la línea San Martin.



- Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A. (Decreto N° 1419/99 del 26/11/1999), concesionaria de la línea Belgrano Sur.

Algunos lineamientos básicos de las ADDENDAS fueron las siguientes:

**Tarifas:** en el contrato original el concesionario tenía dos vías para el aumento tarifario; una era alcanzar un índice de calidad del servicio predeterminado, la otra era a través de un aumento promedio mayor al 6% de los costos de explotación; en la adenda se mantiene el ítem costo de explotación, pero la tarifa tiene un aumento escalonada en la aplicación al público.

**Inversiones:** en el contrato original se establecieron una serie de obras a llevar a cabo por el concesionario, las cuales se realizaban con aportes del estado; en la adenda se amplió el número de estas obras que se pagarían con un aumento escalonado en las tarifas, del cual, una parte de las mismas iría a un fondo fiduciario para cubrir las inversiones.

### ***Estado actual de la Red Concesionada...***

#### ***Respecto a la Red de Cargas,***

La Secretaría de Transporte no ha dictado normas que modifiquen las pautas de control contractualmente previstas, razón por la cual los incumplimientos de los Concesionarios a sus obligaciones contractuales en inversiones y mantenimiento dieron origen a procesos sancionatorios conforme a la normativa vigente.

Por otra parte, algunos concesionarios como Ferro Expreso Pampeano S.A., América Latina Logística Central S.A. y América Latina Logística - Mesopotámica S.A., todos ellos en distintas medidas pero con significativas y similares consecuencias, manifiestan haber visto dificultada su operatoria por cortes de importante magnitud en la red concedida, provocados por las fuertes inundaciones acaecidas en nuestro país durante los últimos años. Estos temas dieron lugar a reclamos de resarcimiento ante el Estado Nacional por parte de las empresas involucradas.

No obstante lo expuesto cabe consignar que desde el año 2002 se ha registrado un incremento significativo en el nivel de actividad viéndose esto reflejado, asimismo, en los mayores ingresos por flete a los cuales además han contribuido el incremento de las tarifas inducido por el mercado de transporte de carga.

En cuanto a la obligación contractual de los Concesionarios referida al pago del canon, éstos han dejado de abonarlo argumentando, en algunos casos, la falta de pago de peaje por parte de los operadores del servicio interurbano de pasajeros quienes, a su vez, alegan que los Concesionarios no efectúan el mantenimiento necesario de la infraestructura concedida. En otros casos de falta de pago de Canon, los Concesionarios se han basado en las disposiciones del Decreto N° 686/95, que encomendó al ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos la iniciación de tratativas con los Concesionarios nombrados - excepto Belgrano Cargas S. A., no concesionado a esa fecha - orientadas a la supresión o reducción del pago del canon contractualmente establecido, condicionado al mantenimiento del equilibrio de la ecuación económica – financiera del contrato en beneficio del usuario y del interés público, mediante reducciones equivalentes en los fletes o aumentos en las inversiones a realizar.



Por último, existe una cuestión que ha ocasionado grandes inconvenientes a las concesionarias ferroviarias de carga y, consecuentemente, al patrimonio del Estado Nacional: la misma radica en los actos vandálicos y usurpaciones que se han producido en numerosas estaciones y zonas de vía. Algunas de las usurpaciones son previas a la Toma de Posesión de los Concesionarios (Villa 31 en Retiro, ramal Casa Amarilla/kilómetro 5 en Avellaneda, Rosario, etc.).

Este tipo de usurpaciones y actos vandálicos ya existía, aunque en menor medida, en épocas de Ferrocarriles Argentinos pero, la reducción notoria de personal que se produjo al concesionarse el sistema agravó la problemática ya que quedaron numerosas estaciones cerradas y sin custodia permanente.

### ***En cuanto a la Red Metropolitana de Pasajeros...***

La fuerte recesión sufrida desde el año **1998** provocó durante el período **1998-2000** el amesetamiento de la cantidad de pasajeros transportados, para sufrir durante los años **2001** y **2002** una caída promedio de más del 20%, respecto al pico de **1999**.

Durante los años **2003** y **2004** se produjo una recuperación en la cantidad de pasajeros transportados que aún no llevó el número a los niveles previos a la recesión. Esta situación se debe principalmente a la falta de recuperación en las líneas Mitre y Roca.

La Red Metropolitana sufrió también en los últimos años un deterioro general en la calidad del servicio, el mantenimiento y en la seguridad de los pasajeros, acompañando lamentablemente el deterioro general sufrido por el resto de las actividades económicas y la sociedad.

Hacia mediados del año **2002** la situación de la Red Metropolitana era desesperante. Atento a ello el Estado Nacional dictó el Decreto 2075/2002, de fecha 16/10/2002, a través del cual se declara en estado de emergencia a la prestación de los servicios correspondientes al sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del Area Metropolitana de Buenos Aires.

Por medio de este decreto, entre otras cuestiones, se suspenden los aumentos tarifarios en marcha y se requiere el dictado de un Programa de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables y de Prestación de Servicios, esto último redujo significativamente la cantidad de servicios prestados por las concesionarias.

Como se informara más arriba, durante los años **2003** y **2004**, la Red Metropolitana recuperó parte de la actividad perdida y mejoró la cantidad de servicios. Pero esto último no ocurrió en todas las líneas. La línea San Martín, no logra recuperar la calidad del servicio ni la cantidad de usuarios perdidos en esos años. Problemas financieros y judiciales afectan el servicio muy gravemente y esto provoca la caída de la concesión.

A través del Decreto 798/2004, de fecha 23/06/2004, se rescinde el Contrato de Concesión de la empresa Transportes Metropolitanos Gral. San Martín S.A., concesionaria de la línea San Martín, debido a los graves incumplimientos contractuales de dicha empresa. La línea fue devuelta el 6 de enero de 2005. Desde esa fecha es operada por la Unidad de



**Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia, compuesta por el resto de las empresas concesionarias de la Red Metropolitana, es decir, Metrovías S.A., Ferrovías S.A.C. y Trenes de Buenos Aires S.A..**

A través de los Decretos 591/2007 y 592/2007, ambos de fecha 23/05/2007, se rescinden los Contrato de Concesión de la empresa Transportes Metropolitanos Gral. Roca S.A. y Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A. respectivamente, concesionarias de las líneas Roca y Belgrano Sur, debido a los graves incumplimientos contractuales de dichas empresas. Las líneas fueron devueltas el 6 de Julio de 2007. Desde esa fecha son operadas por la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia, compuesta por el resto de las empresas concesionarias de la Red Metropolitana, es decir, Metrovías S.A., Ferrovías S.A.C. y Trenes de Buenos Aires S.A.

**Respecto a la Red de Pasajeros de Larga Distancia**, cabe señalar como ya se mencionó que, al asumir el actual Gobierno encaró una política propicia para facilitar la rehabilitación de los servicios ferroviarios de pasajeros interurbanos, destacándose los siguientes:

**Servicios concedidos a la Provincia de Corrientes.** Por Resolución del SECRETARIO DE TRANSPORTE N° 367/2003 se autorizó provisoriamente a la Provincia de CORRIENTES a explotar, a través de su subcontratista TEA S.A., el servicio entre las estaciones Federico Lacroze y Posadas y luego prorrogada la referida autorización por Resolución ST N° 115/2004, (Servicio s/infraestructura concedida terceros concesionarios) Estando abierto un proceso de licitación por parte de la Nación para concesionar el servicio.

**Servicios concedidos a la Provincia de Entre Ríos.** Servicio Ferroviario entre las estaciones Basavilbaso y Villaguay, operado por ALLM S.A. Servicio Ferroviario Turístico entre las estaciones Concordia Central y Ayuí, operado por Ferrotur Mesopotámico, (ambos servicios s/infraestructura concedida a ALLM S.A.)

**Servicios prestados por Ferrocéntrica S.A.**

Por Decreto N° 550/2006 la empresa FERROCÉNTRICA S.A. presta los servicios ferroviarios de pasajeros interurbanos entre las estaciones Villa María-Córdoba, Retiro-Córdoba y Retiro-Tucumán

**Servicios especiales fuera del marco de los Decretos Regulatorios**

Pza. Constitución – Gral. Alvear (Servicio s/infraestructura propia y concedida) (Operado por TMR S.A. s/infraestructura propia y concedida a Ferrosur Roca S.A.)  
Retiro – Rosario – Santa Fe (Servicio s/infraestructura propia y concedida) (Operado por TBA S.A. s/ infraestructura propia y concedida a NCA S.A. )

Como es de público conocimiento, por las inundaciones en la Provincia de Buenos Aires, se han visto anegados varios sectores de vía, situación que ha conducido a que estén dadas las condiciones para la circulación de trenes de carga pero no de pasajeros, razón por la cual han quedado suspendidos los trenes con destino a Gral. Pico, Catriló, Santa Rosa, Toay e Iriarte. La solución a esta problemática fue encarada por las actuales Autoridades disponiendo la



realización de obras de infraestructura a fin de restablecer los citados servicios en un breve plazo.

