

Una mirada actual al ferrocarril de cargas en la Argentina

Autor:
Raposo, Isabel M.

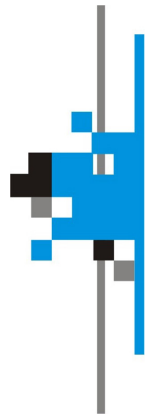
Revista:
Revista Transporte y Territorio

2014, 10, 33-57



Artículo

Una mirada actual al ferrocarril de cargas en la Argentina



Isabel M. Raposo

Instituto de Investigaciones Económicas, Facultad de Ciencias Económicas y Estadística,
Universidad Nacional de Rosario, Argentina

Recibido: 5 de marzo de 2013. Aceptado: 2 de julio de 2013

Resumen

El transporte ferroviario de cargas en la Argentina desde la óptica de las políticas de Estado, es el tema que ocupa –y preocupa– en particular a esta presentación. La propuesta se focaliza en analizar el rol que le cabe a este medio de transporte como impulsor del desarrollo productivo nacional, en especial para las economías regionales extra pampeanas. Las políticas adoptadas en estos años señalan una tendencia creciente a ganar presencia - por parte del sector público- en el modelo de gestión ferroviaria, pese a sostener la operatoria privada como responsable de la prestación de los servicios. Se identifican *distorsiones* entre propuesta y acción al tratar de responder al interrogante de hacia dónde se dirige la restructuración del ferrocarril de cargas en la Argentina. La red ferroviaria se integra a partir de seis empresas en un sistema desarticulado que demanda actualización tecnológica e inversiones para adecuarse a distintas producciones regionales que necesitan - indefectiblemente- de este medio de transporte para ofrecer bienes competitivos.

Abstract

Rail freight transportation in Argentina, today. The rail freight transportation in Argentina seen from the state policy perspective is the issue that is treated in this presentation. The proposal focuses in the analysis of the role that this means of transport as a booster of national productive development, especially for the extrapampeana regional economies. The policies adopted in recent years show an increasing tendency of the public sector gaining presence in the railway management model, despite keeping private companies as responsible for the provision of services. We identify “distortions” between proposals and actions, when trying to answer the question of where the rail freight restructuring in Argentina is going. The railway network is integrated from six companies in a disjointed system that demands technological upgrades and investments to suit different regional productions that need this means of transport to offer competitive goods.

Palabras clave

Ferrocarril
Transporte de cargas
Territorio

Palavras-chave

Estrada de ferro
Portering
Território

Key words

Railroads
Freight transport
Territory.

Introducción

El ferrocarril es uno de los grandes temas que hoy preocupan a los argentinos. El país ha sido pionero en el desarrollo de la red ferroviaria más importante en Latinoamérica y sobre esta base se llegó a definir una impronta singular en cuanto a modelo de ocupación del territorio a la par que fue posible el crecimiento productivo de las economías regionales.

Las políticas públicas establecidas en el país con respecto a los servicios de transportes en general, y al ferrocarril en particular, describen hoy un comportamiento errático, en parte contradictorio. Se reconoce la necesidad de mayores inversiones que permitan revertir la situación; sin embargo, los hechos permiten identificar una asignación de fondos deficiente para la concreción de las inversiones previstas, lo cual impide tener una efectiva capitalización del sistema.

El sistema ferroviario estuvo sometido a importantes cambios, atravesando diferentes etapas en el país. A una primera reestructuración del sistema hacia fines de los años setenta, sobrevino una segunda etapa de ajustes que culminó con la desarticulación de los tendidos de la red en los primeros noventa y su entrega en concesión a distintas empresas privadas. En la etapa de la pos convertibilidad (posterior a la crisis del tipo de cambio en 2001), se impuso la renegociación de los contratos de concesión y particularmente, la necesidad de concretar un programa de inversiones capaz de sacar de la *obsolescencia* a gran parte de los tendidos ferroviarios y ponerlos en sintonía con las demandas que plantean las diferentes producciones regionales.

La recuperación del ferrocarril tal como fuera planteada en los últimos veinte años –vista como eje de política pública– es el motivo de interés para este trabajo. El mismo se focaliza en identificar con qué criterios y bajo qué condiciones se viene desarrollando la gestión y administración de los servicios ferroviarios de cargas, sin desconocer el rol y la evolución que le corresponde al ferrocarril como medio de transporte en el país, tras 150 años de existencia.

Enmarcado en lo que fueran las Jornadas de “Políticas ferroviarias, territorios y movi- lidades: Experiencias en Argentina e Italia”¹, esta propuesta retoma las contribuciones presentadas en la oportunidad y se focaliza en reconocer cómo opera hoy el ferrocarril de cargas a nivel nacional. El principal interrogante al cual se responde pasa por saber qué rumbo se adoptó a partir del año 2002 cuando se plantea la reestructuración ferroviaria en el marco definido de la política de transporte y cuáles son los resultados observados en torno a su aplicación sobre el sistema ferroviario.

Se toman como guía los principios que sostienen el reordenamiento ferroviario en el país, el que se sustenta en la descentralización del sistema, la explotación a través de concesiones, la renovación de los tendidos y nuevos proyectos, entre otros temas. Se observan desajustes entre intencionalidad y práctica, como posibles *distorsiones* entre lo que se propone como objetivo de política y lo que se concreta efectivamente en los hechos.

Estado y políticas relativas al transporte ferroviario

Un componente clave en la definición de políticas de transporte en América Latina es la identificación del nuevo rol del Estado en el marco de la construcción de un paradigma superador. La apertura de opciones es amplia y van desde un poder centralizado y previsible cuyo papel protagónico puede ser fundamental como respaldo de garantías

1. Jornadas realizadas el 4 de mayo de 2012 en la Facultad de Filosofía y Letras- Universidad de Buenos Aires, en el marco del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía.

y derechos - recreando el viejo *welfare state*- hasta un Estado minimalista y prescindente, impulsado desde la concepción liberal a partir del Consenso de Washington.

La crisis del Estado Benefactor, la falta de recursos y el endeudamiento progresivo en que entraron varios países latinoamericanos hacia fines de la década del setenta y particularmente en los años ochenta, llevaron a la existencia de gobiernos desfinanciados y habilitaron de hecho, una mayor injerencia del mercado en la definición y orientación de las inversiones. La participación del capital privado operando en forma conjunta con el sector público, parecía ser la llave que permitiría mejorar y sostener la dotación de capital necesario para cubrir las demandas del territorio, fuertemente orientadas hacia la competencia e inserción en esquemas globales.

Durante los años noventa se profundizó la construcción de un Estado *en retirada* (es decir que cedía espacios propios tradicionales en favor del mercado), donde buena parte del capital público compuesto de grandes equipamientos e instalaciones resultó comprometido en la operación a partir de mecanismos de mercado a través de la concesión de servicios o explotación de recursos a manos de empresas privadas o bien, por medio de la privatización, incluyendo transferencia de propiedad. Si bien el capital privado ingresó en esta etapa al financiamiento de infraestructuras económicas – tal es el caso de la red ferroviaria en el país- y tomó a cargo la operación del servicio público, los resultados conseguidos no siempre indican que se cumpliera con las expectativas planteadas. (Sharp, 2005:22)

La crisis de la convertibilidad dejó al descubierto la incapacidad del modelo neoliberal de convertirse en una alternativa sólida y con poder para mejorar los niveles de desarrollo económico y social. La Argentina adopta un nuevo esquema de crecimiento que, desde lo macro impulsa una estrategia agroexportadora sustentada en un tipo de cambio alto en un ambiente internacional donde la coyuntura se caracteriza por precios favorables. Dada esta condición, en el marco del proceso nacional de recuperación económica, lo local o regional como eje del modelo requiere mayor consideración, postura avalada desde la teoría por lo que implica transitar la institucionalidad en niveles inferiores al nacional.

En esta nueva etapa se perfila un tercer enfoque alternativo que apunta a movilizar el potencial de las regiones menos favorecidas a través de esfuerzos que mejoren la oferta en infraestructuras y estimulen los emprendimientos empresariales. Esta instancia se sustenta en ideas de ciertos *institucionalistas* como Weiss (2003), quienes centran su análisis en el estudio de las capacidades propias como factor explicativo y adjudican un rol fundamental a la sociedad en la toma de decisiones. En contraste con la ortodoxia, prevalece la estrategia de abajo hacia arriba, de largo plazo y con sustento en la pluralidad de actores, que rescata la importancia del territorio como determinante.

Hoy es un desafío lograr que el Estado replantee su rol de regulador a través de la adopción de políticas, no solo orientadas a evitar prácticas predatorias y anticompetitivas, sino también a legitimarse evitando concentrar el beneficio en grupos seleccionados que no siempre responden al interés general. Esta suerte de *clientelismo político* suele extralimitarse y tomar beneficios directos de las políticas públicas, más allá de la lógica, lo cual aumenta la tendencia a la crisis del sistema. En particular, las decisiones de inversión pública constituyen un área de gran potencialidad con consecuencias profundas en el largo plazo, ya sea por la inclusión o no que pueden producir, por los impactos o por el grado de equidad social que generen a partir de posibles efectos redistributivos.

Tendencias de cambio en el transporte ferroviario de cargas

Transporte y logística de carga

Hacia finales de la década del setenta y como parte de una tendencia global, se observa una marcada alteración en la demanda de transporte de cargas, producto - entre otras razones- de un cambio en la gestión de los flujos como respuesta a un nuevo paradigma de producción. Esta nueva forma de producir apela a la logística como una técnica (Barbero, 2010:20)² que incide tanto para la fabricación de productos como en la comercialización y distribución, organizando el proceso bajo el concepto de cadenas de abastecimiento orientadas hacia criterios que buscan minimizar los costos de traslado.

Este nuevo enfoque replantea, además, la consideración de tiempos de viajes, reducción de stocks y manejo de inventarios entre otros principios, con lo cual es frecuente que existan cambios en la naturaleza de los contratos de servicios de transporte, donde el interés está puesto especialmente en integrar o ser parte de una asociación estratégica más que en la incidencia del flete en sí. Las empresas reconfiguran sus estructuras de abastecimiento y buscan minimizar costos logísticos, los cuales mejoran a partir de ciertas pautas en la organización; aplicación de técnicas como el *just in time*, los ciclos o series cortas en la producción, abandono de los grandes stocks y la tercerización de procesos en una cadena que se organiza sobre la base de despachos más frecuentes y de menor escala.

En función de los nuevos criterios y del tipo de bienes por producir, cada país adopta una evolución particular desde esta perspectiva, la que dependerá esencialmente de cómo evolucione la demanda y cuáles sean las políticas sectoriales que se adopten en este caso. Con frecuencia es el mercado el que, a través de sus operadores privados, plantea claramente las necesidades y particularidades sobre las cuales definir líneas de trabajo, pero no siempre las políticas de Estado pueden dar respuesta; estas suelen quedar atadas a viejas pautas de programación, dentro de una agenda pública poco *aggiornada* a los nuevos principios logísticos.

