

PROGRAMA DE ASESORIA PARLAMENTARIA

Fundación Nuevas Generaciones

en cooperación internacional con

Fundación Hanns Seidel¹

Infraestructura ferroviaria argentina: tren de cargas

Resumen ejecutivo

El presente trabajo tiene por objeto exponer de manera sencilla y clara el entramado de la red ferroviaria de cargas en Argentina, desde sus orígenes, su evolución, desarrollo, decadencia, resurgimiento y su estado actual. Se describirá también lo que ocurre en países con redes ferroviarias desarrolladas, para concluir con las alternativas recomendables para la Argentina a fin de mejorar y explotar al máximo este medio de transporte vital para el desarrollo económico, no solo del país, sino también de toda la región.

I) Introducción.

La Argentina es un país privilegiado por su extenso y variado territorio. Posee una superficie continental de 2.791.810 km² con diversidad de climas y regiones geográficas diferenciadas, que van desde las húmedas selvas subtropicales de Misiones y Corrientes a las quebradas y valles fértiles del noroeste; las inmensas extensiones productivas de las regiones templadas pampeanas, las sierras, esteros y grandes montañas de los Andes; los áridos desiertos de la región patagónica hasta las gélidas tierras del sur, sin olvidarnos los hielos de la Antártida. Esta vastedad le permite tener una inmensa riqueza natural, que no pudo ser bien aprovechada sino hasta fines del S. XIX con la aparición del ferrocarril.

Efectivamente, en el año 1857, comenzó a estructurarse la red ferroviaria por todo el territorio, y ya en el año 1914 quedó prácticamente definida, cambiando completamente el perfil social y económico de la Argentina. El tren permitió la organización del espacio geográfico, uniendo las principales ciudades existentes y fomentando el surgimiento de innumerable cantidad

¹ La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

de pueblos a lo largo de su tendido, vinculando de esta forma las distintas regiones del centro norte del país con las del sur.

La industria ferroviaria en pleno auge en Europa y Estados Unidos, desembarcó en nuestro país con todo el ímpetu de la “revolución industrial”, fomentado por las políticas públicas implementadas desde el gobierno argentino, que lo llevó a ocupar el 10º lugar entre los países más desarrollados del mundo a comienzos del S. XX.

Para el año 1915 se habían construido 33.700 Km. de vías, de los 44.000 Km. totales que llegó a tener, convirtiéndose en la red ferroviaria más extensa de Iberoamérica. El profesor Horacio Difrieri define con poéticas palabras la realidad vivida en aquellos años: *“El monstruo de hierro transforma todo con rapidez, las tierras y las conciencias; las ciudades y las casas; la guerra y la paz. La historia argentina es antes y después del ferrocarril”*.

A partir de la nacionalización de los ferrocarriles en el año 1958, debido a la falta de políticas concretas emanadas desde el mayor poder de decisión de la Nación, como también al surgimiento de competidores en materia de transporte como ser el automotor (camión) y más tarde la aviación, comienza la decadencia del tren como herramienta imprescindible para la comunicación y el transporte. La Resultante de esta política fue la depreciación del transporte de pasajeros por tren con la consiguiente desaparición de pueblos, cuyos habitantes emigraron hacia los grandes centros urbanos, engrosando así las poblaciones marginales de los cordones periféricos de las principales ciudades del país. La red ferroviaria de cargas se limitó a su mínima expresión, disminuyendo la velocidad de transporte en la misma proporción en que aumentaba el deterioro de la infraestructura. Se fue creando la conciencia popular de que el tren era un medio de transporte perimido por su ineficiencia y alto déficit arrojado por su actividad. Hoy solo se operan 8.500 Km. de un total de 22.000 Km. de vías disponibles.

Los países que fueron modernizando su industria ferroviaria, ya sea con mayor inversión en infraestructura, modernizando el material rodante (locomotoras y vagones), incorporando personal calificado, pero por sobre todo, adaptando la modalidad de gestión del ferrocarril, han logrado mantener la competitividad de este medio de transporte frente a los demás agentes intervinientes en el negocio de la logística. Muchos países han cambiado el antiguo sistema de gestión vertical, en el cual una misma empresa tenía a su cargo tanto la inversión y desarrollo de la

infraestructura, como las políticas de comercialización, por el moderno sistema de gestión horizontal, mediante el cual se distribuyen entre dos o más empresas los temas relacionados con la infraestructura (estaciones, talleres, material rodante, vías, puentes, señalizaciones, etc.) y las tareas de gestión propiamente dichas (comercialización de los viajes, contratos de inversión, contratación de personal calificado, planeamiento de políticas operativas, etc.).