Una vez más la historia muestra cómo los representantes de intereses foráneos, y el endeudamiento como política de sumisión y entrega, no es un invento de ciertos "economistas" actuales, que son simples representantes de intereses corporativos del denominado "Establishment". Son tan viejos como el país mismo. La crónica del ferrocarril argentino es la crónica de un plan de servidumbre.



Paraje Pampa Múyoj, Departamento Moreno, Provincia de Santiago del Estero. Esto fue una estación de tren....

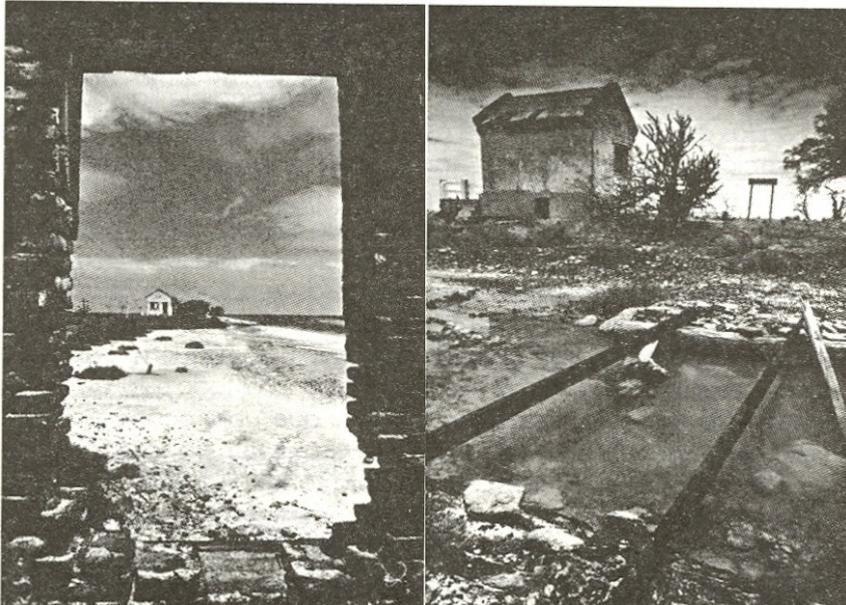
El repaso de los hechos históricos sirve para que no se vuelva a tropezar con la misma piedra.

Luego de algunos años de estancamiento comenzaron a tomar definitiva forma empresas como la chaqueña SEFECHA, la rionegrina SEFEPA y la bonaerense Ferrobaires. La cancelación masiva de servicios llevó al surgimiento de centenas de pueblos *fantasma* que previamente vivían del ferrocarril como fuente de trabajo y abastecimiento, y medio de comunicación.

Actualmente se está experimentando una lenta reactivación de servicios interurbanos de pasajeros desde la Capital Federal hacia el interior del país, siguiendo siempre el sistema de concesiones a operadores privados, las más recientes de carácter provisorio, ya que se otorgaron



sin proceso licitatorio. Es notable la falta de coordinación y conexión que existe entre los distintos servicios, algo que no ocurría cuando el sistema estaba centralizado.



A fines de **2005**, el presidente Néstor Kirchner firmó el decreto 1683/05, que formalizó muchas de las promesas efectuadas desde la asunción de su mandato relativas al sector ferroviario. Entre las medidas dispuestas se encuentran la electrificación de los ferrocarriles Belgrano Norte y Sur —este último en ramal Buenos Aires - González Catán—, San Martín y Roca —en los tramos Constitución - La Plata y Claypole - Berazategui—, así como también la adquisición de numerosas locomotoras y vagones usados, y la renovación de vías y estaciones.

### *Nacimiento de la ADIF...*

La Ley Nacional 26.352 de febrero de **2008** reorganiza la actividad ferroviaria en Argentina creando dos *Sociedades del Estado*: la **Administración De Infraestructuras Ferroviarias** y la **Operadora Ferroviaria**.

Posteriormente el Decreto 752 del 6 de mayo de **2008** y la Resolución 1413 del 28 de noviembre de 2008 complementaron la Ley por lo que a partir del 1 de diciembre de **2008** la **ADIF** se hizo cargo de los bienes ferroviarios que le fueron transferidos por el **ONABE**.

En los primeros meses de **2008** el gobierno argentino anunció la construcción de un tren de alta velocidad entre las ciudades de Buenos Aires, Rosario y Córdoba, proyecto que ya se había presentado en **2006**. Este proyecto actualmente se encuentra suspendido por falta de financiamiento.

Se prevé también la construcción de otro tren de alta velocidad entre Buenos Aires y Mar del Plata, pero dado al total rechazo a la opinión pública de la creación de este tren, el proyecto no está en vías de ser llevado a cabo. Al mismo tiempo está en marcha la licitación para reactivar el servicio de trenes de pasajeros de Buenos Aires a Mendoza a través de un tren de altas



prestaciones. Entre otros planes para modernizar la red, también se anunció el soterramiento de la línea metropolitana del Sarmiento, entre Once y Moreno, pero que se vio reducido únicamente al tramo Once-Caballito, pero sin ninguna modificación aparente todavía; la probable electrificación de la línea Retiro - Pilar del San Martín y Constitución - La Plata del Roca; y la rehabilitación de varios ramales del interior del país.

### **Componentes de la red...**

Desde la estatización de los ferrocarriles durante la primera presidencia de Juan Domingo Perón se divide a la red ferroviaria argentina en seis grandes líneas agrupadas según su historia, trocha, recorrido y, luego de la privatización de Ferrocarriles Argentinos, operador privado.

#### **Ferrocarril General Bartolomé Mitre**



Tren de Ferrocarril que hace el recorrido Retiro - Tucumán.

El Ferrocarril General Bartolomé Mitre (FCGBM), de trocha ancha, sirve a las provincias del centro y norte del país. Su vía principal parte de la estación Retiro, en el barrio homónimo de la Ciudad de Buenos Aires, atravesando su traza las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán. Fue formado basándose en los antiguos ferrocarriles Central Argentino, Gran Sud de Santa Fe y Córdoba, y Rosario a Puerto Belgrano.

En el área metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires se encuentra dividido en 5 ramales distintos —tres eléctricos, Retiro (en el macrocentro norte de la ciudad de Buenos Aires) - Tigre, Retiro - Bartolomé Mitre y Retiro - José León Suárez, y dos diésel, Villa Ballester - Zárate y Victoria - Capilla del Señor— operados por la empresa Trenes de Buenos Aires (TBA), adjudicataria también de la prestación del servicio interurbano de pasajeros desde Retiro a las ciudades de Rosario y Santa Fe. Ferrocarril, un consorcio privado formado en **2005**, opera servicios de larga distancia desde Retiro a Córdoba y San Miguel de Tucumán. En cuanto al transporte de cargas, la empresa concesionaria de la totalidad de la línea es Nuevo Central Argentino.

#### **Ferrocarril General Belgrano**



La estación Retiro del FCGB.

El Ferrocarril General Belgrano (FCGB), de trocha métrica, es el más extenso de los que componen la red ferroviaria argentina. La vía principal parte de la estación Retiro, como los ferrocarriles Mitre y San Martín, atravesando territorio de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy. Surgió a partir de la unificación de los ramales de trocha métrica controlados por Ferrocarriles del Estado al momento de la nacionalización y el Ferrocarril Provincia de Santa Fe, a los que se agregarían definitivamente en **1957** los que integraban el Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires. Recibe su nombre en honor a Manuel Belgrano, político, abogado y militar dirigente de la Guerra de Independencia argentina.



En el área metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires se encuentra dividido en dos líneas diesel, la Belgrano Norte y la Belgrano Sur. La primera es operada por la concesionaria Ferrovías, la cual presta el servicio de transporte de pasajeros entre Retiro y la localidad de Villa Rosa. Por su parte, la línea Belgrano Sur está a cargo de la empresa UGOFE tras el desplazamiento de Metropolitano y posee dos ramales —Buenos Aires-González Catán y Puente Alsina-Marinos del Crucero General Belgrano— sobre vías de los otrora ferrocarriles Midland y Compañía General de Buenos Aires.