En los últimos 15 años, América Latina experimentó un crecimiento importante de sus economías de producción y fundamentalmente, de sus flujos de comercio. El proceso se dio con un marcado aumento de las cargas desplazadas a través del uso de contenedores y la combinación de medios de transportes. La aparición de nuevos operadores a cargo de los servicios y la reconfiguración de las rutas o líneas de viaje, también impactaron sobre la participación modal de la distribución, favoreciendo en muchos casos el desarrollo del transporte carretero, el cual parece estar mejor posicionado frente a este tipo de demandas.

A nivel mundial, el transporte ferroviario de cargas creció fuertemente en los últimos años (25% en el período 2000-2005); sin embargo no todos los países están en una misma situación. En algunos casos como en China, Australia o EE.UU. se dieron crecimientos superiores, incluso por arriba de los que corresponden a otros medios de transporte, dependiendo directamente de cómo se comporta el comercio mundial en cada caso y especialmente, del volumen y tipo de producto que se deba desplazar. En este contexto, muchos de los grandes corredores ferroviarios de cargas presentaron problemas de saturación, lo cual demanda pensar en mejorar la operatoria y también, en concretar nuevas inversiones para superar la congestión de las redes.

El escenario global brinda hoy con un alto potencial de desarrollo para este medio de transporte, no obstante está claro que el crecimiento de estos flujos dependerá, en buena parte, de cómo se adecue la oferta de servicios (y las políticas públicas que la impulsan

2. Cita adoptada por el autor de Simchi-Levi et al. (2008) "La gestión de la logística es la parte del proceso de la cadena de abastecimiento que planifica, implementa y controla el eficiente y efectivo flujo y almacenamiento de bienes, de servicios y de información, desde el punto de origen hasta el de consumo, procurando satisfacer los requerimientos de los clientes"

en cada país) más que de la conducta que pueda describir la demanda. El desafío para cada país es promover el interés - a través de distintos modelos de gestión- y ofrecer garantías para convocar la participación del capital privado en el financiamiento de las nuevas inversiones, superando el riesgo que implica comprometer recursos de largo plazo en el sector.

La situación en el contexto latinoamericano resulta ser diferente. En los años noventa se implementaron reformas ferroviarias en la región y si bien el análisis ofrece resultados controvertidos, en general se considera que tuvieron algunos efectos positivos - en cuanto a transporte de cargas- donde las reformas se hicieron mediante concesiones al sector privado. En este período se observaron cambios positivos en cuanto a eficiencia productiva y aumento en los tráficos con reducción de los subsidios públicos, tanto operativos como de capital; sin embargo, también es frecuente encontrar bajo nivel de cumplimiento en las inversiones comprometidas por contratos así como falta de actualización en las infraestructuras requeridas para una mejor atención de la demanda.

Por lo general, los grandes flujos de transporte conectados al comercio internacional en estos países se estructuran en torno a los *hinterlands* portuarios, zonas que ganan en complejidad y se consolidan a partir de la afluencia de corredores de transportes y terminales intermodales de cargas. Es allí donde el ferrocarril se convierte en actor principal de estos movimientos (en tránsitos hacia y desde los puertos), siendo estas áreas ferro-portuarias ámbitos de conflictos e interferencias con las zonas urbanizadas inmediatas.

Tendencias y políticas aplicadas en el sector

Está claro que no se logrará consolidar el ferrocarril existente ni establecer mejoras o ampliaciones de servicios sin políticas públicas basadas en un Estado que ejerza un rol activo, especialmente en cuanto a la regulación programática y el financiamiento de la infraestructura. Las intervenciones públicas estructurales son fundamentales para resolver distintas cuestiones como: la interfaz con el sistema carretero, los vínculos y articulación de corredores internacionales, la modificación de los gálibos, la compatibilidad de trochas o el mantenimiento de los pesos por ejes, entre otras.

Distintos organismos internacionales (como el Banco Mundial o el Banco Interamericano de Desarrollo) recomiendan como política tratar de distribuir costos, riesgos y beneficios entre actores públicos y privados, y proponen como alternativa de aproximación a una solución, la participación del capital privado portando capacidad de gestión y, en casos de demandas elevadas y tarifas adecuadas, una parte de las inversiones en material rodante para generar alternativas convenientes desde una lectura que contemple no solo calidad y cantidad en los servicios, sino respuestas eficientes en términos de medio ambiente y ahorro de energía.

Según la Corporación Andina de Fomento (CAF), las metas que se persiguen en cuanto a transporte de cargas por ferrocarril a nivel latinoamericano, pasan esencialmente por mejorar la captación de productos de transporte masivo aún no atendidos (Kohon, 2011a). Parece fundamental sostener una política consecuente en este sentido, en particular en el caso de aquellos países que cuentan con producción de importantes volúmenes de cargas indiferenciadas -como *commodities* agroindustriales o minerales- por desplazar en grandes distancias.

Otro objetivo que se persigue como política ferroviaria es aumentar la participación de este medio en el tráfico de carga generales, siendo en este caso mayores las exigencias a cubrir en cuanto a la calidad de las prestaciones a garantizar, resolver

la combinación de medios, trabajar con contenedores y esencialmente, redefinir la operación de los cargadores. (Los nuevos planteos logísticos apelan a la intermodalidad, pudiendo aportar nuevos tráficos que hoy no concurren al ferrocarril)

A nivel latinoamericano, el sistema ferroviario alcanzó su madurez promediando los años treinta en el siglo anterior y fundamentalmente, en aquellos países con territorios extensos, importantes producciones primarias y cargas a desplazar con destino a la exportación como fueron los casos de Brasil, Colombia, México y la Argentina. Buena parte de las empresas que dieron origen a esos tendidos ferroviarios -de capital privado y origen europeo- resultaron afectadas por la crisis en esos años y la caída del comercio mundial de bienes primarios, lo que frenó no solo nuevas inversiones ferroviarias sino que también paralizó el mantenimiento de las tendidos existentes.

Superada la Segunda Guerra Mundial, los ferrocarriles estaban envejecidos y en parte obsoletos (Schvarzer, 2004). Se produjo un cambio de propiedad con la llamada nacionalización que dio lugar a grandes empresas públicas difíciles de gestionar y controlar políticamente, orientadas a la producción (es decir, hacer correr trenes) y con baja preocupación por la eficiencia y el balance operativo.

El agravamiento paulatino de las deficiencias operativas y la falta de alternativas prácticamente impusieron en todos los países la necesidad de reconvertir la estructura organizacional a partir de las privatizaciones. La situación en esos momentos era crítica; las instalaciones estaban próximas al colapso y era fundamental reducir gastos y personal asociado a la operación ferroviaria (Baranda, 2011). Las concesiones tuvieron además, otro objetivo principal cual era aliviar la deuda pública que los ferrocarriles imponían a los gobiernos.

Orientadas las nuevas concesiones a los clientes, los mercados y los tráficos masivos resultaron -en líneas generales- financieramente viables, lo que les permitió rehabilitar buena parte del parque móvil recibido e incorporar equipos provenientes del mercado de segunda mano. Las mejoras no alcanzaron por igual a la infraestructura que solo fue sostenida por los concesionarios en estándares bajos, insuficientes como para mantener ramales operando en condiciones competitivas. (La inversión en mejoras estructurales o de expansión de las redes no se llegó a cubrir, tal como lo exigía la demanda por actualización).

En líneas generales, se llevaron adelante mejoras, inversiones e iniciativas para favorecer el *negocio* consiguiendo mayor rentabilidad, marginando inversiones estructurales relevantes, e incluso daños producto de catástrofes mayores que, por su dimensión desbordaran la capacidad financiera de las empresas.

El transporte ferroviario de cargas en la región hoy corre por cuenta de 36 empresas de oferta pública (operan tráficos de terceros), 32 de las cuales reúnen el 99% del transporte y son de gestión privada. Las empresas mantienen criterios comerciales y han mejorado en eficiencia y calidad de las operaciones al introducir nuevas prácticas operativas; a la par que aumentaron significativamente lo transportado que -al año 2008- llegó a 626 millones de toneladas (Productos agrícolas, de la minería y materiales de construcción) (Kohon, 2011a:33)

Si bien la mayor parte de estos países parece haber mejorado su operación³, con la sola excepción de Venezuela, que tal como surge de la información (Cuadro 1), habría perdido tonelaje en el período considerado; la Argentina en términos comparativos -si bien creció en estos años- lo ha hecho por debajo del crecimiento que demuestra tener el resto de los principales países latinoamericanos.

3. Brasil (460 mill. tn de las cuales casi 350 son productos de la minería) y México (100 mill.tn) poseen los grandes sistemas ferroviarios de la región (juntos concentran el 89% del tonelaje regional total). Los ferrocarriles de gestión privada se autofinancian y no reciben, en general, subsidios operativos.

Cuadro 1. Tráfico ferroviario de cargas en países latinoamericanos. Período 1999-08. Observaciones: (*) Incluye un total de 10 países. Fuente: Elaborado en base a Kohon, 2011b:30.

País	Año 1999		Año 2008		variación % tn./km	distancia media 2008	km. red (2006)
	tn. (en miles)	tn./km (en mil.)	tn. (en miles)	tn./km (en mil.)			
Argentina	17.488	9.102	23.619	12.025	32	509	35,7
Brasil	305.100	162.300	459.700	267.700	65	582	29,3
Chile	4.810	1.032	10.804	1.967	91	182	5,9
México	77.062	54.109	99.845	77.170	43	773	26,7
Colombia	5.869	1.434	25.537	4.869	240	191	2,1
Venezuela	645	76	42	7	-91	167	
Sud América + México (*)	415.832	229.667	625.950	365.722	59	584	

No solo este es un dato llamativo, sino que una comparación entre el total de tn/km y la extensión de la red ferroviaria en cada caso, indica que hay una profunda ineficiencia operativa en el caso argentino donde, pese a contar –hablando en términos comparativos- con una mayor extensión de su red que Brasil, transportó 22 veces menos cargas que este último en el año 2008.

Hasta aquí, la poca inversión en infraestructura y una mayor necesidad de participación del sector público sobre el sector, se han convertido en un tema preocupante en la región. En el sector ferroviario, como lo han demostrado algunos compromisos en Brasil y Chile, se reconoce cada vez más la necesaria participación pública para poder modernizar la infraestructura y la ayuda a sostener franquicias (Sharp, 2005).

Esplendor y decadencia ferroviaria en el país

La llegada del ferrocarril en la Argentina se dio a través de un primer trazado en 1857⁴ como esfuerzo de un grupo de emprendedores de la provincia de Buenos Aires; pocos años después ya existían 722 km de vías (en 1870). Una verdadera *fiebre ferroviarias* e impuso de la mano de compañías de capital privado – en gran parte de origen inglés- que al ritmo del capitalismo financiero internacional, tomaron a cargo concesiones, construyeron ramales y ejercieron la explotación de los servicios (no desvinculadas del negocio inmobiliario y otros beneficios) que les permitieron tener el control del principal núcleo productivo del país.