Vamos a mostrar en el presente trabajo que si bien Argentina ha dado los primeros pasos hacia una moderna gestión de los ferrocarriles, todavía resta mucho camino por recorrer a fin de alcanzar la funcionalidad necesaria para que esta herramienta fundamental para el desarrollo del país pueda recuperar protagonismo y dar impulso al crecimiento de la economía y la descentralización demográfica.

II) Historia

1. Orígenes

La evolución de los medios de transporte está asociada en gran medida, a la necesidad que tiene el ser humano de poder llevar adelante intercambios comerciales.

Durante muchos siglos, el transporte naval fue el soporte de esos intercambios, entre las poblaciones costeras o ribereñas (navegación fluvial o marítima). El transporte terrestre en cambio, no tuvo gran desarrollo hasta la llegada de la caldera de vapor y todo lo que luego derivó en la denominada “Revolución Industrial” (surgida en Inglaterra durante los siglos XVIII y XIX). El inglés Richard Trevithick construyó la primera locomotora a vapor en el año 1802. Ese sistema fue mejorado por el también inglés Mattheu Murray, quien en el año 1812 diseñó y construyó la primera locomotora comercialmente viable.

2. Desarrollo

A partir de la evolución de la locomotora a vapor, se comienza a desarrollar una verdadera industria ferroviaria, cuyo crecimiento fue imparable a consecuencia de los cambios que producía a su alrededor. Se comenzaron a construir las primeras líneas entre ciudades y rápidamente el ferrocarril se extendió por todo el mundo.

En 1857 rodó por primera vez el ferrocarril en Argentina, cuando la locomotora “La Porteña”, partiendo de la cabecera situada dónde hoy se encuentra el Teatro Colón en la Ciudad de Buenos Aires, llegó hasta el actual barrio de Floresta. De ese modo se cubrió el primer tramo del Ferrocarril del Oeste. Más tarde se extendió su trazado hasta la ciudad de Bragado recorriendo 177 km. a través de ricos campos de producción agrícola y ganadera. Su destino original era llegar hasta Chile, cometido que nunca logró. Esta línea de ferrocarril comenzó gracias al impulso de unos comerciantes de Buenos Aires y luego fue adquirida por el gobierno de la provincia de Buenos Aires y unos años más tarde, por la compañía inglesa *The Buenos Aires Western Railway Limited*.

El Ferrocarril del Sud, se extendió desde Plaza Constitución y llegó hasta Chascomús completando una extensión inicial de 114 km. también sobre valiosos campos, con la intención de llegar hasta Bahía Blanca, pero teniendo que detener su avance un poco mas al sur del río Salado, en lo que en esa época era la línea de los fortines que demarcaba la frontera con el indio. Los directivos del Ferrocarril del Sud, eran ingleses y competían con los directivos del Ferrocarril del Oeste por conquistar las ricas tierras del sur de la provincia de Buenos Aires. Luego de la Campaña del Desierto, el Ferrocarril del Sud logró su objetivo y prevaleció por sobre el del Oeste que no pudo resistir los embates de la competencia y fue adquirido por capitales ingleses, extendiendo sus vías hasta Trenque Lauquen, donde se construyó un taller y un depósito de locomotoras que generaría empleo en esa ciudad fundada pocos años antes de 1890.

En 1886, luego de duras pruebas a las cuales fue sometida la línea del Sud, a causa de tener que cruzar terrenos bajos y anegadizos de la pampa deprimida, se inauguró el tramo Maipú – Mar del Plata. Con ello se incorporó un sitio del Litoral Atlántico donde ya existía un muelle del viejo Saladero y las barracas de Pedro Luro. Era el lugar en el cual se proyectaba la construcción de un puerto, llevado a cabo en 1911.

Al mismo tiempo comenzó a extenderse en 4 etapas el ferrocarril Central Argentino que unió las significativas ciudades de Rosario y Córdoba con 396 km. de vías, a través del extremo norte de la pampa ondulada, poniendo en contacto algunos centros urbanos del litoral con las ciudades del centro, que hasta entonces aparecían desvinculados. Mas tarde se prolongó hacia el norte por la diagonal de las salinas atravesando Santiago del Estero, alcanzando las ciudades de San Miguel de Tucumán, Salta y San Salvador de Jujuy. Para el sur, se extendió hasta Buenos Aires

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto “C” (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

llegando a constituir la mayor línea de ferrocarril del país con alrededor de 1.500 km. de vías. A su vez se extendió hacia el noroeste, desde Villa María en Córdoba hacia la zona de Cuyo pasando por la ciudad de Río IV, denominándose Ferrocarril Andino y aumentando considerablemente su tráfico cuando las tierras por donde corría fueron colonizadas e incorporadas a la producción. Luego llegó a las ciudades de San Juan y Mendoza uniendo así los subsistemas urbanos de Cuyo, Centro y Litoral, apoyados en Mendoza, Córdoba, Rosario y Buenos Aires.-

También deben destacarse los comienzos del sistema Mesopotámico, con el trazado de las líneas que unieron Nogoyá – Rosario del Tala – Concepción del Uruguay, en lo que por ese entonces se denominó Ferrocarril de Entre Ríos y que más adelante se extendió hasta Victoria y Gualeguaychú y se vinculó con la provincia de Buenos Aires mediante balsas que navegaban entre Ibicuy y Zárate.