A diferencia del Ferrocarril Mitre, en el Ferrocarril Belgrano no existe en 2006 ningún servicio de larga distancia pero sí servicios interurbanos de pasajeros en la provincia del Chaco a cargo de la empresa provincial SEFECHA[1], que también cubre el Gran Resistencia. En la provincia de Salta existe un tren turístico que recorre parte del ramal C-14, conocido como Tren de las Nubes. También se prestó servicio turístico de pasajeros en la provincia de Córdoba sobre el ramal A-1, conocido como Tren de las Sierras. Por su parte, el transporte de cargas en todo el Ferrocarril Belgrano está en manos desde 2006 de la *Sociedad Operadora de Emergencia S.A.* (SOESA).

### Ferrocarril General Roca



Servicio suburbano del Ferrocarril Roca.



Carguero de Ferrosur Roca.

El Ferrocarril General Roca (FCGR), de trocha ancha, discurre en varios ramales —no todos ellos interconectados— por el centro del país y la Patagonia argentina. Ramales conectados con su vía principal, que parte de la estación Constitución del barrio homónimo de la Ciudad de Buenos Aires, atraviesan las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Neuquén y Río Negro. Fue formado condensando líneas antes pertenecientes al Ferrocarril del Sud, Buenos Aires a la Ensenada, Bahía Blanca y Noroeste, Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano y Ferrocarriles del Estado. Los ramales de Ferrocarriles del Estado en las provincias de Chubut y Santa Cruz formaron el Ferrocarril Nacional Patagónico hasta ser incorporados en el Ferrocarril Roca en 1956.

Con la desaparición de Ferrocarriles Argentinos las vías del Ferrocarril Roca fueron divididas entre varios concesionarios. En el sur del área metropolitana de Buenos Aires, la empresa UGOFE corre trenes de pasajeros en cinco ramales —Constitución - La Plata, Constitución - Cañuelas, Constitución - Alejandro Korn, Temperley - Haedo y Temperley - Bosques— tras el desplazamiento de la anterior concesionaria, Metropolitano.

Por las mismas vías pasan trenes de Ferrobaires, propiedad de la provincia de Buenos Aires, que prestan servicios interurbanos a las principales del interior de la misma y turísticos con destino a la ciudad costera de Mar del Plata.



En la provincia de Río Negro, la empresa provincial Tren Patagónico también corre trenes interurbanos en el ramal Viedma - Bariloche y trenes turísticos especiales hacia la última. También operado por Tren Patagónico, en forma conjunta con la provincia de Chubut, funciona el tren turístico conocido como La Trochita por su trocha de 75 cm entre las localidades de Ingeniero Jacobacci y Esquel. Además existe, entre Bariloche y la vecina localidad de Perito Moreno, un tren histórico convertido en atractivo turístico. El transporte de cargas en vías del Ferrocarril Roca se halla dividido entre las empresas **Ferropreso Pampeano S.A.** (Fepsa) y Ferrosur Roca. Por último, al sur de la provincia de Santa Cruz existe un ramal únicamente de cargas —el Ramal Ferro-Industrial de Río Turbio (RFIRT)— que une Río Turbio con el puerto de Punta Loyola, en cercanías de Río Gallegos.

### Ferrocarril General San Martín



Tren suburbano del Ferrocarril San Martín.

El Ferrocarril General San Martín (FCGSM), de trocha ancha, sirve el oeste de la Argentina, dirigiéndose hacia la región de Cuyo. Sus vías de trocha ancha parten de la porteña estación Retiro y atraviesan en ese trayecto las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza y San Juan. Fue formado a partir de lo que anteriormente fuera el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, de capitales británicos. Recibe su nombre en honor a José de San Martín, máximo líder de la Guerra de Independencia argentina y gestor de la independencia de la Argentina, Chile y Perú.

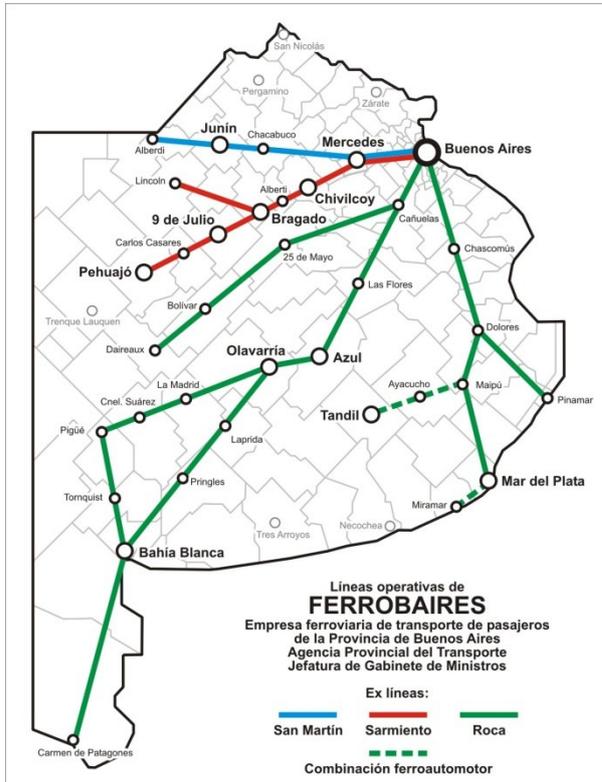
En el área metropolitana de Buenos Aires la línea San Martín abarca el ramal diesel Retiro - Pilar, operado hasta **2004** por Metropolitano y luego —tras rescindírsele el contrato a la anterior— por la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia, formada por el Estado y concesionarios privados de otras líneas. Por su parte, Ferrobaires tiene a su cargo la prestación del servicio interurbano de pasajeros en el ramal Retiro - Junín - Alberdi. Existen planes para rehabilitar servicios de larga distancia entre Retiro, Mendoza y San Juan. El sector de cargas fue concesionado a una empresa denominada igual que la línea original, Buenos Aires al Pacífico, luego convertida en parte del grupo América Latina Logística.

### Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento



Formación de trenes de doble piso de  
Trenes de Buenos Aires en HAEDO

El Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento (FCDFS) sirve, con sus ramales de trocha ancha, buena parte de la región pampeana. Parte de la estación Once de Setiembre, ubicada en la zona de la Ciudad de Buenos Aires conocida popularmente por el mismo nombre, atravesando en su trayecto territorio de las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Córdoba, San Luis y Mendoza. Formado a partir del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires —inicialmente estatal, privatizado durante la gestión de Miguel Juárez Celman y reestatizado junto con las demás líneas por el General D. Juan D. Perón.



El servicio de pasajeros en el área metropolitana de Buenos Aires, uno de los que más pasajeros transporta, está concesionado a Trenes de Buenos Aires y dividido en tres ramales —uno eléctricos, Once - Moreno, y dos diésel, Moreno - Mercedes y Merlo - Lobos—. Existe también un servicio especial que parte desde Merlo haciendo en forma subterránea el tramo desde Once hasta una estación en el barrio porteño de Puerto Madero. Ferrobaires corre trenes interurbanos que recorren los ramales Once - Bragado, Once - Pehuajó, Once - Lincoln y Once - Carlos Casares. El transporte de cargas está adjudicado a Ferroexpreso Pampeano, empresa que también opera en vías del Ferrocarril Roca.

### Ferrocarril General Urquiza



Tren suburbano del Ferrocarril Urquiza.

El Ferrocarril General Urquiza (FCGU), de trocha estándar (o universal), sirve a la región mesopotámica. Sus vías parten de la estación Federico Lacroze del barrio porteño de Chacarita y discurren por las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes y Misiones, atravesando para ello el monumental Complejo Ferroviario Zárate - Brazo Largo sobre el río Paraná. Formado a partir de los ferrocarriles Central Entrerriano, Nordeste Argentino, Central Buenos Aires y Argentino del Este, recibe su nombre en honor a Justo José de Urquiza, militar y político argentino presidente de la Confederación Argentina entre 1854 y 1860.

En el área metropolitana de Buenos Aires la empresa Metrovías opera el ramal Federico Lacroze - General Lemos, totalmente electrificado. La empresa Trenes Especiales Argentinos (TEA) corre desde 2004 hasta 2008 un servicio de larga distancia entre Federico Lacroze y Posadas capital de la provincia de Misiones. En la provincia de Entre Ríos existen servicios interurbanos operados por América Latina Logística, concesionaria de cargas de la línea.