Cada compañía implantaba sus propios trazados e instalaciones en función de criterios económicos individuales donde la lógica de la organización estaba en sus propios intereses y estrategias para competir. De este modo, cada operador ferroviario era quien determinaba qué servicios brindar a un mercado prácticamente cautivo. En este período, el ferrocarril representaba la vanguardia tecnológica en cuanto a medios de transporte en el mundo; su rápido crecimiento -que no implicó reemplazo sino *creación* de servicios en el país-se convirtió en una oferta masiva de transporte a bajo precio, tal como la define Schvarzer (1999).

Se consolida -por entonces- un patrón sobre la base de la concurrencia de capitales privados, focalizados desde un inicio en la pampa húmeda y algunos ámbitos regionales en crecimiento; esta estructura se mantuvo con altibajos hasta la Primera Guerra Mundial, siendo esta la etapa en la que se materializa gran parte de la infraestructura ferroviaria con la que aún hoy cuenta el país. Los capitales públicos se incorporaron después para protagonizar una nueva expansión también llamada *etapa nacional*, donde los nuevos tendidos ferroviarios obedecían a la necesidad del

4. El Ferrocarril del Oeste fue una concesión de tierras de la provincia a un grupo de comerciantes argentinos a través de un Acta de 1854, según R. Scalabrini Ortiz (1940)

poder público de vincular numerosas capitales de Provincia, más allá de los espacios pampeanos. Su lógica no aseguraba rentabilidad sino que apuntaba al desarrollo social del país⁵ (López, 2007).

Fue en 1907 la Ley Mitre⁶ la que definió un marco legal por el cual el gobierno tomó cierto control sobre las tarifas y facilitó un nuevo orden en la definición de políticas para el sector a cambio de beneficios extraordinarios a ser girados al exterior. El Estado pudo autorizar nuevas líneas como respuesta a la competencia cuasi *monopólica* entonces instalada. En 1909, se creó la Empresa Ferroviaria Argentina (Ley N° 6557/09), a cargo de la administración ferroviaria del Estado. Hacia 1920 el ferrocarril facilitó la expansión agropecuaria dando por concluida la ocupación de la pampa húmeda, en coincidencia con las últimas inversiones (Alonso, 1992:14). Se había consolidado ya una configuración territorial polarizada en torno a los puertos de Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca.

El sistema encontró el techo a su expansión, producto de la crisis que sufriera el sistema pampeano en los años treinta; por entonces surge un competidor poderoso: el automotor. La aparición de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932, da el impulso inicial a la construcción de una importante red vial que va a competir – no complementar– con el sistema ferroviario. Este período de decadencia tiene otro hito en la historia cual fue la controvertida decisión de nacionalizar el sistema en 1948; la operación se enfrentó con una red hasta entonces dominada en un 70% por capitales privados, con fuertes pérdidas en los ingresos y las cargas transportadas, y una baja considerable de las acciones y múltiples reclamos que afrontar, por lo que la compra de activos degradados se convirtió, además, en una reivindicación de ciertos valores nacionales.

La red permaneció estable en su extensión; sin embargo, la necesidad de políticas para sostener y actualizar tanto el estado de las vías como el equipamiento móvil era una demanda latente. El déficit se convertiría en un problema mayor a la vez que causa de marcados desequilibrios para el presupuesto nacional (Schvarzer, 1999:6). Había que considerar la situación del mercado con tarifas insuficientes, el corrimiento de la demanda a medios alternativos, y otras cuestiones internas a la Empresa como la inestabilidad en la conducción y los conflictos sindicales agravados por el aumento en el número de agentes.

En 1958 la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (FCEA) llevó adelante la operación de regionalización, en la que primaron los criterios comerciales antes que el interés de los territorios del interior, expuestos al despoblamiento y la marginación productiva. Durante estos años de *regresión* (Roccatagliata, 1987:63) se desechó la posible extensión de ramales y se produjeron los primeros recortes a la red existente (Cuadro 2.) Los intentos de asistencia fueron recurrentes (programas de trabajo, nuevos recursos) pero insuficientes para solucionar el problema.

Cuadro 2. Evolución de la red ferroviaria nacional. Fuente: Elaborado en base a estadísticas Ferroviarias ALAF.

Años	1870	1890	1900	1910	1930	1948	1970	1980	1990	2011
km de vías	732	9.432	16.563	27.994	38.120	42.832	39.905	34.011	34.059	28.526

La situación hacia 1980 se había agravado claramente; se requería el 1% del PBI para sostener su déficit operativo y hacer las inversiones de mantenimiento. Por entonces, el ferrocarril participaba solo del 15% del tráfico terrestre de cargas en el país. Buena parte de la infraestructura ferroviaria presentaba un estado de obsolescencia avanzado en tanto que el material de tracción se había reducido sensiblemente, tanto en número

5. Las diferencias en el planteo de estrategia y capital involucrado también se manifestaban en el tipo de tecnología utilizada, en especial en la convivencia de tres trochas diferentes. Ello comprometió la unificación de recursos y actualización tecnológica del sistema y lo limitó como unidad operativa de conjunto.

6. La ley N° 5355/07 ("Ley Mitre") fue un hito en el desarrollo ferroviario que trató de regular las relaciones entre las compañías y el gobierno; su vigencia se extendió hasta 1948, con la nacionalización ferroviaria.

como en condiciones de operación, al suprimirse la tracción a vapor y reemplazada por locomotoras diésel) (Cuadro 3) Entre los años 1976 y 1980 se cerraron buena parte de los talleres ferroviarios, con una notable caída del personal ocupado que pasó de 155.000 a 97.000. (Martínez, 2007:215)

Cuadro 3. Evolución equipo móvil tras la nacionalización ferroviaria. Fuente: Elaborado en base a estadísticas ferroviarias ALAF.

Años	1947	1970	1980	1990	2011
Locomotoras	3.889	3.937	1.278	992	383
Vagones	82.660	68.986	42.210	32.823	25.339

Se puede decir que durante un largo período de tiempo el Estado no supo qué hacer con los ferrocarriles, mientras que la reducción acelerada de las tarifas reales (como efecto secundario de la inflación) y el aumento de los costos de operación creaba un déficit de enorme magnitud. En pocos años, ese déficit se convirtió en un problema insoluble para las arcas públicas sometidas a un fuerte desequilibrio presupuestario; su magnitud bloqueaba objetivamente cualquier intento de programar el sistema a futuro, el que requería inversiones adicionales a las operativas (Schvarzer, 2004).

Cambios en el modelo de gestión ferroviaria

La privatización del sistema ferroviario en los noventa

El ferrocarril como unidad operativa monolítica y centralizada no podía continuar al margen de los cambios producidos en la economía nacional hacia finales de los años ochenta. La fuerte inestabilidad del sistema ferroviario llegó al extremo de que se cuestionara la permanencia misma de este medio de transporte en el país⁷. La pérdida de participación en el mercado nacional, el descontrol en el déficit real que acusaba la Empresa y la imposibilidad de atender la demanda de financiamiento para salir del avanzado estado de obsolescencia de las instalaciones se habían transformado en una enorme presión para el poder político, obligándolo a poner en marcha una reestructuración del sector.

La urgencia por equilibrar las cuentas públicas y hacer primar el criterio de ajuste fiscal impuesto por las políticas neoliberales mediante argumentos afines a la privatización de servicios y prevalencia de mecanismos de mercado, dio lugar a que en 1989 se dispusiera a través del Decreto N° 666/89 la Reestructuración Ferroviaria mediante la racionalización de gastos y necesidades de financiamiento, al ordenar el despiece de Ferrocarriles Argentinos y aplicar la privatización bajo la modalidad de concesión de servicios.

Después de varios avances y retrocesos en la definición del modelo privatizador, el Estado dio por iniciado el proceso – con apoyo del Banco Mundial- a través de la definición de tres áreas en el *negocio* ferroviario: 1-cargas, 2-pasajeros interurbanos y 3-pasajeros urbanos.

La reestructuración se definió tomando en cuenta tres principios básicos:

- Priorizar el movimiento de cargas mediante las concesiones por empresa,
- Crear la empresa Ferrocarriles Metropolitanos SA (FEMESA) a cargo del movimiento de pasajeros urbanos-suburbanos del GBA, como paso previo a su transferencia, y
- Restringir los servicios de pasajeros de media y larga distancia, llegando incluso a prácticamente cancelar esta operatoria en el país y dejar este tipo de servicios a cargo de las Provincias que así lo quisieran. (Alonso,1992)

7. Schvarzer (1999) describe que como parte del proceso de ajuste de la economía, la política de terminar con el déficit llevó a una brusca contracción de las operaciones ferroviarias con clausura de numerosos servicios interurbanos de pasajeros, cierre de gran cantidad de ramales y despidos de personal.

El sistema ferroviario comenzó por la división de la red nacional en 6 unidades operativas diferentes, las que posteriormente fueron licitadas en forma individual para su explotación exclusiva en transporte de cargas por el término de 30 años. Las prestaciones deberían mantener el carácter de servicio público, cada oferente contar con apoyo de un operador internacional y mantener cierta *exclusividad* sobre el área de la concesión a operar, pudiendo fijar un *peaje* para los tráficos que ingresaran a su red, provenientes de otros operadores ferroviarios.

Las condiciones contractuales para los concesionarios establecían el pago de un canon por uso de la red, instalaciones y medios de locomoción y fijaban además, la obligación de realizar un plan de inversiones junto a la actualización y renovación de los medios de movilidad. Por su parte el Estado conservaba la propiedad de las redes y bienes afectados y retenía la supervisión regulatoria, delegando en el concesionario la explotación comercial, la operación de trenes, la atención de las estaciones y el mantenimiento del material rodante.⁸

El nuevo sistema ferroviario de cargas se configuró a partir de seis nuevas concesionarias, a partir de la partición de la red ferroviaria nacional de 34.059 km de extensión (Cuadro 4) en tanto la operatoria empleaba -aproximadamente- a 6.000 agentes en todo el país. Las nuevas empresas del sector se hicieron cargo de la totalidad de los ramales entregados en explotación; sin embargo, en la realidad cada una decidió mantener operativos los ramales centrales y de hecho abandonó aquellos tendidos secundarios donde el interés comercial no justificaba la explotación. La red ferroviaria nacional bajo explotación es hoy de 28526 km aunque la real – que está bajo operación- es sensiblemente menor.