El ferrocarril transandino comenzó a construirse por el valle del río Mendoza, con el fin de acceder a Chile (Valparaíso). En 1893 la vía tenía sus puntas de rieles en Punta de Vacas, lugar de confluencia de los ríos Vacas, Cuevas y Tupungato. Esta línea fue construida con gran esfuerzo a causa de las condiciones climáticas y geomorfológicas de la zona, y quedó postergado el avance hasta el límite internacional, ahora por el valle del río Cuevas.

Finalmente, debe destacarse el primer avance ferroviario en el ámbito de la Patagonia con la línea que une Puerto Madryn con Trelew, conectando el valle inferior del río Chubut con su puerto natural.

3. Auge

Con este primer sistema ferroviario de finales del siglo XIX, se valorizaron tres puertos: Bahía Blanca, Buenos Aires y Rosario, y quedó plasmada la mayor parte de la red ferroviaria Argentina, que transformó aceleradamente el espacio geográfico.

Durante los primeros años del S. XX, la red continuó expandiéndose en todas las direcciones en forma radial desde los puertos de Buenos Aires hacia el interior del país. Inclusive se desarrollaron varios ramales menores, completándose así una extensa red ferroviaria que llevó a la Argentina a ocupar el 10º lugar entre los países del mundo que contaban con este medio de transporte.

Durante sus primeros años de existencia, la red ferroviaria se conformó con el aporte de empresas privadas de capitales en su mayoría ingleses y algunas de capitales franceses. También el Estado Nacional desempeñó un papel importante en las empresas ferroviarias que con sus trazados llevaron fomento y civilización a regiones marginales y de escaso desarrollo económico.

Más allá del progreso que el ferrocarril significó en ese entonces, se cometieron errores en su diagramación. Debido a la ausencia de un plan global para la red, se superpusieron conexiones y líneas y se adoptaron medidas de trocha diferentes, introduciéndose así elementos de distorsión y generándose puntos de ruptura de tráficos. Un ejemplo de la señalada falta de diagramación, nos lo da la línea del Ferrocarril Midland, que construida en 1910, se superponía con las existentes de los ferrocarriles Sud y Oeste pero en trocha angosta. En 1911 otra línea de trocha angosta llegaba desde Buenos Aires hasta Rosario, era la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, cuyos capitales eran de origen francés.

Es por ello que a fines de la primera década del siglo XX se creó la Administración de los Ferrocarriles del Estado, que a través de la ley 6.557 le dio un sentido más orgánico a los ferrocarriles del Estado. Así fue como, en pleno auge de la explotación del quebracho, se constituyeron los ferrocarriles transchaqueños, uniendo el noroeste con el noreste con las líneas Formosa – Embarcación y Joaquín V. Gonzalez – Resistencia, conquistando grandes extensiones del norte de nuestro país y penetrando en el macizo forestal del parque chaqueño mediante la anexión de una serie de ramales a la línea principal. Las líneas de los ferrocarriles estatales comenzaron así una tarea de altísimo valor desde el punto de vista geográfico y político, ya que permitieron el dominio de un territorio diverso en regiones postergadas, donde raramente acudía el capital privado, interesado en otros negocios. *“Acorralados en las regiones mediterráneas los ferrocarriles estaduales no perdieron por eso su empuje. Prosiguieron horadando la selva virgen con sus picadas, llevando a todos los rincones de la tierra argentina su canción de trabajo y esperanza”*².-

Para el año 1940, la red contaba con una extensión de 40.092 km. y estaba integrada por los ferrocarriles del Estado y las siguientes líneas privadas: Sud, Oeste, Bahía Blanca y N.O., Central Argentino, Pacífico, Rosario y Puerto Belgrano, Entre Ríos, Noroeste Argentino, Central

² Raúl Saclabrini Ortiz: *Historia de los ferrocarriles argentinos*, pág. 327

Buenos Aires, Compañía General, Santa Fe y Central Córdoba. Mas tarde se llegó a los 44.000 Km. de vías operables alcanzando el máximo esplendor de las empresas privadas, dueñas de la mayor parte de los ferrocarriles y que se conoció como la “época de oro de los ferrocarriles”.