### Tren Patagónico (provincia de Río Negro)

Servicios Ferroviarios Patagónicos (SEFEP) es una empresa pública argentina, propiedad de la provincia de Río Negro. Realiza servicio tanto de pasajeros como de cargas en la línea Roca



de la red ferroviaria argentina, entre Viedma y San Carlos de Bariloche. También opera la sección rionegrina de La Trochita.

### **Ferrocarriles en Chubut**

A más de "La Trochita" que originalmente unía a Ingeniero Jacobacci en el medio de la estepa patagónica rionegrina con Esquel en la precordillera andinopatagónica de Chubut, la provincia de Chubut ha contado con los siguientes ramales que desde la segunda mitad de los 1970s se encuentran desactivados: Ferrocarril Central del Chubut inaugurado en 1899 y que llegó a unir Puerto Madryn con Trelew este ferrocarril fue en 1920 extendido hasta Las Plumas en el centro norte del territorio chubutense, por otra parte al sur se encontraba el ramal ferroviario que comunicaba Comodoro Rivadavia -en la costa atlántica- con la localidad de Sarmiento -en el centro de Chubut.

### **Ferrocarriles en Santa Cruz**

La provincia argentina de Santa Cruz posee dos importantes ramales ferroviarios:

- Al norte el que comunica Puerto Deseado con Las Heras, es decir la costa atlántica con el centro-norte de Santa Cruz; tal ferrocarril tenía entre sus estaciones principales a Jaramillo y a Pico Truncado y, según los planes originales ordenados por la ley 5559, llegaría luego a la cordillera andinopatagónica hasta el Lago Nahuel Huapi, conectando así lugares como Bariloche, Esquel y Río Mayo con Puerto Deseado. Su extensión máxima llegó solo hasta los 283 km entre Puerto Deseado y Las Heras, más tres kilómetros correspondientes al ramal de acceso al puerto. Fue desactivado en 1977 y desde 2008 está siendo objeto de obras de rehabilitación a cargo del Gobierno Argentino. El Consorcio de Cooperación Ferrocarril Deseado ([www.ferrocarrildeseado.org.ar](http://www.ferrocarrildeseado.org.ar)) encara los planes para su puesta en operación, conectando los yacimientos petroleros y mineros con el puerto.
- El otro ferrocarril importante santacruceño es el Ramal Ferro-Industrial de Río Turbio (RFIRT), de trocha angosta (750 mm) perteneciente a YCF (Yacimientos Carboníferos Fiscales, actual YCRT) y que une los puertos de Río Gallegos y Punta Loyola con la mina de Río Turbio en la Cordillera de los Andes y en el límite con Chile. El tramo desde el km 9 hasta Río Gallegos fue levantado, quedando el acceso a Puerto Loyola con único enlace portuario. En dicha terminal portuaria se localizan las instalaciones de descarga de vagones completos. Este ramal fue casi totalmente desactivado durante los 1990s, pero está actualmente en actividad y en pleno proceso de modernización. La longitud del Ferrocarril Yacimiento Río Turbio-Punta Loyola es de 285 km .

### **Tren de alta velocidad**

Una nueva línea de trenes de alta velocidad, cuya construcción se propuso comenzar en 2008 para finalizar la primera etapa en el 2012, uniría las ciudades de Buenos Aires, Rosario y Córdoba. Este proyecto actualmente está suspendido por falta de financiamiento.



## Ramales turísticos

Varios ramales específicos de las seis grandes líneas que forman la red ferroviaria son explotados por su atractivo turístico, prestándose servicios especiales a tal efecto.

### La Trochita



La Trochita del Ferrocarril General Roca.

Como "La Trochita" o "Viejo Expreso Patagónico" se conoce al ramal que une a las localidades de Ingeniero Jacobacci, en la provincia de Río Negro, con Esquel, en el Chubut. El ramal, de trocha de 75 centímetros y locomotoras a vapor, es reconocido internacionalmente tanto por ser uno de los últimos de su tipo en funcionamiento como por la belleza escénica de su recorrido. Pertenece a la red del Ferrocarril General Roca como todas las demás líneas de la Patagonia continental argentina.

La construcción del ramal, que inicialmente formaría parte de una red de trocha angosta mucho más extensa, comenzó en 1935 y demoró diez años, alcanzándose Esquel en 1945. Durante los primeros años funcionó exclusivamente para transporte de cargas, por lo que el servicio regular de pasajeros fue recién inaugurado en 1950. Desde entonces y hasta 1993, cuando el gobierno nacional lo clausuró, La Trochita funcionó en forma ininterrumpida. Sin embargo, el servicio fue continuado por los gobiernos provinciales de Chubut y Río Negro ante el potencial turístico que despertaba el ramal y los reclamos de los pobladores de la zona.

### Tren Histórico Bariloche

Se llama Tren Histórico a un servicio turístico prestado sobre el ramal Viedma - Bariloche del Ferrocarril General Roca con una locomotora a vapor de 1912 que partía de San Carlos de Bariloche y alcanzaba la localidad de Perito Moreno, a unos 25 kilómetros. Este servicio fue operado por la empresa T.E.A. (Trenes especiales argentinos), quien también opera el servicio conocido como "El gran capitán", que une la ciudad de Buenos Aires con Posadas, en Misiones. El Tren Histórico de Bariloche operó durante varios años, estando suspendido por problemas legales derivados de la titularidad del material rodante, entre otras cosas.

### Tren de la Costa



Formación del Tren de la Costa.

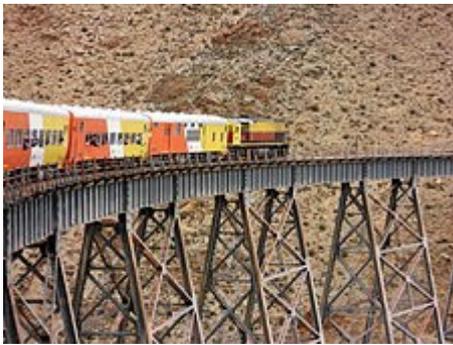
El Tren de la Costa es un ramal de 15,5 kilómetros que une las estaciones Maipú, en el partido bonaerense de Vicente López, y Delta, en el partido de Tigre. En su recorrido atraviesa barrios residenciales del Gran Buenos Aires mientras corre paralelo al Río de la Plata, cuya costa es observable a simple vista en algunos tramos del recorrido. El trazado de sus vías perteneció originalmente al Ferrocarril General Bartolomé Mitre.



Las vías del actual Tren de la Costa fueron tendidas a fines del siglo XIX por el *Ferrocarril Buenos Aires y Rosario* (FCByR), luego integrado al Ferrocarril Central Argentino, como parte de su ramal Retiro - Tigre. El ramal, conocido entonces como Tren del Bajo, fue electrificado en 1931 y prestó servicio de pasajeros hasta su cancelación parcial en 1961. Quedó operativo entre las estaciones *Retiro* y *Bartolomé Mitre*, pero sin actividad entre esta última y *Delta — Tigre*, inicialmente—, a raíz de que en ese sector competía directamente con otro ramal paralelo que contaba con mayor tráfico.

La vía quedó entonces muerta hasta su concesión en 1993 a un grupo privado que reformó la trocha —de ancha a estándar— y el sistema de tracción —de tercer riel a catenaria aérea— para finalmente reinaugar el ramal en 1995 como un tren turístico de altas prestaciones con estaciones temáticas.

### Tren de las Nubes



El Tren a las Nubes.

Como Tren de las Nubes o a las Nubes se conoce a un ramal de ferrocarril que une a la Ciudad de Salta atravesando el paso de Socompa, hasta la ciudad chilena de Antofagasta en la costa del Océano Pacífico. De trocha métrica y perteneciente al Ferrocarril General Belgrano, del cual es administrativamente su ramal C-14, es apreciado tanto por su recorrido —en partes del cual se superan los 4000 msnm— como por la obra de ingeniería que significó su construcción, que atraviesa la Quebrada del Toro, la Puna y la misma Cordillera de los Andes con un total de 29 puentes, 21 túneles, 13 viaductos, 2 tirabuzones y 2 zigzags. Especialmente célebre es el viaducto La Polvorilla, uno de los más altos del mundo y postal clásica de la línea.

