

oriental: pobre, pero sexy

El periodista chileno Roberto Ampuero retrata la Argentina gris de ayer y la vibrante de hoy. **PÁGINA 5**

El emblema de Cromagnon

La Argentina es una sociedad sin conciencia colectiva, señala Valiente Noailles. **PÁGINA 2**



| Economía y sociedad |

¿Adiós al tren?

Aunque muchos argentinos añoran la época en que los trenes unían todo el país, hoy los especialistas coinciden en que el sistema ferroviario desmantelado por Menem ya no volverá a ser viable.

Rescatar del colapso a los trenes suburbanos de pasajeros y apostar a hacer crecer el transporte de carga son las prioridades que señalan. Las razones políticas de la decadencia y el omnipresente papel de Moyano

POR DIEGO CABOT

La Argentina mira desde el andén. Y el tren se va. Como una muchacha que despide a su novio; como el jefe de Estación que no saca la vista del último vagón hasta que se convierte en un punto sobre los rieles. Así está la Argentina, impávida e impotente, frente a un tren que se va y no volverá jamás a ser lo que fue.

El debate sobre la necesidad de volver a tener una red ferroviaria ha vuelto a instalarse dentro de la agenda política que los dirigentes le deben a la sociedad. Desde que el ex presidente Carlos Menem cerró gran parte de la red en los años 90, el debate —y por qué no la polémica— quedó flotando. El discurso kirchnerista, demonizador —si los hay— de aquellos años, se comprometió a volver a poner en marcha la red que unía a la Argentina. Hizo muy poco, casi nada. Y el debate volvió a surgir.

Románticos de los rieles, políticos en campaña, especialistas en transporte, economistas que estudian su eficiencia productiva, intendentes ansiosos, funcionarios, ingenieros, trabajadores ferroviarios... Hoy, son muchos los sectores que mantienen el reclamo de actualizar el tendido ferroviario para ponerlo en funcionamiento otra vez. Pero la gran mayoría de los especialistas concuerda en que nada será como antes. Difícilmente, coinciden, la Argentina vuelva alguna vez al modelo ferroviario que ya cumplió 150 años.

Y mientras tanto, los trenes de larga distancia corren a cuentagotas y con tremendos déficit operativos. Por caso, la línea que recorre Córdoba recauda uno de cada 40 pesos que

Continúa en la Pág. 4

¿Adiós al tren?

Los trenes de carga, que deberían ser pilares del nuevo modelo, son continuamente boicoteados por el gremio de camioneros

Continuación de la Pág. 1, Col. 2

gasta para circular. Los trenes metropolitanos, con una estructura similar a la que tenían cuando fueron privatizados en 1993, año en que transportaron 212 millones de personas, llevaron, en 2008, 410 millones de pasajeros. No se hicieron las obras estructurales, como los pasos a nivel, por ejemplo, o la electrificación de ramales como el que une la Capital Federal con La Plata. Y sigue en vigencia una tarifa que apenas sirve para pagar un cuarto de los costos. Lo demás son millonarios subsidios: el año pasado fueron 3300 millones de pesos aproximadamente; este año, los subsidios a la operación subieron un 50% y bajaron un 37% las inversiones. Y los trenes de carga, que están en manos privadas, son continuamente boicoteados por el gremio de camioneros, los preferidos del Gobierno en esta contienda.

La demografía del país, las distancias, los movimientos poblacionales, las economías regionales y, obviamente, la tecnificación de otros medios de transporte son algunos de los motivos que salen a la luz cuando se argumenta sobre si volverá o no aquel viejo tendido. Pero más allá de esto, que con matices sostienen quienes estudian el asunto, surge un común denominador: la falta de políticas a largo plazo, la nula planificación y la puesta en marcha de políticas espasmódicas que asignan recursos sin tener en claro para qué.

¿Cuál es el destino que le cabe al ferrocarril en la Argentina? Hay dos muy claros sobre los que no hay discusión: el de principal medio de transporte urbano de pasajeros, en las grandes ciudades, y el de carga, en gran parte del país. Luego sí vienen los bemoles que tienen que ver con el transporte de pasajeros de larga distancia.

Otro país

El gran cambio que hubo desde que los ingleses pensaron y trazaron la actual red ferroviaria es la

Para que el ferrocarril vuelva a tener protagonismo

JORGE WADDELL

PARA LA NACION

Es indudable que el ferrocarril ha hecho una gran contribución al desarrollo de la Argentina. En la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX, el sistema ferroviario permitió la incorporación del país a la economía mundial, consolidó la unión nacional, pobló el territorio nacional y desarrolló la producción, generando inversión y trabajo, abaratando los costos del transporte.

Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XX la Argentina perdió la noción de para qué servía el ferrocarril. Desde hace varias décadas, al no tenerse en claro el rol de este modo de transporte ni cuáles son sus ventajas, y al generarse un enorme déficit en las cuentas públicas, pasó a ser un problema que se intentó solucionar con distintas políticas pero todas ellas parciales, ineficaces e insatisfactorias, hasta tener hoy un sistema ferroviario en grave crisis.

El ferrocarril hoy es competitivo en el transporte masivo de personas y en el de cargas, por ello es indispensable tener un sistema moderno y eficiente de ferrocarriles metropolitanos que permitan la movilidad digna de millones de personas por día. También es deseable que el ferrocarril tenga un rol primordial en el transporte de cargas por sus ventajas competitivas. Sin embargo, los pasajeros de los servicios metropolitanos viajan en condiciones vergonzosas e inhumanas y la carga se lleva en camión, congestionando y destruyendo las rutas. Por otro lado, los trenes de pasajeros de larga distancia, en un país de gran extensión, poca

invento argentino, el colectivo, empezaba a hacer de las suyas en las ciudades. El ferrocarril sufría una enorme sangría de pasajeros hacia ese medio más dúctil que, además, al estar muchas veces manejado por sus dueños, llevaba tranquilidad al Gobierno en época de crispación sindical. También las rutas, el asfalto, los automóviles, los aviones y los camiones le quitaban pasajeros de larga distancia al tren y le disputaban el transporte de carga.

La falta de inversión estructural en una red tan grande y costosa de mantener empujaba al tren a tener cada vez menos pasajeros. Sin embargo, pese a que el servicio era cada vez menos utilizado, la empresa Ferrocarriles Argentinos no paraba de crecer. Según relata Jorge Tartarini en uno de los capítulos del libro *150 años de política ferroviaria*, la compañía estatal, que llegó a tener un total de 215.000 empleados, en el momento previo a la privatización en los 90 tenía 93.000 empleados, un déficit operativo de 450 millones de dólares por año, un patrimonio de alrededor de 30.000 millones de dólares, una extensión de vías de 35.746 kilómetros, 1806 estaciones, 52 millones de metros cuadrados de edificios, 4350 galpones de carga, 635 lugares de encomiendas y equipajes, con 36.000 inmuebles, 74 talleres mecánicos y 1240 galpones de repuesto.

Mientras, los gremios ferroviarios crecieron y su poder aumentó. No importó la decadencia de los ferrocarriles y de los trabajadores. José Pedraza, hombre fuerte de la poderosa Unión Ferroviaria, hijo de un empleado del ferrocarril, se convirtió en un adinerado dirigente: vive en un exclusivo barrio de Villa Sarmiento, en una casa que compró en 1998 en 700.000 dólares. Por eso, cuando se analiza la viabilidad económica de los trenes en manos del Estado no se puede dejar de lado el factor sindical: ¿qué posibilidad de éxito puede tener así cualquier empresa, con dirigentes que foguean reclamos desorbitados, cosechan prebendas y se vuelven millonarios?

inversión claros y con los usuarios saturados de años de hacinamiento

El tren de pasajeros de larga distancia es, quizá, el modelo ferroviario más añorado. Pero lo cierto es que los especialistas, salvo Vechio, no lo ven posible en su modelo anterior. "Tengo algunos reparos con el tren de pasajeros de larga distancia, que no funcionó en ningún lugar de América. Ni en Estados Unidos, ni en México ni en Brasil. Eso es por la estructura de país", dice Martínez. "Acá hay que pensar en lo que puede funcionar en algunos corredores que pueden ser Buenos Aires, Rosario y Mar de Plata... Pero no mucho más".

Agosta opina algo similar. "Hay que concentrar los servicios de pasajeros interurbanos en el me-



país se caracteriza por una bajísima densidad poblacional. Más de una tercera parte de sus habitantes (13 millones) se encuentra concentrada en el Área Metropolitana de Buenos Aires, existen dos núcleos urbanos de poco más de un millón de habitantes (Rosario y Córdoba) y sólo tres que superan el medio millón (Mendoza, La Plata y Tucumán). La mayor parte de ellos están separados por distancias importantes”, explica el ingeniero Roberto Agosta, máster en ingeniería de la Universidad de Berkeley y director del Departamento de Transporte de la Facultad de Ingeniería de la UBA. Según Agosta, todo eso es una limitación que no existía cuando se creó la gran red ferroviaria.