Cerrada esta instancia en 1995 (solo quedaba pendiente la concesión del Belgrano), el marco regulatorio dejó expuestas graves deficiencias como la indefinición normativa y dificultad en la constitución y regulación institucional. Esta debilidad había permitido que los compromisos asumidos como planes de inversión y mantenimiento, o de pago del canon por contrato se cerraran en el marco de conductas oportunistas, acordándose valores entre las partes que nunca se llegarían a cumplir (Oszlak y Felder, 1998:10)

Cuadro 4. Distribución de la red ferroviaria por concesionarias, año 1993. Observaciones: () Hoy ALL Central SA. (**) Hoy ALL Mesopotámica SA. Fuente: elaboración propia en base a datos de Secretaría de Transporte de la Nación-GTZ y Ferrocarriles Argentinos.*

Empresa Concesionaria	Fecha inicio	Líneas comprendidas en cada concesión ferroviaria	Km de red en concesión
FEPSA- Ferro expreso Pampeano SA	01/11/91	Rosario-Bahía Blanca	4.953 km.
NCA- Nuevo Central Argentino SA	22/12/92	Mitre	4.512 km.
Ferrosur Roca SA	11/03/93	Roca-Sarmiento (parte)	3.343 km.*
BAP- Buenos Aires al Pacífico(*)	26/08/93	San Martín-Sarmiento (parte)	5.252 km.
Ferrocarril Mesopotámico SA(**)	22/10/93	Urquiza	2.739 km.*
Belgrano Cargas SA (en estudio-pendiente)	16/11/99	Belgrano	6.335 km.
Pendiente a Provincializar/ FEMESA		(Remanentes varias líneas)	6.926 km.
TOTAL de la red			34.059 km

El cuadro recesivo junto al incumplimiento sistemático de las obligaciones asumidas por los concesionarios, derivó en la primera renegociación de los contratos en 1997. Además se unificaron los controles bajo la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), tratando de salvar las ineficiencias que presentaba el sistema por entonces⁹.

8. Si bien no es privatización en términos de transferencia de propiedad, se admitió en algunos casos, utilizar los bienes concedidos como garantías en la obtención de créditos.

9. La CNRT absorbió dentro de la llamada Segunda Reforma del Estado en 1996, la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario (CNTF) y la Comisión Nacional de Transporte Automotor (CONTA) a la que se sumaron las tareas que desarrollaba la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria, en el marco del Acuerdo con el Banco Mundial (Felder, 2001:168)

Los resultados del planteo privatizador

La privatización ferroviaria fue una experiencia compartida que alcanzó a varios países latinoamericanos por igual, a partir de los años noventa. Distintas lecturas y aproximaciones a una evaluación de lo que significara la aplicación de estas políticas a nivel general, describen los efectos (aunque en forma parcial) del proceso reconocido a través de la evolución de ciertos indicadores y algunas evidencias sobre los hechos, más allá de las especificidades propias de cada país. El Banco Mundial – que colaboró en la mayor parte de los procesos privatizadores en la región- trabajó, una década después de iniciadas las experiencias, en la identificación de los distintos efectos a través de los resultados alcanzados en la práctica (Sharp, 2005).

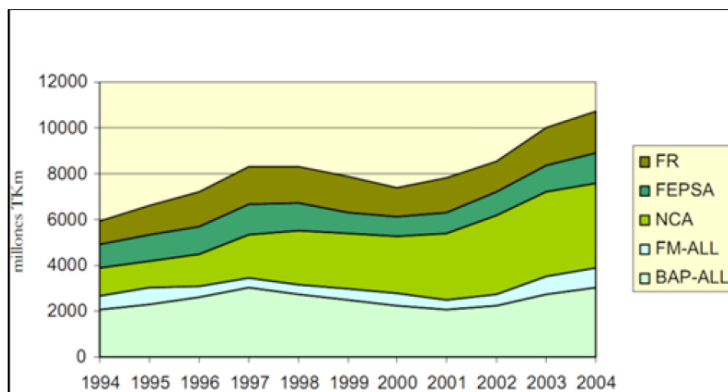
Se definen como características positivas prevalentes – en particular para el ferrocarril de carga- el aumento significativo de los volúmenes transportados, las mejoras en los niveles de servicios al igual que las tarifas y en especial, el incremento de la productividad laboral. Como bien señala el informe, existen ciertos logros y no se omite que hubo falencias a partir de la sobreestimación inicial de las ofertas devenidas en compromiso de inversión que, establecidas sobre la base de una demanda potencial poco realista, dieron lugar al cumplimiento parcial de las obligaciones contractuales de inversión. Estas fueron insuficientes para revertir el mal estado de las redes y los servicios ferroviarios.

Es decir, los indicadores en general - tras la privatización- describen un rápido crecimiento de los flujos transportados y mejoras sensibles en los resultados de la explotación ferroviaria por parte de las concesionarias. A la par, las redes prácticamente no fueron ampliadas (incluso tuvieron escaso o nulo mantenimiento) producto de las dificultades en concretar los compromisos de inversión; no obstante ello, estos alcanzaron para aportar eficiencia y afrontar el crecimiento de los tráficos regionales por esos años.

Los efectos identificados (vistos desde este enfoque riguroso aunque parcial) tienen poco que ver con la recuperación del rol que le correspondía al ferrocarril en cuanto a participación en la matriz de transporte de la región. En este sentido poco se hizo para fomentar la competencia intermodal y menos aún, por estructurar la intermodalidad como práctica que combina medios de transporte según lo demandan los principios básicos de la logística de carga.

Las privatizaciones ferroviarias en los términos planteados implicaron la postergación de objetivos sociales fundamentales como fueron marginar en accesibilidad a los pequeños productores de carga y a menudo, dejar varios territorios afectados por la racionalización de tendidos o conseguir mejoras de productividad a partir de la reducción dramática del personal y la escasa renovación e incorporación de tecnologías. Por lo expuesto se puede decir que más que mejorar el funcionamiento del sistema con una visión estratégica en el tiempo, lo que se logró fueron buenos resultados iniciales con baja persistencia de sus efectos en el tiempo. Cabe aclarar también que, como salida de corto plazo, esta etapa dio respuesta en lo inmediato al objetivo *no declarado* y de interés público cual era resolver problemas vinculados al endeudamiento y la crisis fiscal, en tanto no se pensó como una solución *sostenible* para recuperar el sistema ferroviario en el largo plazo.

La situación en el caso argentino se corresponde - en líneas generales- con lo ocurrido en los restantes países de la región; sin embargo, es en este caso donde resulta más controvertido tratar de llegar a un acuerdo respecto de cuáles fueron los efectos reales que se verifican tras el proceso de privatización del ferrocarril. Argentina compartió el modelo privatizador, pero como ningún otro país en la región, se movió dentro de un contexto de acentuada *pendularidad* que le impidió lograr cierto balance y control de las expectativas en torno a la reestructuración ferroviaria.

**Referencias:**

FR- Ferro Sur Roca SA

FEPSA- Ferro Expreso Pampeano SA

NCA- Nuevo Central Argentino

FM-ALL- América Latina Logística.
Ex Ferrocarril MesopotámicoBAP-ALL- América Latina Logística.
Ex Buenos Aires al Pacífico

El sistema ferroviario siempre estuvo sometido (y acompañó) la evolución de la economía nacional; tal es así que en la década del ochenta, donde el endeudamiento y la alta inflación llevaron al país a un profundo estancamiento de su economía, la empresa Ferrocarriles Argentinos perdía cargas aceleradamente (pasando de 13,3 a 9 billones tn/km entre 1983 y 1988). Al marcado descenso le siguió un estrepitoso crecimiento que hizo pensar en el éxito en los primeros años de la concesión de los ramales a las nuevas empresas privadas donde es evidente una revitalización acentuada de los flujos de carga transportados (al pasar entre 1992 y 1997 de 5,9 a 9,8 billones tn/km)

Figura 1. Crecimiento del Tráfico Ferroviario. Fuente: Citado por Sharp (2005) BM.

La recesión económica hacia fines de los años noventa, el marcado endeudamiento y la fuga de capitales sumieron al país en una profunda crisis; nuevamente, el ferrocarril no fue ajeno a ellos y cayeron los tránsitos a valores muy bajos - menores incluso a los conseguidos hacia fines de la década anterior- y que dieran origen a las privatizaciones) (Figura 1).

Este comportamiento no puede ser generalizado a todas las empresas del sector. Cada una de ellas marca diferencias importantes respecto del resto. Nuevo Central Argentino- NCA- lideró el proceso en cuanto a tráfico, predominando los agrograneles (soja) en tanto Buenos Aires al Pacífico- BAP y Mesopotámico- FM, ambas empresas transferidas al grupo ALL de Brasil en 1999, tuvieron un desempeño mediocre al igual que Ferro Expreso Pampeano- FEPSA.

En líneas generales, también la imposibilidad de dar cumplimiento estricto a los contratos pautados, dado que las ofertas no alcanzaban a cubrir los valores previstos en la operatoria y sobrevaloraron con los de los ingresos estimados, lo cual trajo como consecuencia un alto porcentaje de incumplimiento en lo que respecta a los planes de inversión y mantenimiento. Hubo en este período inicial incrementos en la eficiencia productiva y aumento en los volúmenes de tráfico aunque también se aprecia una reducción en los subsidios públicos operativos y de capital, siendo frecuente el incumplimiento de los planes de inversión establecidos según contratos (Cuadro 5).

Cuadro 5. Concesiones ferroviarias en Argentina Conformidad con obligaciones de inversión, 2002. Observaciones: Belgrano Cargas quedó sin ser concesionado. Fuente: Comisión Renegociación de Contratos OySP. Res. Nº 158/2002 Citado en Sharp (2005)

	Oferta (Mill. \$)	Realizado (Mill. \$)	Conformidad (En %)
NCA	239,0	92,0	38
BAP/ALL	273,3	101,5	37
MESOP./ALL	41,2	15,9	39
Ferrosur Roca	121,8	78,4	64
FEPSA	172,5	69,8	39

A la par que se verifica el bajo cumplimiento de las concesionarias en cuanto al pago del canon y sobre todo, en las obligaciones contractuales de inversión, se debe sumar a ello el sesgo generalizado contrario a la inversión como tendencia desde el sector público en período de ajuste fiscal¹⁰. Esto redundó en acentuar la *descapitalización* del ferrocarril y se trasladó en sus consecuencias al mediano plazo, afectando aún más el delicado equilibrio de la infraestructura en avanzado estado de obsolescencia en el país.

10. La inversión pública cayó abruptamente durante los años 90 para todo el sector transporte.

Ya iniciado este siglo, Sharp (2005:17) señala que...“Durante una docena de años las concesiones ferroviarias argentinas se han visto plagadas de continuas y contenciosas renegociaciones sin lograr que se resuelvan”. Las privatizaciones ferroviarias quedaron atrapadas - de aquí en más- en un proceso de renegociación sin un claro desenlace de cuál sería el futuro del sistema en su conjunto; no fue así en otros países latinoamericanos que manejaron con mayor cautela las ofertas y evitaron las rupturas de negociaciones.