La construcción del ramal comenzó en 1921 y finalizó recién en 1948, tras varias interrupciones por motivos técnicos y políticos —los primeros planes datan de 1899—. Sin embargo, más allá del servicio ordinario de pasajeros no existió un tren turístico diferencial hasta 1972, cuando las autoridades de Ferrocarriles Argentinos evidenciaron el potencial económico que escondía el *Ferrocarril Huaytiquina*, tal uno de sus nombres informales. El servicio, bajo el nombre comercial de Tren a las Nubes, funcionó hasta su cancelación en 1990. Al año siguiente el gobierno salteño lo concesionó a un operador privado que lo operó hasta 2005, cuando el contrato fue rescindido y vuelto a licitar.



### Tren de las Sierras



Formación del Tren de las Sierras en la Estación Cosquín.

Como Tren de las Sierras se conoce a una línea de ferrocarril de trocha métrica que une a la estación *Rodríguez del Busto*, en la Ciudad de Córdoba, con la turística localidad de Cosquín. Atraviesa en su trayecto por las Sierras de Córdoba una serie de túneles y puentes a la vez que pasa por muchos atractivos turísticos del Valle de Punilla mientras bordea los ríos Primero y Cosquín, entre otros. Administrativamente se trata del ramal A-1 del Ferrocarril General Belgrano.

Las vías que hoy conforman el Tren de las Sierras fueron inauguradas en 1892 y sirvieron inicialmente como medio de transporte de cargas entre Córdoba y Cruz del Eje. Posteriormente se inauguraron servicios regulares de pasajeros, hasta que el ramal fue cancelado en 1977 como

parte de una reestructuración y reducción significativa de la red ferroviaria encarada por la dictadura militar de entonces. En 1993, sin embargo, el gobierno de la provincia de Córdoba decidió darle uso turístico y lo licitó a una empresa privada, Ferrocarril Córdoba Central, que lo operó por algunos años hasta que fue rescindido el contrato de concesión.

En 2007 el Tren de las Sierras fue reabierto, esta vez operado por la empresa Ferrocarril Central (conformada por Ferrovías y Nuevo Central Argentino). En la primera etapa, el servicio era prestado entre las estaciones Rodríguez del Busto (ciudad de Córdoba), y La Calera. Actualmente se amplió el recorrido, prestándose entre Rodríguez del Busto y Cosquín. En sucesivas etapas, conforme avance su rehabilitación, llegará a Capilla del Monte y Cruz del Eje.

### Tren del Fin del Mundo



Locomotora del FCAF en Cascada Macarena

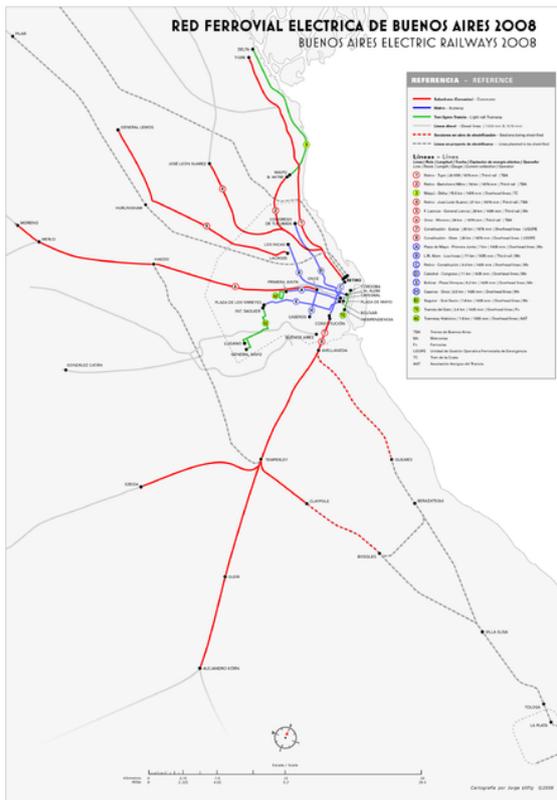
El Ferrocarril Austral Fueguino (FCAF), también denominado Tren del Fin del Mundo y Tren de los Presos, es un ferrocarril de trocha angosta —60 centímetros— que recorre unos pocos kilómetros entre las proximidades de Ushuaia y el interior del Parque Nacional Tierra del Fuego, en la provincia homónima. No forma parte oficialmente de ninguna de las seis líneas ferroviarias, habiendo sido siempre operado en forma separada al resto.

Fue construido a partir de 1909 con el objetivo principal de transportar a los internos del Penal de Ushuaia hacia los montes cercanos para talar árboles y transportar la madera. La clausura del penal en 1947 derivó en la cancelación del ramal pocos años más tarde, en 1952, al tornarse inviable su operación. Sin embargo, el auge del turismo en la región llevó a su reacondicionamiento por parte de un consorcio privado que lo opera en forma turística desde 1994 con locomotoras de vapor, entre las estaciones

*Fin del Mundo, Cascada Macarena y Del Parque* —las últimas dos dentro del Parque Nacional—.



## Red Ferroviaria Eléctrica de Buenos Aires



Red de ferrocarriles eléctricos del AMBA, 2008

## Tren Ecológico de la Selva

El Tren Ecológico de la Selva es un pequeño ferrocarril turístico que funciona en el ámbito del Parque Nacional Iguazú. Propulsado por un motor de explosión alimentado con gas, realiza servicio de pasajeros entre el *Centro de Visitantes* y las estaciones *Cataratas* y *Garganta*, en cercanías de las Cataratas del Iguazú, recorriendo un total de 7 kilómetros (cerca de cinco millas).

## Accidentes notables...

**1927** - El primer gran accidente del que se tiene registro ocurrió en 1927, en la llamada **tragedia de Alpatacal**. En este desastre **27** personas murieron cuando una formación chilena que transportaba cadetes militares del Ejército Chileno descarriló en la provincia de Mendoza.

**1935** - En enero de 1935, un tren con obreros cae desde un puente al río en la ciudad de Frías, Provincia de Santiago del Estero. Murieron **18** trabajadores.

**1948** - A finales del año 1948, un camión que transportaba decenas de veraneantes con destino a las costas de San Isidro, Provincia de Buenos Aires es arrollado por una formación de pasajeros en las vías actuales del Tren de la costa en dicha ciudad bonaerense. De las más de setenta personas que transportaba el camión mueren **44**.



**1953** - En el año 1953 un tren de pasajeros proveniente de las playas de Rada Tilly con destino a la localidad de Comodoro Rivadavia descarrila y cae desde un acantilado de 50 metros de profundidad. Mueren al menos **36** personas.

**1958** - En noviembre de 1958 se produce un grave accidente entre dos trenes que circulan por las mismas vías en el barrio de Palermo. Los trenes con destino a localidades del norte de la Provincia de Buenos Aires chocan entre si mientras uno estaba detenido en las vías. El ultimo vagon trasero queda destruido y mueren **22** pasajeros.

**1962** - En 1962, un colectivo escolar es embestido violentamente por un tren en el barrio porteño de Villa Soldati causando la muerte de **42** personas, la mayoría menores de edad.

**1964** - Otro grave accidente ocurriría en 1964, en la tragedia de Altamirano, **34** personas mueren como resultado del choque del tren de pasajeros "El luciérnaga" con uno de cargas que esperaba el cruce en la vía auxiliar de la estación. Ese tren, que efectuaba el servicio nocturno entre Mar del Plata y Buenos Aires, protagonizaría otro accidente trágico, casualmente cerca de Altamirano, en el año 1981, razón por la cual su nombre fue eliminado del diagrama de servicios.

**1970** - En 1970 se desata la mayor tragedia ferroviaria del país, **236** personas murieron cuando colisionaron un tren de pasajeros proveniente de Tucumán y otro, también de pasajeros que se encontraba detenido por fallas mecánicas en las cercanías de Benavídez (Buenos Aires). Dicho accidente, de tan trágicas consecuencias, se produjo por un error de señalización cometido por el personal de la estación Benavídez.



En **1970**, la localidad de Benavídez fue testigo de la mayor tragedia férrea del país.

**1975** - Un grave accidente ocurre en el año 1975 en la ciudad de Paraná. Un tren de pasajeros de la línea Urquiza embiste a 2 vagones de un tren de carga que habían descarrilado anteriormente. Mueren unas **10** personas al incrustarse varios metros el primer vagón con el otro de cargas.

**1978** - Años más tarde, en 1978, la localidad de Sa Pereira es testigo de otra importante catástrofe ferroviaria: **55** muertos cuando un tren de pasajeros del FFCC Mitre descarrila luego de chocar contra un camión. Es hasta el momento, la segunda mayor tragedia sobre vías en el país.