Pablo Bereciartua también es ingeniero especialista en transporte. Es director del Centro de Estudios Estratégicos para el Desarrollo Sostenible del ITBA. “Es una utopía pensar en reeditar una red de pasajeros como aquella original. Actualmente, la Argentina es un país con una muy alta tasa de urbanización. El 92 por ciento de la población es urbana. El país es un extenso territorio con muy pocas ciudades habitadas. Según cálculos y proyecciones de las Naciones Unidas, esa tendencia a la urbanización crecerá, podría llegar a un 95 por ciento, y la Argentina será uno de los países más urbanos del planeta. La función del tren sería unir esos nodos y darle movilidad al capital humano. Antes el tren hacía punta en medio de la nada. Ahora las ciudades están establecidas”, dice.

El ingeniero ferroviario Elido Veschi es el hombre que le habla al oído a Pino Solanas, el candidato que hizo del lema “Un tren para todos” un latiguillo de su mensaje. Dice que el tren tiene que cambiar y que seguramente el rol que le tocará cumplir no es el mismo que en el siglo XIX. “Tiene que estar manejado por el Estado. Nosotros proponemos un sistema de vías libres por las que puedan circular trenes de municipios, cooperativas, además de los del Estado y los de cargas. Claro que será distinto, pero el tren tiene que volver”, argumenta.

Que la Argentina actual ya no es la misma que aquella de mediados de siglo pasado no es novedad. Mario Justo López, abogado, profesor de la UBA e historiador, relata en el libro *150 años de política ferroviaria* que, desde su aparición en la Argentina, el ferrocarril produjo una transformación radical en la sociedad y en la economía. “Los trenes desalojaron al único transporte de cargas terrestre hasta entonces: la carreta”, explica. Las empresas ferroviarias estaban en manos de sociedades anónimas que, en su mayoría, pertenecían a capitales ingleses. Según López, “producto

competitivos y de una muy onerosa explotación, lo que los hace de difícil justificación económica y social. A pesar de ello, la disyuntiva parece ser entre el injustificable delirio económico del Tren de Alta Velocidad y el demagógico, irreal y poco sustentable proyecto de “Tren para Todos”.

En cuanto a los servicios metropolitanos que se degradan a pesar de los elevados subsidios que se les asignan, habría que pensar en una actualización razonable de las tarifas y destinar los recursos que actualmente se utilizan para cubrir los costos de explotación a inversiones genuinas en infraestructura y material rodante que mejore sustancialmente la calidad del servicio.

Aunque en el transporte de carga hoy se despachan por ferrocarril cifras superiores a las de los últimos 45 años, la escala del negocio no es suficiente para permitir a las empresas concesionarias el mantenimiento adecuado y realizar mejoras en la red —de unos 20.700 kilómetros de longitud—, actualmente en uso. Frente a esta realidad, debería pensarse en por lo menos duplicar la carga en los próximos diez años, pero para ello es necesario que el Estado elimine los obstáculos jurídicos y de hecho que impiden el desarrollo del negocio.

La recuperación del ferrocarril es vital para la Argentina, pero para ello se requiere una política de Estado sensata y coherente y la suma de los esfuerzos públicos y privados que devuelvan a este medio el protagonismo que alguna vez tuvo, sin caer en el despilfarro de recursos y la política ferroviaria electoralista y demagógica.

El autor es profesor adjunto de Teoría del Estado en la Facultad de Derecho (UBA) y coautor del libro *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina*.

de una ausencia de políticas planificadas, las empresas ferroviarias fueron, desde su inicio, compañías autónomas en las que los directorios tomaban sus decisiones en atención al beneficio de sus accionistas”.

Así fue como la red de trenes creció al punto de contar con 43.000 kilómetros de vías en su mejor momento, con un ritmo de extensión, entre 1890 y 1914, de alrededor de 1000 kilómetros por año. Pero en la década del 30, la red encontró un competidor feroz: los caminos, que se construyeron, en la mayoría de los casos, en forma paralela a las vías. El Estado cambió su prioridad y dedicó recursos y subsidios a la inversión vial. El ferrocarril nunca más tuvo el impulso, el empuje y la inversión que había tenido durante esos primeros 60 años de vida.

A partir de la década del 40, con la nacionalización de los trenes durante el gobierno de Perón, el gran

servicio se dividió entre pasajeros y carga. De pasajeros sólo quedaron los servicios urbanos en el área metropolitana de Buenos Aires. Todo lo demás desapareció. Sólo algunas provincias mantuvieron algún servicio de larga distancia. El tren de carga se concesionó a cinco compañías: hoy son el único sector del ferrocarril que no recibe subsidios directos.

Dónde poner el foco

Ahora recrudesció el debate del regreso del tren. ¿Se podrá unir nuevamente el país a través de sus vías?