Tratando de hacer una síntesis de los resultados que implicó el cambio de modelo hacia fines de los años noventa, los mismos pueden sintetizarse a nivel nacional a partir de tres planos diferentes de análisis (Raposo, 2007).

1. En el plano social, hubo un alto costo que pagar a partir del modelo de reestructuración implementado, con acentuadas pérdidas del patrimonio público por desactivación de ramales y sus efectos territoriales. Ello derivó en la desarticulación de buena parte del territorio nacional, postergando poblaciones y economías productivas del país, afectando particularmente las economías regionales que se habían desarrollado al amparo de un transporte accesible y que ahora dejaban de ser competitivas.

Otro aspecto por demás importante en estos años fue la caída de puestos de trabajo en la operación de traspaso de Ferrocarriles Argentinos a las nuevas concesiones ferroviarias. Ello, sumado al proceso de desregulación y privatizaciones en otros sectores de la economía y los servicios, contribuyó a engrosar las cifras de desempleo y contribuyó al aumento de la pobreza y la marginalidad en la sociedad. La plantilla de personal se redujo de 85.000 trabajadores a 14.500 personas para el conjunto de concesionarios ferroviarios de cargas y pasajeros urbanos en el país (CNRT, s.f.).

2. En el plano económico, la menor escala de las empresas ferroviarias atentó contra la recuperación del capital que se operaba. Los ingresos no justificaban las inversiones, las que en su mayor parte se destinaban a equipos nuevos y reparación para mejorar la explotación comercial y el sistema de comunicaciones (que interesaba al concesionario para mantener su negocio) en tanto era mínimo lo destinado a obras civiles. En estos años se puede hablar de letargo en la renovación de la infraestructura básica, particularmente de los tendidos de vías que perdieron capacidad de carga, reduciéndose de este modo la velocidad de circulación de trenes. (En estos años donde las dificultades para mantener los recursos públicos eran grandes, fue más fácil postergar los proyectos de inversión que acomodar los gastos corrientes a las metas fiscales)

Se desarticulaban, además, los servicios urbanos e interurbanos de pasajeros (a excepción del Gran Buenos Aires) y se descuidó la coordinación del ferrocarril con el resto de los medios de transportes (en particular, con el automotor y el fluvio marítimo) en cuanto al armado de cadenas de abastecimiento para la movilidad de grandes volúmenes orientados a la exportación así como también se desatendieron las interferencias del sistema sobre las funciones urbanas. En suma, se careció de una política capaz de atender la problemática del sector y generar las interfaces de complementación que le permitieran ganar posiciones dentro de la matriz de transporte.

3. Finalmente en el plano político-institucional, la urgencia privatizadora que le diera carácter *subsidiario* a la regulación, desarticuló un sistema ferroviario para despiezar

y transferir ramales y demás instalaciones complementarias a favor de las empresas concesionarias. El no haber completado previamente un esquema regulatorio capaz de armonizar y crear un marco al nuevo esquema ferroviario en funcionamiento, llevó a la persistencia de fallas y descoordinación en lo que debió ser una administración racional del sistema (Felder, 2001:151).

Cabe señalar que la racionalización del sistema de Ferrocarriles Argentinos se completó a través de la transferencia de tierras e instalaciones desafectadas al uso específico – las que en parte fueran cedidas o vendidas a Municipios o particulares- según lo dispone la Ley N° 24.146/92. A este proceso de descapitalización se sumaron usurpaciones y actos de vandalismo que ocasionaron por esos años, no solo pérdidas de capital público (destrucción de instalaciones en estaciones, tramos de vías faltantes, etc.) que afectaban el patrimonio de bienes del Estado sino que además, causaron grandes inconvenientes a las concesionarias en la explotación de los servicios.

El vaciamiento del tejido económico y social que propició el ferrocarril, para algunos autores como Gómez Lende, S. (2009), constituyó un daño irreparable, al destruir la historia del territorio en muchas regiones en el país y propiciar el desplazamiento de población hacia las grandes ciudades en busca de resolver su subsistencia. Martínez por su parte (2007:214) considera más acertado reconocer que muchos de los ramales cerrados quedaron inactivos porque la actividad en las zonas inmediatas había decaído mucho tiempo antes, y no lo contrario. En todo caso se indica que...“el decaimiento de la actividad ferroviaria y la declinación de los poblados fueron procesos paralelos que en todo caso se retroalimentaron”.

Los últimos años del ferrocarril de cargas

Emergencia y reestructuración ferroviaria

El proceso de deterioro del sistema se aceleró y una nueva etapa que podría calificarse como *híbrida* marca el quiebre en el modelo privatista, el que comienza a perfilarse con la crisis de tipo de cambio y la salida de la convertibilidad hacia fines de 2001. La Ley N° 25561/02 de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario, congeló las tarifas y dispuso la renegociación de los contratos de todos los servicios concesionados, proceso que se llevó adelante en el ámbito de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN)¹¹.

Los primeros cambios al modelo de explotación sobrevienen con la Declaración de la Emergencia Ferroviaria en virtud de que el Estado, a través de los nuevos lineamientos de política, decidiera ganar terreno al sector privado y asumir como propias algunas obras que los concesionarios de servicios habían relegado definitivamente. A través de las nuevas regulaciones se suspendieron los aumentos tarifarios en marcha y se requirió de un Programa de Emergencia de obras y trabajos indispensables, logrando reducir en forma significativa, el número de prestaciones a cargo de las concesionarias.

La adecuación y actualización del sistema de cargas pasó a ser uno de los objetivos centrales de esta etapa que mantenía una estructura descentralizada por Empresas (definidas estas como piezas del viejo sistema ferroviario en manos del capital privado). Bajo estas pautas, las concesionarias del ferrocarril de carga acordaron sus respectivas cartas de entendimiento y los términos de la renegociación para los nuevos contratos de servicio (CNRT, 2007:15).

La renegociación tuvo en cuenta la falta de cumplimiento de los concesionarios de carga respecto de sus obligaciones de inversión y mantenimiento; ello dio origen a

11. Las tratativas del proceso de renegociación más las dispuestas por el Decreto N° 311/03 se llevaron a cabo en la UNIREN, organismo creado a tales fines, dependiente de los Ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

sanciones conforme a las normas vigentes. A la vez, varios concesionarios como Ferro Expreso Pampeano SA. y América Latina Logística (tanto Central SA. como Mesopotámico SA.) pusieron de manifiesto sus reclamos de resarcimiento ante el Estado por cortes en sus tendidos ferroviarios, producto de fuertes inundaciones que afectaron en los últimos años los ramales en servicio.

Por su parte, el Estado asumió la necesidad de prestar servicios interjurisdiccionales de pasajeros a partir del Decreto N° 1261/04. La decisión, emergente del Plan Estratégico para la Reorganización, Recuperación y Modernización del Sistema Ferroviario Nacional, contempló restablecer estos servicios a partir de rehabilitar viejos corredores ferroviarios, razón por la cual decidió transferir recursos a los concesionarios de cargas, supliendo la obligación de inversión incumplida en el mantenimiento de los tendidos bajo explotación.

Los resultados de las negociaciones terminaron beneficiando a las empresas a cargo de las concesiones, las que según los nuevos términos contractuales quedaban:

- a) Eximidas del pago del canon (que por otra parte adeudaban en muchos casos).
- b) Se les condonaban las obligaciones de inversión fija, siendo ahora proporcionales a la facturación (por un valor que rondaba el 10% del monto) y que destinarían a mantener solo el capital rodante.
- c) Liberadas de gastos en infraestructura, el mismo se transfería como obligación al Estado quien a su vez se hacía cargo de mantener las vías para los nuevos servicios de inter jurisdiccionales de pasajeros.
- d) Autorizadas durante el tiempo contractual restante (aproximadamente 14 años) a invertir los importantes montos acumulados en multas, producto del no cumplimiento de las condiciones fijadas para la concesión.

Si bien estaban dadas las condiciones para replantear las relaciones del Estado con las empresas concesionarias, los resultados indican que contrariamente a ello, las negociaciones se encauzaron en una misma dirección y el poder público terminó cediendo importantes beneficios al capital privado, hasta allí muy cuestionado a partir de los incumplimientos reiterados. Es decir, el Estado terminó cediendo a las presiones de los grupos de poder – tanto nacionales como internacionales- que son los que tienen el manejo de la red ferroviaria de cargas en el país (Azpiazu, 2002:5).

Por último, en el marco del Reordenamiento ferroviario y con miras a resolver la institucionalidad de los cambios, se promulgó la Ley N° 26.352/08 a partir de la cual se crearon dos nuevas Sociedades del Estado en la órbita del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. El Ejecutivo se reserva la posibilidad de adecuar las competencias de control y fiscalización de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte- CNRT en tanto las nuevas Sociedades gozarían de autonomía al regirse por sus propios estatutos, lo cual limita el alcance de la Ley de Administración Financiera en el manejo de fondos públicos al igual que las contrataciones que permanecen por fuera de la Ley de Obras Públicas de la Nación.

Una de ellas, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias SE- AdIFSE toma a su cargo la administración y el mantenimiento de la infraestructura actual, la que se construya a futuro, su mantenimiento y gestión del sistema de control de la circulación, es decir todos los bienes del área, incluidos los que están en manos de los concesionarios actuales y deben volver en el futuro a la esfera pública, y que forman parte del inventario de capital de Ferrocarriles Argentinos. La otra, la Sociedad Operadora Ferroviaria SE- SOFSE asume directamente, por intermedio de terceros o asociada a ellos, la prestación de los servicios de pasajeros o carga que le sean asignados, incluso se hace cargo del material rodante, ya sean estos nuevos, concesionados o vueltos a estatizar¹².

12. Ambas Sociedades se crearon por Ley N° 26352/08, completando el Reordenamiento Ferroviario Nacional.

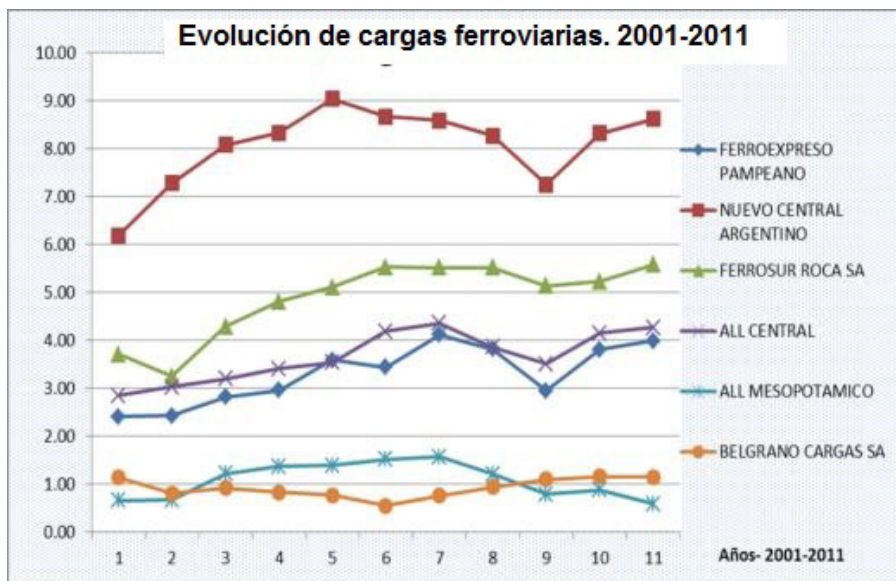


Figura 2.1. Cargas por empresa, período 2001-2011. En toneladas transportadas. Fuente: Elaborado en base a datos de CNRT.