**1981** - En marzo de 1981 se produjo el accidente de la "El Luciérnaga" que había partido desde Mar del Plata rumbo a la Estación Constitución de Ciudad de Buenos Aires chocó a un tren de carga con combustible que anteriormente había descarrilado a pocos km de la localidad de



Coronel Brandsen. El tren impactó al vagón a una velocidad de 120 km/h. En el hecho fallecieron **34** pasajeros.

**1982** - En octubre de 1982 se produjo otra catástrofe en las vías, en el accidente de Quilmes murieron **20** personas cuando un tren de pasajeros procedente de Ranelagh y otro procedente de La Plata, que se dirigían a Plaza Constitución, chocaron a menos de 1 km de la estación Quilmes.

**1984** - En el año 1984 un colectivo de la línea 620 repleto de usuarios es arrollado por un tren de pasajeros de la línea General Roca en la localidad de San Justo, ubicada en el Gran Buenos Aires. El colectivo queda destruido al igual que la locomotora del tren. **48** personas mueren en el peor accidente entre un ómnibus y un tren de pasajeros ocurrido en la historia del país.

**2008** - En 2008, una formación de pasajeros perteneciente a Ferrobaires protagonizó una colisión contra un colectivo en la localidad bonaerense de Dolores. En esta tragedia ferroviaria fallecieron **18** personas.

**2011** - En septiembre de 2011, otro impresionante accidente ferroviario se cobra numerosas víctimas. **11** personas murieron cuando un colectivo de la línea 92 cruzó con la barrera semi-baja y fue embestido por una formación del FFCC Sarmiento que descarriló de las vías e impactó en otra formación ferroviaria de pasajeros en la estación Flores de la Ciudad de Buenos Aires.



**2012** - 12 de febrero de 2012. Formación del Ferrocarril Sarmiento accidentado en la estación de Once (Buenos Aires). La tragedia dejó un saldo de **51** muertos y más de 600 heridos. Accidente aún no resuelto.

### ***Accidentes de tránsito***

Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito, veintidós personas mueren por día, unos 8.000 muertos por año, y más de 120.000 heridos anuales de distinto grado, además de cuantiosas pérdidas materiales, que se estiman en unos 10.000 millones de dólares anuales.

Esta cifra es significativamente elevada si se la compara con los índices de otros países, en relación a su población y número de vehículos circulantes. En Argentina hay unos 7 millones de vehículos.



En la actualidad, cuando ponderan y evalúan los accidentes y las causales no se nombra la ausencia del sistema de transporte ferroviario ni de la flota fluvial. Porque las ausencias de estos modos de transporte han contribuido al aumento de los accidentes, con el agregado, además, de que estos modos de transporte aliviarían la saturación de las carreteras y accesos. Atascamientos en los accesos a las grandes ciudades, estrés...

Por eso es necesario comparar:

- La capacidad de tráfico de esa vía férrea es 17 veces más que el de la ruta.
- Una locomotora que arrastra una carga determinada solo puede ser reemplazada por 50 camiones (Provisos por la industria del transporte automotor), que a su vez consumen 3,5 veces más combustible.
- Un tren de ocho (8) coches equivale a 68 colectivos
- Esta desproporción contamina más el aire, triplica el ruido ambiente, aumenta la congestión vehicular y se incrementan los accidentes.
- En cambio, el transporte automotor en la carretera necesita un ancho de 37,50 metros. Un km. de autopista necesita de 10 Ha, casi siempre de las mejores tierras, que se transforman en improductivas, contra 2 o 3 Ha. en el caso del ferrocarril.
- Si se piensa en una hipotética electrificación la contaminación ferroviaria es nula frente a cualquier otro tipo de vehículos. La ventaja reside en el hecho que el ferrocarril con su rigidez funcional y de trayectoria, es ideal para la electrificación, cosa que no ocurre con ningún otro tipo de vehículos.

Por todos estos conceptos se puede afirmar que el ferrocarril es el modo de transporte que mejor contribuye al abaratamiento de los costos y a la calidad de vida porque produce:

- Menos accidentes
- Menos contaminación
- Menos estrés
- Menos utilización de combustibles no renovables (Pudiendo llegar a no necesitarlos al utilizar energía eléctrica, de procedencia hidráulica o atómica).
- Menor ocupación del espacio territorial
- Menos ruido
- Menos congestión

El sistema ferroviario reduciría la carestía en los fletes, que es de un 40% promedio menor que los otros modos; esto encarece los productos acarreados y la sociedad paga ese exceso en las góndolas, es decir, lo abona el consumidor final.

El aumento de los accidentes, en parte por la ausencia del ferrocarril y la flota fluvial ha sido importantísimo, y ha aparecido además, una violencia inusitada en las colisiones, se ha saltado, por su violencia y cantidad, de la accidentología a la siniestralidad.

Cuando se estudia un problema, se lo debe hacer siempre desde una visión global. Se requiere un análisis de la infraestructura (camino, calles, vías férreas, vías navegables, etc.) de la explotación u operación de cada medio de transporte, y de los efectos externos, (accidentes,



contaminación, estrés, ruido, utilización del suelo y de combustibles no renovables, congestión vehicular, etc.)

Dicha visión conduce a la noción de costo social de cada medio de transporte.

La realidad nos muestra, sin anuncios ni estridencias, la cantidad de accidentes seguidos de muerte por saturación en las rutas, por la oleada de vehículos que bloquean los accesos a las grandes ciudades en las horas pico de entrada y salida, factor que provoca un colapso cotidiano. Esa saturación en las horas cumbre del ingreso y egreso vehicular, causa accidentes, heridos y muertes, demoras, polución, roturas de carreteras y accesos, estrés, horas perdidas de trabajo, despilfarro de energía y combustibles no renovables, entre otros inconvenientes.

Además, de las pérdidas humanas, el Estado pierde anualmente 5.000 millones de dólares (2005), y el aporte recibido para el mantenimiento de caminos y la construcción de nuevas rutas es sólo de 1.100 millones, lo que determina un déficit importante.

Toda la sociedad está, de alguna manera, involucrada en este problema, por lo tanto, el gobierno, las fuerzas vivas y los argentinos en su conjunto deberán resolverlo.

Tampoco debemos olvidar la catastrófica ausencia del ferrocarril por toda la geografía nacional.

Esa retirada trajo consigo que el ferrocarril dejara de ser un elemento integrador y vertebrador de las economías regionales, de su comunicación y su cultura. Esta gravísima privación ha generado **una despoblación nacional, graficada en casi 1200 pueblos fantasmas.**

Pero lo que no se puede cuantificar ni graficar son los padeceres y angustias que sufrieron sus pobladores al abandonar sus hogares y afectos, sus cementerios y sus muertos, plazas, casas, animales, el paisaje y esas cosas de cada uno, es decir, los afectos del terruño.

La falta de comunicación zonal es una cuestión significativa y profunda. A la comunidad se le genera un vacío, que no se llena con nada, el habitante migra junto al otro, buscando la integralidad, se van del lugar. Estos antiguos habitantes del territorio se transforman en extraños emigrantes dentro de su propio territorio.

### ***Síntesis De Accidentes De Transito***

- TOTAL DE MUERTOS EN 1996: 7.864  
(Promedio diario: 22 - Promedio mensual: 645)
- TOTAL DE MUERTOS EN 1997: 8.123  
(Promedio diario: 22 - Promedio mensual: 677)
- TOTAL DE MUERTOS EN 1998: 7.579  
(Promedio diario: 21 - Promedio mensual: 635)
- TOTAL DE MUERTOS EN 1999: 7.533  
(Promedio diario: 21 - Promedio mensual: 628)



- TOTAL DE MUERTOS EN 2000: 7.545  
(Promedio diario: 21 - Promedio mensual: 629)
- TOTAL DE MUERTOS EN 2001: 7.071  
(Promedio diario: 20 - Promedio mensual: 589)
- TOTAL DE MUERTOS EN 2002: 6.806  
(Promedio diario: 19 - Promedio mensual: 567)
- TOTAL DE MUERTOS EN 2003: 7.055  
(Promedio diario: 20 - Promedio mensual: 588)
- TOTAL DE MUERTOS EN 2004: 7.137  
(Promedio diario: 20 - Promedio mensual: 595)
- TOTAL DE MUERTOS EN 2005: 7.138  
(Promedio diario: 20 - Promedio mensual: 595)
- TOTAL DE MUERTOS EN 2006: 7.557  
(Promedio diario: 21 - Promedio mensual: 629)
- TOTAL DE MUERTOS EN 2007: 8.104  
(Promedio diario: 22 - Promedio mensual: 676)
- TOTAL DE MUERTOS EN 2008: 8.200  
(Promedio diario 22 – Promedio mensual 683)

**TOTAL 13 AÑOS: 97.712 MUERTES**

**PROMEDIO POR AÑO: 7.517 MUERTES**

Fuente: **Asociación Luchemos por la vida**

La Asociación Luchemos por la vida estima que entre 120 mil y 140 mil personas resultaron heridas en 2008 en accidentes de tránsito, por lo que destacó la necesidad de manejarse con responsabilidad en la vía pública. Señaló en un comunicado de prensa que en 2008 se registraron 8.205 víctimas fatales en la Argentina, con un promedio de 683 por mes y 22 por día, aunque aclaró que las cifras de su informe final aún son provisorias. La cantidad global muestra un incremento de alrededor del 1,25 por ciento en comparación con las 8.104 muertes registradas a lo largo de 2007.