Los estudiosos ponen el foco en el tren de pasajeros. “La Argentina necesita y debe desarrollar un tren urbano y aprovechar el enorme potencial que tienen los trazados existentes. Hay 800 kilómetros de vías subutilizadas para ingreso y egreso de Buenos Aires”, dice Juan Pablo Martínez, ingeniero ferroviario, ex funcionario de Ferrocarriles Argentinos, profesor de la UBA y actualmente miembro de la consultora especializada en transporte ACyA. Bereciartua y Agosta coinciden. “Hay que sostener e incrementar los servicios del Área Metropolitana de Buenos Aires y desarrollar un programa de inversiones a mediano plazo que aproveche las ventajas que brinda la buena ubicación de las estaciones ferroviarias”, dice Agosta. Al igual que Martínez, consideran que sería posible “incorporar servicios regionales para distancias algo superiores a 100 kilómetros”. De esta manera, coinciden, la estructura ferroviaria dará apoyo a las expansiones de las metrópolis.

Veschi señala que el transporte urbano de pasajeros tiene un gasto muy ineficiente y que “esa ineficiencia la paga el Estado”. Actualmente, los trenes que corren desde la Capital Federal hasta el conurbano han dado señales de colapso. De hecho, funcionan sin contratos, o mejor, con contratos que nunca se rediscutieron después de la crisis de 2001, y no cuentan con un plan estructural de inversiones. La línea Sarmiento, por caso, tiene 52 pasos a nivel en sus 36 kilómetros de extensión entre Once y Moreno. La falta de cruces de avenidas y calles a distinto nivel atenta contra la seguridad y con la calidad del servicio. “No se pueden poner más trenes porque las barreras estarían bajas todo el tiempo”, dice Martínez. Además, cualquier accidente en la vía retrasa todo el ramal. Aún está fresco el recuerdo del episodio de 2005 en Haedo, o el de Castelar el año pasado, cuando los pasajeros incendiaron vagones hartos del maltrato que recibían como usuarios. Así está el transporte urbano: colapsado, sin planes de

Buenos Aires y Buenos Aires/Mar del Plata. De forma progresiva, y a medida que el tráfico lo justifique, el corredor podría recibir mejoras en la infraestructura hacia Córdoba y Tucumán”.

Para Bereciartua se debería unir las grandes ciudades con trenes que corran a 130 kilómetros y Veschi sostiene que se puede armar una red abierta, con trenes más rápidos que los actuales y que sólo sería necesario utilizar bien los recursos que actualmente se les asignan a los ferrocarriles. “Sin coimas y sobreprecios”, agrega.

La puja con Moyano

Y la tercera pata de la cuestión es el transporte de cargas. “Ese es un gran potencial que hay que aprovechar y que está subutilizado”, concuerdan, palabras más, palabras menos, todos los especialistas. ¿Por qué está en esas condiciones? Una de las principales razones es que en medio del desarrollo del ferrocarril de cargas se han instalado el líder camionero Hugo Moyano y sus muchachos. Actualmente, la gran mayoría de la producción se transporta en camiones que son mirados con simpatía desde el poder central. Por así decirlo, la pelea entre trenes y camiones, la ganan los de Moyano. A modo de ejemplo, sobre 500 millones de toneladas de producción, 375 millones se transportan en camiones, 100 millones por ductos y alrededor de 25 millones en tren. Sólo el 15% de la cosecha de granos se transporta en tren. En Estados Unidos, sólo el 7% se mueve en camión, mientras que en Brasil, el ferrocarril lleva tres de cada 10 granos que se cosechan.

En el sector ferroviario relatan una postal de estos días, a la vera de una vía que termina en un puerto, donde se instaló una planta de silos en plena pampa productiva. El plan era transportar todo por tren dado que es más barato, más ecológico y más eficiente. Pero llegaron los muchachos del sindicato de camioneros. Pidieron hablar con el encargado, mientras algunos camiones habían quedado, casualmente, estacionados sobre la vía misma. La negociación terminó poco después. Del total de la producción, una mitad iría por tren y la otra, por camión. ¿Poder de disuasión? Quizás. Lo cierto es que así se maneja la política ferroviaria de carga de estos días. Con vientos que favorecen a Moyano y a su gente. Mientras el ferrocarril, que alguna vez fue símbolo de progreso y que en el mundo es el ícono de la eficiencia, espera que la veleta se dé vuelta. Entonces habrá cambiado el viento, y quizás ya no haya más camiones que, mientras se negocia en las oficinas, estacionen sobre la vía.

© LA NACION

contaba antes. Este productor rural de Santa Fe decía algo más o menos así: “Mientras

T: Es curioso, sí. Usted como pavo en
entrenado para soportar una gran fuerza brasileño Massa...