La nueva institucionalidad propuesta para el sistema ferroviario, pese a la reorganización, mantiene una marcada centralización en la toma de decisiones. Solo se han dado algunas manifestaciones recientes, aunque muy parciales a nivel de ciertas provincias que, en acuerdo con el Gobierno han instrumentado una Unidad Ejecutora Ferroviaria con el fin de recuperar viejos ramales, entre otras cuestiones.

Esta tendencia da lugar a que movidas por legítimos intereses, las Provincias puedan encontrar espacios en la endeble estructura regulatoria y rescatar del abandono algunos servicios y con ellos, poblaciones marginadas del sistema y/o producciones postergadas, asociadas íntimamente con este medio de transporte¹³. Ello obedece, más a una estrategia desesperada desde el interior del país por mejorar o revertir situaciones puntuales, que a una opción cierta y organizada que lleve a un ferrocarril reestructurado desde un enfoque descentralizado.

Evolución de los tráficos y operatoria del sistema

A partir del año 2002, las concesiones de carga comenzaron a experimentar un incremento significativo en el nivel de actividad, producto del aumento en los tránsitos ferroviarios, tal como lo reflejan los indicadores básicos de la actividad: Toneladas y tn/km transportadas. Este incremento no es más que el reflejo de lo ocurrido con algunas actividades productivas en el país, las que se convirtieron durante la última década en fuertes demandantes de servicios en el mercado nacional de transporte. Por otra parte si bien crecieron notablemente los volúmenes desplazados por el ferrocarril, decreció la participación relativa del medio en la matriz nacional, con una representación de apenas el 5% de lo transportado en el país.

Un análisis del movimiento de las cargas transportadas en los últimos años (Figura 2.1) da cuenta que en el período 2001-2011 la tendencia señala un ligero aunque sostenido aumento de los tránsitos de carga en general. Solo hay una clara inflexión en la serie que, producto de la *crisis del campo*, provocó la caída acentuada en torno a los años 2008-2009; el retroceso es claro en el caso de empresas como NCA, All Central y Fepsa que mantienen una alta participación de los granos entre sus tránsitos habituales.

La recuperación sobrevino en los últimos dos años, aunque ella no alcanzó a modificar la observación de la tendencia general a la estabilización de los flujos de carga, producto de haberse encontrado *un techo* en la disponibilidad de material rodante y en

13. Un desarrollo aparte merecería cubrir la problemática de los numerosos talleres ferroviarios que fueron abandonados o sostenidos a fuerza del esfuerzo de los propios empleados (en muchos casos bajo la modalidad de cooperativas) y cuya problemática ha sido atendida solo parcialmente.

Tn/Km. transportadas período 2001-2011

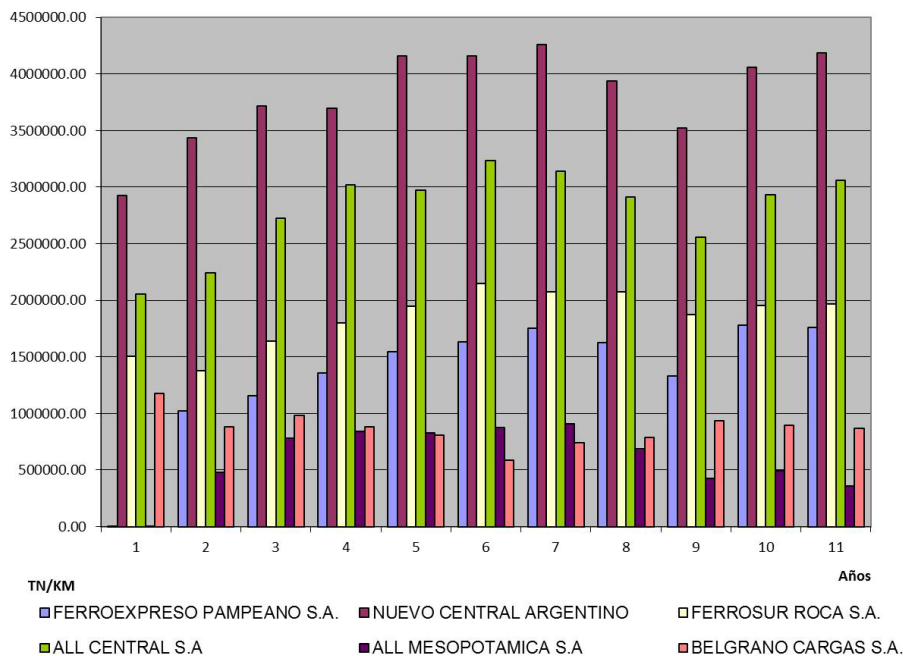


Figura 2.2. Cargas por Empresa, período 2001-2011 en toneladas/km. transportadas. Fuente: Elaborado en base a datos de CNRT.

el estado de la infraestructura en general, que no permite captar nuevos segmentos de una demanda que hoy está desatendida. El crecimiento de las tn/km fue del orden del 50% durante el período analizado, pese a que en los últimos años solo hubo altibajos tras los cuales se recuperaron los valores al año 2006. (Figura 2.2)

Las concesionarias de carga - por su parte- han tratado de rehabilitar parte del material rodante, haciendo en general uso eficiente del mismo; sin embargo, no alcanzaron a resolver el problema de falta de la disponibilidad de medios (especialmente locomotoras convertidas en el *cuello de botella* del sistema) ante el fuerte aumento de la tráfico en estos últimos años.

La empresa ferroviaria que lidera el sistema ferroviario en cargas es Nuevo Central Argentino (NCA); ella capitaliza al año 2011 el 35% de participación en el total de cargas transportadas a nivel nacional. Otras tres empresas le siguen en el orden: Ferrosur Roca con 22,8%, All Central 18,3% y Ferro Expreso Pampeano SA. 16,2%. Las dos empresas restantes demuestran estar seriamente comprometidas en su accionar durante el período; All Mesopotámica acusa una marcada caída en su participación (solo el 2% del total del tonelaje transportado en 2011) en tanto que el Belgrano Cargas, con apenas el 4,6% -algo más de un millón de toneladas transportadas-, parece experimentar una leve recuperación tras los pésimos indicadores de resultados de la explotación del servicio en los últimos años. Durante el año 2006, apenas llegó a desplazar 0,55 millones de toneladas.

Tradicionalmente el ferrocarril mostró una fuerte participación en el traslado de granos y subproductos. El crecimiento general de los flujos de carga por ferrocarril se da sobre diferentes tipos de productos a granel, básicamente granos y subproductos, que explican en mayor proporción que el resto de los productos transportados, el aumento en el último decenio. En el año 2011, los granos monopolizaron el 55,2% de los tráfico.

Más allá de estos productos, hay también productos transportados como los provenientes de la actividad de la minería (con un enorme potencial de crecimiento en el tiempo y que van ganando en participación) o el movimiento en contenedores que responde

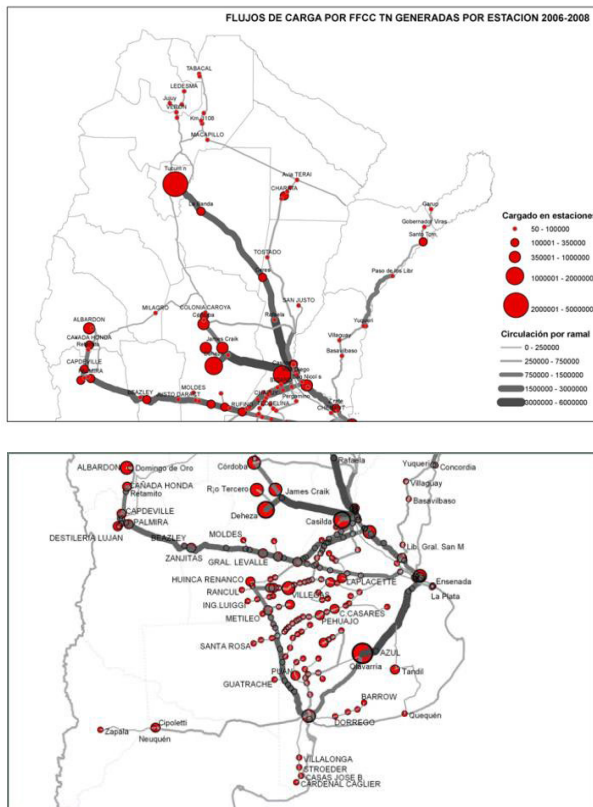


Figura 3. Distribución geográfica de los tráficos ferroviarios. Tráficos Generados por Estación, Año 2006-2008. Fuente: Ministerio de Planificación Federal, Infraestructuras y Servicios Públicos

a necesidades de un cambio tecnológico a nivel global. Más allá de ellos, algunos productos tradicionales - que hacen al desarrollo de las economías regionales- siguen teniendo escasa participación entre los flujos de carga (siderurgia, azúcar, madera).

La importancia que tiene la captación concentrada de las cargas así como la marcada direccionalidad de los flujos, reafirma la idea de vaciamiento del sistema ferroviario a nivel del territorio. Antes de la vigencia del planteo privatizador, existía una malla de tendidos de mayor densidad y barrido que la actual. Hoy existe una marcada composición radial en torno a los principales puertos nacionales, sobre los cuales convergen los corredores o ejes que monopolizan los tráficos de cargas ferroviarias. Solo en la región central – pampeana- el ferrocarril mantiene ciertos criterios de red estructurada sobre múltiples nodos (estaciones) en los cuales se generan tráficos direccionados hacia los principales centros de producción y embarque en el país (Figura3).

Muy pocos son los corredores que capitalizan el grueso de las cargas transportadas por ferrocarril. Los dos más importantes son: uno, el que vincula Buenos Aires con Tucumán a través de Rosario y está bajo la operatoria de NCA; un segundo eje une Mendoza con Buenos Aires y Rosario, en este caso bajo la explotación de ALL Central. Además hay dos ejes menores no por ello menos importantes en cuanto a cargas desplazadas: el que conecta Bahía Blanca con Buenos Aires pasando por Olavarría (Ferrosur Roca) y el que une el centro- sur cordobés con Rosario y Buenos Aires (perteneciente a NCA.)