El ferrocarril es un componente del Sistema Nacional de Transporte y, como tal, su relación con la economía general se inscribe en este marco. El ferrocarril tiene funciones específicas a las cuales, la Nación no puede renunciar.

Sin embargo, en virtud de limitarlo a un papel netamente comercial, se abandonaron infraestructura y servicios de importancia estratégica, sin que los medios sustitutos, rigiéndose



por estrictos e impropios mecanismos de lucro, hayan cubierto mínimamente los espacios vacíos por el retiro del medio ferroviario, condenando a la extinción a poblaciones enteras.

Este despoblamiento también es parte de la siniestralidad generada por la ausencia de los ferrocarriles.

### ***El saqueo continuó hasta el año 2003...***

#### ***Desde el 2003... Resurge la Ilusión de un país serio...***

*"La nacionalización de los ferrocarriles es el primer paso ineludible de la liberación económica. La liberación económica no es más que la puerta que se abre a un destino llamado a perdurar como sus caracteres propios en la memoria del espíritu humano". "No es posible opinar sobre la oportunidad y conveniencia de la nacionalización ferroviaria si se desconoce la capacidad de poder y de acción de los ferrocarriles". (Raúl Scalabrini Ortiz - Los Ferrocarriles deben ser Argentinos - Peña Lillo Editor 1965)".*

El sistema de transporte constituye un aspecto clave de la vida nacional, ya no existe ninguna actividad que no requiera de una forma u otra de este servicio. No se puede imaginar el desarrollo de una comunidad que no cuente con un sistema de transporte adecuado, armónico, integrado, donde los distintos modos se complementen y sirvan a la universalidad de comunicación de todo el territorio nacional.

*"Fueron, los nuestros, ferrocarriles coloniales destinados a mantenernos en la rutina sin salida del primitivismo agropecuario." (R. Scalabrini Ortiz. Historia de los Ferrocarriles Argentinos)*

La Nación, es la propietaria de todas las infraestructuras que tienen que ver con los diferentes modos de transporte, como ferrocarriles, subterráneos, auto transporte automotor (camiones y ómnibus), todo lo referente a las vías navegables, la flota mercante de ultramar, la aeronáutica, todos ellos con sus respectivos caminos, nacionales, provinciales, municipales, calles, autopistas, aeropuertos, ríos, etc. En consecuencia, el Estado Nacional tiene la obligación de ser el custodio de todos esos bienes.

En el libro del Segundo Plan Quinquenal página 373 (año 1953), se informan los logros alcanzados durante el Primer Plan Quinquenal en los ferrocarriles. Veamos:

- Coches de pasajeros (unidades) aumentó su capacidad en un 282%
- Coches motores diesel y eléctricos (unidades) su cantidad en un 203%.
- Kilómetros de renovación de vías se aumentó en 727%.
- Kilómetros de duplicación de vías 45%
- Kilometraje de líneas nuevas 18%

Para el Segundo Plan Quinquenal Capítulo XXXIII G. 10 - Red Ferroviaria se establecía como objetivos que: La red será sistematizada e integrada a fin de:

- Establecer enlaces directos de relación regional;
- Posibilitar el tráfico combinado y de enlace;



- Modernizar las centrales de clasificación y mejorar las líneas y señalización;
- Aumentar de transporte disminuyendo estadías y movimientos e incrementando, consecuentemente el rendimiento del parque.

### ***Una premonición?...***

En septiembre de 1990, el Ing. Vicente Repetto, ante la Privatización de Ferrocarriles Argentinos dijo:

*“La situación actual del país quizás obligue a centrar los esfuerzos en la reducción del déficit del Estado, pero debe aclararse al pueblo, ante una eventual privatización de los ferrocarriles, las consecuencias negativas que traerá aparejadas en relación a los efectos externos mencionados que actuarán sobre la vida de la población.*

*¿En cuánto aumentarán las muertes, los lisiados, los heridos, el estrés, el ruido, la contaminación, la congestión, etc., como consecuencia de una reducción o desaparición de los ferrocarriles y el consecuente traspaso de su tráfico al automotor?”*

Un antiguo axioma reza: “...cuando los paradigmas cambian..., todo el mundo vuelve a cero...”

Existen numerosos hitos en la historia que demuestran la actualidad de este principio irrefutable:

- La aparición del avión en la escena cambió los paradigmas de los viajes. La velocidad de este nuevo dispositivo, quebró muchas empresas de transporte marítimo internacional, relegándose los viajes en barco a lujosas travesías de placer. El mundo se agilizó, los encuentros personales se incrementaron geométricamente. La guerra dejó de ser lucha cuerpo a cuerpo. La observación desde el aire del campo enemigo generó la inmediata necesidad de contar con estos “extraños” aparatos para la observación. No disponer de ellos es un suicidio...
- El invento del teléfono celular cambió la concepción de las comunicaciones. Las personas que están distantes se comunican por cosas importantes o triviales varias veces al día. El no tener teléfono celular, saca del circuito de amigos, de negocios, de placer, del ejercicio profesional, y de toda actividad.
- La aparición de relojes digitales, produjo el cierre de muchas tradicionales casas de relojes analógicos. Las que no cerraron, debieron adaptarse a los nuevos paradigmas donde la indicación digital de horas, minutos y segundos resultó tener mucho más versatilidad en las aplicaciones, en especial cuando se pretendió incluir en las mismas el uso de las computadoras.

Después del desastre de los '90, el fracaso de la Alianza y el nuevo fracaso del gobierno transitorio que siguió, el 25 de mayo del 2003, asumió un nuevo gobierno, asume la presidencia de la nación, un ignoto para muchos, Presidente Néstor Kirchner. Hacer historia acerca de sus orígenes políticos resulta actualmente, y a la luz de la cercanía calendaria, una obviedad, pero debe hacerse resaltar su discurso de asunción: **No venía a dejar sus principios afuera de la Casa Rosada.**

Su predisposición y férrea decisión de cambiar todas las historias nefastas, fueron rápidamente absorbidas por todos los estratos sociales originándose innumerables movimientos de apoyo. Por primera vez sabíamos a dónde íbamos.



Su política, continuada por su sucesora, La Señora Presidente de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, fueron demostrando claras intenciones: Crecimiento con inclusión, a lo que se puede agregar, férreas políticas de desendeudamiento; apoyo sin antecedentes a las Universidades Públicas Argentinas; fuerte inversión para el desarrollo de tecnologías propias; apoyo a la investigación de base y tecnológica; repatriación de científicos vapuleados en los '90; incentivación de la industria, creación de fuentes de trabajo genuino; eliminación del concepto paradigmático del Estado-Gigante Bobo; jerarquización de la tarea docente; aperturas de centros de investigación locales y en convenios con centros de tradición mundial; etc.