Los escasos flujos de intercambio que se registran en el resto de los ramales ferroviarios desvirtúan cualquier idea respecto de que el ferrocarril se utilice como medio para la integración con los países limítrofes o sea tenido en cuenta para la conectividad de distintas regiones dentro del propio territorio nacional. Esto es particularmente cierto en el caso de tráficos internacionales, donde muy pocos esfuerzos se han hecho para reactivar, incluso mantener operativos viejos ramales existentes.

Concentración de empresas. Ingresos y tarifas. Inversiones

La perspectiva del conjunto de las seis concesionarias ferroviarias de cargas describe conductas de *aislamiento* por empresa y una visión comercial marcada por los intereses individuales; la evolución del sector en tanto parece indicar cierta tendencia a la concentración de capitales, con menor número de empresas privadas en la explotación de los servicios. La Concesionaria América Latina Logística (All Central y All Mesopotámico) ha hecho pública su intención de dejar de operar sus empresas en el país¹⁴.

Existen marcadas ineficiencias en varias de ellas y muy baja inversión en renovación, tanto de la red de vías como de los equipos de transportación. Sobre el total de vías férreas que integran la red ferroviaria concesionada, hoy solo un 40% se considera red troncal, es decir de uso permanente como parte de la explotación de las distintas empresas concesionarias. El resto de la red se corresponde con ramales secundarios o de funcionamiento especial (a demanda) en tanto algo más del 30% de la extensión de vías permanece sin actividad, por lo que la red ferroviaria en operación se estima en 20.700 km (BCR, 2010:5).

La baja rentabilidad impuso un mantenimiento ajustado, lo que afectó la velocidad de circulación posible de los trenes, siendo muchos los tramos que no están técnicamente en condiciones de soportar más de 20 ton. por eje (tramos de vías montadas con riel liviano o asentadas directamente sobre tierra). Además, existen instalaciones complementarias, puentes y terraplenes con deficiencias que limitan el peso admisible al paso de locomotoras; incluso algunos de esos ramales son hoy inviables para la explotación. (Existieron ciertos eventos climáticos que anularon el paso por anegamiento de vías o provocaron el desmoronamiento de terraplenes en tramos que no fueron recuperados operativamente)

En líneas generales, la infraestructura no ha sido rehabilitada como para pensar que se va a superar el estado de obsolescencia avanzado en que ya estaba sumida dos décadas atrás; se requieren importantes recursos que van más allá del alcance y las posibilidades de los concesionarios, incluso del mismo Estado Nacional cuya inversión para el sector en los últimos tiempos no ha tenido impactos sensibles, a excepción de algunos tramos que están siendo rehabilitados en el recién constituido Belgrano Cargas y Logística.¹⁵

Los ingresos de las concesionarias tuvieron una fuerte caída con la crisis del año 2001, aunque la recuperación de los tráficos se dio rápidamente y de forma sostenida a partir del 2002. A partir de este año se combinan el aumento de la demanda con la recuperación de las tarifas, volviendo las concesionarias paulatinamente a recomponer sus niveles previos a la crisis.

Las tarifas de cargas no han estado reguladas, no obstante la realidad del mercado impuso valores por debajo de los previstos por las concesionarias cuando se hicieron cargo de los servicios. Entre 1994 y 2001 declinaron los valores por ton/km; el año 2002 en particular fue crítico para todas las empresas que tuvieron baja rentabilidad. Las expectativas no eran buenas a partir de que se planteó la renegociación de los contratos; ello se utilizó como justificativo para la baja inversión en el sistema por parte de los privados y redujo aún más los gastos en mantenimiento de la infraestructura.

Ferrocarriles Argentinos llegó a utilizar 53.000 empleados en 1991 en servicios de cargas en tanto que, al año 2003 había un total de 5.600 agentes en el conjunto de empresas operadoras de carga ferroviaria. Los bajos niveles de empleo al presente sirven para explicar - en parte- el aumento de la productividad a la vez que hacen posible que las concesionarias se sustenten sin subsidios operativos (Martínez, 2006).

14. El Ministerio del Interior y Transporte rescindió recientemente (Junio 2013) el contrato de concesión a la empresa ALL por graves incumplimientos, quedando la explotación a cargo de la estatal Belgrano Cargas y Logística SA.

15. Recientemente, mediante el Decreto Nº 566 del 21 de mayo de 2013, se dispuso la constitución de la sociedad Belgrano Cargas y Logística SA. bajo el régimen de la Ley Nº 19.550 de Sociedades Comerciales y sus modificatorias y las normas de su Estatuto, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

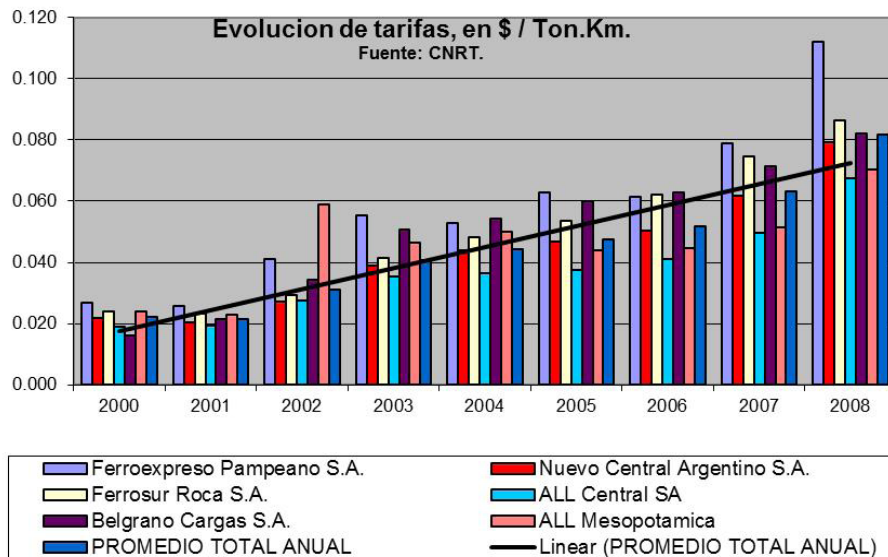


Figura4. Evolución de las tarifas cobradas, período 2006-2008. Fuente: Elaborado en base a datos de CNRT.

La evolución promedio de las tarifas aplicadas (Figura 4), según lo declarado por las mismas empresas a cargo de la explotación ferroviaria, logró superar el estancamiento y con altibajos según los casos, se ha logrado una recomposición importante a lo largo de la década (hasta el año 2008).

El sector del transporte en la Argentina explica más de dos tercios de la inversión pública; de acuerdo con los últimos datos disponibles para 2009, el 70% de la Inversión Real Directa (IRD) estuvo destinada al mismo (Barbero et al., 2011). Dentro del sector, el ferrocarril tuvo un modesto papel, especialmente el área de cargas. Solo se completaron algunas obras para superar los efectos de las inundaciones y se iniciaron mejoras de ramales en el Belgrano Cargas y Logística a través de la AdIFSE para rehabilitar parte de los ramales troncales.

La incertidumbre en el plano regulatorio así como cierta permisividad en el manejo de las concesiones, restaron incentivos al sector privado para generar inversiones y acciones comerciales agresivas por parte de estos (Barbero et al., 2011). A través de la modificación del modelo operativo, algunas inversiones en infraestructura y material rodante y sobre todo, mejoras en la gestión, algunas concesionarias alcanzaron crecientes niveles de actividad, con una tarifa unitaria menor a la proyectada pero que se compensa con mayores volúmenes de producción. (La política comercial de algunas empresas estuvo dirigida a contratos de largo plazo y con grandes clientes de modo de asegurar tráficos en el tiempo y también, inversiones para pensar en sostener la explotación de los servicios)

La inversión pública prevista en el sistema actual de acuerdo con lo programado por la AdIFSE (2012), específicamente en el eje relativo al transporte de carga, está organizada sobre dos Programas fundamentales: 1- la Recuperación del (ahora) Belgrano Cargas y Logística, en respuesta a un estudio de la Corporación Andina de Fomento que establece seis unidades de gestión económica y que incluye los principales ramales de la Empresa; y 2- la intermodalidad (que procura la combinación camión, tren, puertos) mediante el subprograma Accesibilidad Ferroviaria a los nodos, a través de dos proyectos esenciales como son el Circunvalar Rosario (a financiar con fondos del Banco Mundial) y la terminal multimodal de cargas Cevil Pozo, en Tucumán.

Es necesario un shock de inversión pública, en el marco de acuerdos público-privados que garanticen un plan para jerarquizar la red bajo estándares técnicos y operativos. Tantos años de desinversión han dejado su huella en una marcada descapitalización

del sistema; desapareció gran parte de la infraestructura principal y de apoyo al ferrocarril; no hay ni provisión de equipos ni empresas dedicadas a producir los materiales necesarios ni grandes capacidades con el *know how* necesario y los equipos para tomar a cargo tareas de reconstrucción. En este esquema y en presencia de estas limitaciones, el Estado debería financiar la infraestructura básica en tanto los concesionarios y cargadores invertir en material rodante y demás instalaciones.

Conclusiones. Algunas reflexiones en torno del tema

En los últimos 20 años el Estado argentino mostró, al igual que en otros países latinoamericanos, una marcada disposición a ceder posiciones en la explotación de distintos servicios públicos, entre ellos los que corresponden al transporte ferroviario. Esta tendencia se orientó a ganar la participación de capitales privados en la inversión y el mantenimiento de las vías y los equipos de transportación, los que en buena parte se encontraban en avanzada obsolescencia. Lo que fuera la retirada del sector público como prestador en el mercado de los servicios públicos, apuntaba en esencia a liberarse de la dura carga de sostener las grandes empresas nacionales del sector y en particular, del creciente flujo de recursos presupuestarios demandados y el endeudamiento que ello generaba al país.

Una década después de iniciada la reestructuración del ferrocarril, la crisis de balanza de pagos y salida de la convertibilidad arrastraron a la renegociación de todos los contratos de concesión de servicios ferroviarios; más aún, se cuestionaban los resultados y la vigencia del planteo privatizador a futuro. A partir del año 2002 comenzó a darse una suerte de contradicción entre el discurso y los hechos; los anuncios daban cuenta de cierta intencionalidad política que no se correspondía en la práctica con los recursos asignados o las medidas adoptadas. La política ferroviaria se orientó a ganar – de aquí en más – presencia pública en el sistema, aunque la decisión fue sostener la explotación privada para los servicios.