Sólo para efectuar una síntesis de objetivos políticos inmediatos alcanzados, podemos mencionar:

- 1) Desendeudamiento
- 2) Pagar en las condiciones que el país pudiese pagar.
- 3) No reconocimiento de los fondos buitres.
- 4) Re-estatización de las funciones de las AFJP, expropiación y transferencia a la Nación de sus recursos. La Ley que implicó la desaparición de un oscuro negocio de banqueros y especuladores por 74.000 millones de pesos, que poco a poco iban a ser corroídos por la maquinaria de dilución de dichos fondos en extraordinarios negociados y gastos de administración.
- 5) Franco enfrentamiento con los grandes monopolios de medios, formadores de distorsionadas opiniones que colocaron, condicionaron y sacaron Presidentes Democráticos.
- 6) No adquirir nuevas deudas para pagar deuda, ejercicio éste perverso.
- 7) Establecimiento de políticas en pro del desarrollo industrial y en contra de la especulación.
- 8) Fuerte inversión pública.
- 9) Fomento al estudio, becando alumnos de escuelas secundarias para que completen sus carreras.
- 9) Políticas de desarrollo industrial de maquinarias agrícolas.
- 11) Expropiación de YPF y su re-estatización.
- 12) Definición de los recursos energéticos como estratégicos y de interés nacional por sobre el interés individual.
- 13) Impulsión, contra los grandes monopolios, de la Ley de Medios Audiovisuales.
- 14) Frontal combate a la evasión.
- 15) Reapertura de las causas de genocidio y crímenes de lesa humanidad.
- 16) Enjuiciamiento a responsables del plan sistemático de apoderamiento de bebés.
- 17) Asignación universal por hijo, que mas allá de la significancia económica debe rescatarse la significancia política con las condiciones de su otorgamiento, cumplir con vacunas y exámenes periódicos a todos los niños.
- 18) Plan Conectar-Igualdad, que permitió incluir a los niños de todo el país en las modernas técnicas de auto-aprendizaje
- 19) Televisión pública digital.
- 20) Replotación de los programas energéticos como el de ATUCHA II y Proyecto de ATUCHA III (Cuarta Central Nuclear del País).
- 21) Fuerte política turística en el país.
- 22) Expropiación y re estatización de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral.
- 23) Expropiación de la empresa Repsol YPF

Sin embargo, aquellos que nos dedicamos a la enseñanza en el máximo nivel, fuimos beneficiarios de políticas decididamente orientadas a la autosuficiencia científica como única garantía de crecimiento sostenido:

- 1) Repatriación de científicos ofreciendo condiciones sostenibles de desarrollo.



- 2) Reconocimiento de las Universidades Nacionales como consultoras naturales en cuestiones de interés público.
- 3) Profundo plan de inversiones que permitió a todas las Universidades Nacionales, ampliación del orden del 70-90% de sus estructuras edilicias.
- 4) Fuerte inversión en equipamiento tecnológico y construcción de laboratorios.
- 5) Mejoras relativas en las remuneraciones de todas las escalas docentes.
- 6) Construcción de laboratorios de real jerarquía, y establecimiento de onvenios con los institutos más afamados del mundo, como el "Instituto Max Plank".

Respecto de estos últimos puntos se pudo observar la efectiva incorporación de las Universidades Nacionales en las cuestiones de interés público. Así la Facultad Regional Haedo de la UTN fue convocada por el Tribunal de Tasaciones de la Nación para la valuación de las empresas Aerolíneas Argentinas, Austral y Aerohandling. Resultados que pusieron en su justo valor a estas empresas y en contra de las pretensiones del Grupo Marsans.

Estos nuevos paradigmas fueron además llevados adelante con decisión e inquebrantablemente.



## Subterráneos

### Subterráneos de Buenos Aires

En sentido amplio, también la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires puede ser considerada parte de la red ferroviaria argentina.

El **Subte de Buenos Aires** es la red de subterráneos de la ciudad de Buenos Aires, compuesta de seis líneas (A, B, C, D, E y H) con una extensión total de 60 km y 78 estaciones en operación. Forma además parte de la red un tren ligero con dos ramales, el Premetro. Es propiedad de Subterráneos de Buenos Aires S.E., empresa del gobierno local. Desde **1994** se encuentra concesionado a la operadora privada Metrovías.

La actual línea A se inauguró en **1913**, siendo la primera en su tipo en Iberoamérica y en todo el hemisferio sur. La red se extendió con rapidez durante las primeras décadas del siglo XX, pero el ritmo de ampliación disminuyó fuertemente tras los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial. Hacia fines de la década de **1990** se comenzó un nuevo proceso de expansión de la red, con el planeamiento de cuatro nuevas líneas.

Buenos Aires cuenta con otros medios de transporte ferroviario masivo además del subte. Sumando los sistemas de subte, premetro y trenes suburbanos, la red metropolitana de transporte ferroviario de Buenos Aires supera los 880 km de extensión y transporta anualmente alrededor de 700 millones de pasajeros.

### Historia



El presidente Victorino de la Plaza inaugurando la Línea A



Construcción de la línea A bajo la Avenida de Mayo, en 1912



Retiro, cabecera de la línea C, a comienzos de la década de 1940



La línea A data de 1913

Humberto Primo , la mayor estación de la red



Una formación deja la estación Facultad de Medicina

### **Antecedentes**

Los debates sobre la necesidad de construir un sistema de transportes subterráneos en Buenos Aires comienzan a fines del siglo XIX, en directa relación con el sistema de tranvías. Éstos operaban desde 1870, y hacia el 1900 se hallaban en una crisis agravada por la monopolización de las empresas, proceso iniciado frente a la electrificación de este sistema.



En ese contexto surgen las primeras propuestas y pedidos de concesión para la instalación de subterráneos: el primero, en 1886, cuando una casa comercial solicitó al Congreso de la Nación construir un "tranvía subterráneo" entre la Estación Central del Ferrocarril (que se hallaba junto al ala norte de la Casa Rosada) y la Plaza Once. En 1889 Ricardo Norton solicitó la concesión por perpetuidad para instalar dos ferrocarriles subterráneos: uno desde la Estación Central hasta Plaza Lorea, y de allí hasta Once. El otro uniría Plaza Constitución con la intersección de Lima y Avenida de Mayo. Estos dos ferrocarriles estaban planeados para tener doble vía y luz eléctrica. En este mismo año un tal Barrabino propuso al Concejo Deliberante de la ciudad construir un tranvía que circulase algunos tramos bajo tierra, pero el Ministerio del Interior le negó a la Intendencia la facultad de concesionar construcciones en el subsuelo de la Ciudad. Por este motivo, los proyectos posteriores se presentaron directamente al mencionado ministerio.

Cuando en 1894 se decidió emplazar el edificio del Congreso en su lugar actual, la idea del subterráneo resurgió, pues se buscó acortar el tiempo de viaje entre la Casa Rosada y el Congreso (con el mismo fin también se pensó en construir un *tramway* aéreo eléctrico que fuera por la Avenida de Mayo). Miguel Cané, que fuera Intendente de Buenos Aires (1892-1893), también expresó en 1896 la necesidad de construir un subterráneo similar al de Londres.

Pero los distintos proyectos fueron caducando al no lograrse obtener capitales dada, según Miguel Cané, "*la tibieza de los ingleses para dar los fondos necesarios a la obra*".

### ***Inicios...***

En 1909, el Concejo Deliberante de Buenos Aires aprobó el contrato entre el intendente Güiraldes y la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina (CTAA) para que ésta construyera y explotara por 80 años tres líneas de subterráneos: Plaza de Mayo-Primera Junta (actual línea A), Constitución-Retiro (actual línea C) y Plaza de Mayo-Palermo (parte de la actual línea D). Sólo se concretó la primera.

En 1923, la primera línea de subterráneos ya transportaba el 10% de pasajeros de todo el sistema de subtes y tranvías con sólo el 1% de las vías.

### ***Desarrollo de la red***

La primera línea del subterráneo fue inaugurada el 1 de diciembre de 1913 y fue construida por la *Compañía de Tranvías Anglo Argentina*, que había recibido la concesión en 1909. Esa línea estaba constituida por uno de los actuales tramos de la línea A, que unía las estaciones de Plaza de Mayo y Plaza Miserere. El 1 de abril de 1914 se amplió la línea hasta la estación Río de Janeiro y el 1 de julio se extendió hasta la estación Primera Junta.

En 1912 la compañía Lacroze Hermanos gana una concesión para construir otra línea de subterráneos. Esta línea es la actual línea B y fue inaugurada el 17 de octubre de 1930. En 1933 la *Compañía Hispano-Argentina de Obras Públicas y Finanzas* (CHADOPYF) comienza la construcción de las restantes líneas de subte.

En febrero de 1939 comienza a funcionar la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, compuesta por capitales privados y estatales. Esta corporación tenía la función



de consolidar los subterráneos, y también los tranvías, ferrocarriles, colectivos y ómnibus. Por las importantes deudas que poseía, en 1948 la empresa entra en liquidación. Es sustituida en 1952 por la *Administración General de Transportes de Buenos Aires*, que dependía directamente del Ministerio de Transporte de la Nación. AGTBA comenzó a desprenderse de todos los sistemas de transporte, salvo del subterráneo. Al liquidarse en 1963, el Estado la reemplazó por otra empresa de origen público, Subterráneos de Buenos Aires, que en 1977 adquirió plena autonomía al convertirse en una Sociedad del Estado, siendo el paquete accionario transferido a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en 1979.