Las renegociaciones de contratos, la construcción de un nuevo marco jurídico regulatorio y el restablecimiento de algunos tráficos desactivados del sistema, parecen haber sido las consignas de partida para el reordenamiento ferroviario. Los nuevos contratos de concesión para operar con cargas se dieron en términos cuasi predatorios, con consecuencias graves como el abandono de tramos de vías y/o desinversión con persistencia de altos niveles de obsolescencia en las vías y deterioro del equipamiento. La infraestructura pasó a ser una *obligación autoimpuesta* para el mismo Estado, responsabilidad que asumiera sin tener claro cómo llegar a superar la falta de financiamiento y garantizar inversiones y uso eficiente de los recursos del sistema. (Raposo y Cafarell, 2009)

Hoy conviven una sociedad expectante que demanda por más y mejores prestaciones ferroviarias; un Estado con bajos niveles de información y crecientes obligaciones para con el sistema de transporte; e importantes beneficios a manos de algunas concesionarias que concentran – con diferentes resultados – la explotación sobre los principales corredores ferroviarios del país.

Así, tras 20 años de modelo *privatizador*, no hay mejoras sustanciales en la red ferroviaria; y lo que es más grave aún, se dejó pasar la oportunidad de recomponer el ferrocarril como sistema, al avalar la explotación por parte de empresas que no coordinan ni complementan su accionar y conviven en un marco de falencias regulatorias, descontrol de las concesiones y descuido del capital público en equipos, instalaciones y fundamentalmente, tierras disponibles. Los servicios ferroviarios de cargas no aseguran el vínculo internacional, mantienen una participación minoritaria en la matriz

de transporte interno, no dan respuestas a una demanda creciente – en especial de los pequeños productores regionales- y es reducida la aplicación de conceptos logísticos en la combinación con otros modos de transporte.

La agenda actual pasa por garantizar eficiencia y equidad en los servicios, para lo cual se propone la utilización de múltiples instrumentos, contando tanto con la iniciativa como las inversiones del capital privado como con los esfuerzos de la planificación y renovadas capacidades técnicas desde el sector público. Se debe armonizar un sistema de financiamiento basado tanto en el cobro de tarifas, peajes o empleo de tributos específicos y subsidios a la demanda; también recurrir a la combinación de modos diferentes, teniendo como parámetro las ventajas comparativas y finalmente, alinear intereses y concurrir con incentivos a una correcta implementación de las políticas públicas (Agosta, 2012).

El futuro del ferrocarril debe ser necesariamente planificado desde la realidad del papel del tren en cada corredor, analizar sus posibilidades reales, reconocer los problemas que puedan surgir y adecuar el proyecto a la realidad socioeconómica del entorno (Baranda, 2011). Las actuaciones necesarias plantean un problema; las concesionarias no tienen capacidad para hacer frente a tamañas inversiones y son las administraciones públicas, las que desde *lo posible* deben tomar a cargo estos proyectos. Solo el Estado puede hacer suya esta tarea y orientar las inversiones necesarias para, por un lado, buscar la complementación con otros medios de transporte y la integración en un esquema regional ampliado y por el otro, rescatar el papel esencial del ferrocarril como impulsor de las economías regionales, trasladando sus beneficios a distintos segmentos de la producción.

Otro problema a enfrentar es la falta u obsolescencia - frente a los avances tecnológicos- de un saber hacer local en materia de cuestiones ferroviarias. Se necesita rehacer un tejido social de expertos y empresas que apuesten al ferrocarril; para ello se requiere estabilidad y coherencia en las políticas como elementos imprescindibles para lograr un transporte acorde con las necesidades y la sostenibilidad en el tiempo. En suma, se requieren decisiones acordes con la realidad social y productiva del país para dar respuestas posibles, siendo consecuentes y coherentes - una y otra vez- en el esfuerzo.

Bibliografía

- » ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SE (AdIF SE). s.f. *Líneas estratégicas-Eje estratégico 2-Cargas* <<http://www.adifse.com.ar/Ejes/eje2.pdf>>
- » AGOSTA, Roberto. (2012). Problemática general del sector transporte en Argentina. *Voces en el Fénix*. Transporte. pp. 14-25 <<http://www.vocesenelfenix.com/content/problem%C3%A1tica-general-del-sector-transporte-en-la-argentina>>
- » ALONSO, Luis. (1992). *Privatización del transporte y modelos sociales futuros*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina. pp.108.
- » ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES (ALAF). (2012). *Síntesis estadística de mercaderías por año*. <http://www.alaf.int.ar/?pag=sintesis_estadistica&sec=mercaderia>
- » AZPIAZU, Daniel. (2002). Privatizaciones en la Argentina. La captura institucional del Estado. Interpretación de la crisis argentina.
- » *Realidad Económica* n°189, Buenos Aires: IADE. pp. 8-16. <<http://cdi.mecon.gov.ar/biblio/docelec/iade/RealEcon/189-1.pdf>>
- » BARANDA, Gonzalo M. (2011). Evolución de la participación del ferrocarril en el reparto modal del transporte. *Boletín FAL* n° 303, noviembre. NU- CEPAL. <<http://www.cepal.org/usi/noticias/bolfall/o/45370/FAL-303-WEB.pdf>>
- » BARBERO, José A. (2010). La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño. *Notas Técnicas*, n° IDB.TN.103. Washington. Banco Interamericano de Desarrollo (BID) <http://www.iadb.org/intal/icom/31/esp/pdf/e_intal_ityc_31_2010_barbero.pdf>
- » BARBERO, José y otros. (2011). *Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario*. IG y DP n°79. Buenos Aires: Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC), pp. 43 <<http://www.google.com.ar/url?sa=t&rct=j&q=barbero%20ojos%C3%A9%20%202011%20cippec%20un%20transporte%20para%20la%20equidad%20y%20el%20crecimiento&source=web&cd=1&cad=rja&ved=oCCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cippec.org%2FMain.php%3Fdo%3DdocumentsDoDownload%26id%3D540&ei=bdv6UdyTNoiCjAK3tYDgDw&usg=AFQjCNFpESIQM1VAtnUGcNSLsSU3WhdK7A>>
- » BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO. (2010). Ferrocarril: el medio postergado. *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario*. Nota Editorial, Año XCVIII, n° 1510, Rosario.
- » COMISION NACIONAL DE REGULARIZACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT). s.f. *Historia de los ferrocarriles en Argentina* <http://www.cnrt.gov.ar/infoferro/espanol/data/historia_data.htm>
- » COMISION NACIONAL DE REGULARIZACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT). (2008). *Estadísticas FFCC cargas: Datos Generales, TN y TN-KM históricos*. <<http://www.cnrt.gov.ar/estadisticas.asp>>
- » FELDER, Ruth, (2001). La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del

- sector. *Revista Gestión y Políticas públicas*, 1º sem. año/ vol. X, nº 001. México, DF: Centro de Investigación y Docencia Económicas, pp. 145-182. <http://www.gestionypoliticapublica.cide.edu/num_anteriores/Vol.X_No.1_1ersem/FR_Vol.X_No.1_1sem.pdf>
- » GÓMEZ LENDE, Sebastián. (2009). Redes y Lugares: racionalización del sistema ferroviario y desaparición de poblados rurales en Argentina. *Revista de Geografía*, vol. 34, nº 2, mai./ago. Río Claro, SP: UNESP. <http://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/3172>
 - » KOHON, Jorge. (2011a). La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina -Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria. Transporte. Serie: Infraestructura para el desarrollo integral de América Latina- *IDeAL*- Ed. Corporación Andina de Fomento (CAF) <http://www.caf.com/attach/19/publicaciones/ideal_2012/PDF/agronegocios2012.pdf>
 - » KOHON, Jorge. (2011b). Más y mejores trenes. Cambiando la matriz de transporte en América Latina y el Caribe. Sector de Infraestructura y medio ambiente. Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Nota Técnica nº IDB-NT-303, pp.117. <<http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2011/09159.pdf>>
 - » LÓPEZ, Mario J. (2007). Un sistema Ferroviario con empresas privadas extranjeras y control estatal. 1887-1916. En: López, M. y Waddell, J. (Comp.) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Edit. Lumière, pp. 55-101.
 - » MARTÍNEZ, Juan P. (2007). Capítulo V. 1977-2006: El ciclo de las reformas traumática. En: López, M. y Waddell, J. (Comp.) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Edit. Lumiere. pp. 209-292.
 - » MARTÍNEZ, Juan P. (2006). *Transporte ferroviario en la Argentina a diez años de la reforma*. CEPAL <http://www.cepal.org/drni/noticias/noticias/7/26637/Juan_Pablo_Martínez.pdf>
 - » MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS. (s.f.) *Información sobre tráficos ferroviarios*. Sub Secretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Inédito.
 - » OSZLAK, Oscar y FELDER, Ruth. (1998). La capacidad de regulación en Argentina: Quis custodiet custodes? En: Isuani A. y Filmus D. (comp.) *La Argentina que viene*. Buenos Aires: FLACSO/ EUDEBA. <<http://cdi.mecon.gov.ar/biblio/docelec/MU2697.pdf>>
 - » RAPOSO, Isabel. (2009). Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario. *Revista Transporte y Territorio*, nº 1. Buenos Aires, Universidad Buenos Aires, pp. 25-56. <<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00103025.pdf>>
 - » RAPOSO, Isabel y CAFARELL, Sonia. (2009). Reestructuración Ferroviaria: política pública y experiencia argentina. Ponencia al V Congreso Nacional de Administración Pública. San Juan, Asociación Argentina de Estudios de Administración Pública. <<http://www.aaeap.org.ar/ponencias/congresos/index5congreso.html>>
 - » ROCCATAGLIATA, Juan. (1987). Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico. Buenos Aires: EUDEBA, pp. 274.
 - » SCALABRINI ORTIZ, Raúl. (1940). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Ed. Reconquista. Reedición.

- » SCHVARZER, Jorge. (1999). *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*. Buenos Aires: CISEA (Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo) <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/cicea/FERAUL.DOC>>
- » SCHVARZER, Jorge. (2004). *Problemas y desafíos para el desarrollo en el siglo XXI. El caso del ferrocarril*. Buenos Aires. Documento de trabajo. Mimeo. <[www.fundacionfines.org.ar/12-2004/documents/Schvarzer/Schvarzer - Presentacion.com](http://www.fundacionfines.org.ar/12-2004/documents/Schvarzer/Schvarzer-Presentacion.com)>
- » SHARP, Richard. (2005). Resultados de la privatización de ferrocarriles en América Latina. *Transport Papers*, TP6. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. WashingtonDC, BancoMundial. <http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1227561426235/5611053-1229359963828/TP-6_LAC_Railways_Concessions_spanish_web.pdf>
- » WEISS, Linda. (2003). Introduction: bringing domestic institutions back in. *States in the Global Economy*, New York: Cambridge University Press, pp. 1-33. <<http://catdir.loc.gov/catdir/samples/cam033/2002025901.pdf>>

Isabel Raposo / rapoisabel@arnet.com.ar

Magister en Planificación urbana y regional, Universidad de Buenos Aires. Docente e Investigadora del Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional de Rosario. Publicó artículos en revistas de la especialidad.