4. Decadencia

En 1958 se produce la nacionalización de todos los ferrocarriles existentes en el país, quedando la red prácticamente estable hasta los años 60, fusionándose así varias líneas entre las que se destacan las siguientes:

- F.C. Nac. Gral. Belgrano (todos los ramales de trocha angosta)
- F.C. Nac. Gral. Roca (ex ferrocarril del Sud)
- F.C. Nac. Gral. B. Mitre (ex ferrocarril Central Argentino y ferrocarril Rosario-Pto. Belgrano)
- F.C. Domingo F. Sarmiento (ex ferrocarril Oeste)
- F.C. Urquiza (Línea Mesopotámica – trocha media – y Central Buenos Aires)
- F.C. Gral. San Martín (ex Bs. As. al Pacífico, excluido el transandino centro)

Todas estas líneas quedaron centralizadas en manos de “Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino”. Las políticas gubernamentales, acompañadas de la acelerada irrupción del automotor, desalentaron toda nueva construcción y dieron paso a la época de regresión de la red con cierre de ramales, levantamiento de vías, clausura de estaciones, cierre de talleres, supresión de los servicios y disminución del personal, llegándose a crear una verdadera “industria del juicio” contra la empresa Ferrocarriles del Estado, que permitió todo tipo de especulaciones judiciales para obtener ganancias a costa del Estado. Como consecuencia de estas acciones y de las políticas implantadas desde el gobierno fueron la creación de una conciencia social que consideraba al ferrocarril como un modo de transporte perimido, deficitario e ineficiente con el cual ya no se podía contar.

Si bien es cierto que durante el período 1960/1980 el ferrocarril, tanto de cargas como de pasajeros, sufrió una depreciación mundial como medio de transporte, también fue una realidad que aquellos países que tuvieron voluntad política de preservar al tren, tomaron medidas estudiadas que

no incidieron en las prestaciones normales del servicio ni en las economías regionales, sino que por el contrario, lograron mejorar la eficiencia social y económica del servicio.

En nuestro país se cerraron ramales y se levantaron kilómetros de vías sin pensar con qué medios iban a ser reemplazados; se suspendieron servicios dejando a poblaciones enteras sin transporte y a regiones inmensas sin forma de evacuar la producción local hacia los puertos. Pero además de estas políticas erróneas, el sistema ferroviario se vio desmantelado por la falta de inversiones suficientes para mantener un mínimo de calidad en su infraestructura (material rodante, señalizaciones, estaciones, paso a niveles, puentes, etc.).-

En 1970 el CONADE (Consejo Nacional de Desarrollo) aconsejó el mejoramiento de los ferrocarriles, y la E.FE.A. (Empresa de Ferrocarriles Argentinos) realizó dos planes para racionalizar ramales y para detectar las líneas comercialmente no convenientes. El resultado de la aplicación de estos planes para sanear la empresa fue totalmente negativo: se levantaron vías por más de 9.000 Km., se cerraron talleres, se eliminó el 40% del personal y se suprimió el 50% del servicio de pasajeros y para el año 1980 la red contaba solo con 31.113 Km. de extensión de los 44.000 Km. que supo tener en sus mejores tiempos.

Hasta el proceso de concesión del sistema ferroviario al capital privado, se producen algunas alteraciones en la red y otras acaecen como parte del proceso de reestructuración y racionalización. Algunos ramales fueron clausurados, otros levantados y también hubo rehabilitaciones y pequeñas ampliaciones de la red.

5. Reprivatización y re estatización

El decreto 1168/92 puso fin al servicio interurbano de pasajeros prestado por la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino a partir del 31 de julio de 1992, con exclusión del corredor Plaza Constitución - Mar del Plata – Miramar, y dispuso que aquellas provincias que decidieran seguir prestando el servicio interurbano de pasajeros, debían asumir el total del déficit económico que el mismo implicare. De esta manera, la red ferroviaria nacional quedó operable solamente para los servicios de mercancías, salvo algunas excepciones como las mencionadas. En consecuencia, todo el sistema y la logística funcional fueron adaptados para el transporte de cargas, que desde entonces se encuentra concesionado a operadores privados.

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

En cuanto al transporte de pasajeros, el decreto 1261/04 dispuso su retorno, derogando el decreto 1168/92, restituyendo el servicio de transporte de pasajeros interurbano de distintas jurisdicciones, ya sea a cargo del Estado Nacional como de los estados provinciales que no lo venían desarrollando hasta ese momento. Esta nueva modificación del sistema ferroviario obligó a revisar los niveles técnicos de la infraestructura, especialmente las vías, el señalamiento y las comunicaciones, además de los aspectos de seguridad, ya que habían quedado adaptados para el transporte de carga cuya infraestructura requiere niveles técnicos menos exigentes que el transporte de pasajeros.

Si bien las reformas encaradas en el sistema ferroviario durante la década de los años noventa fueron perjudiciales en su conjunto, las concesiones otorgadas para los servicios de carga se vieron algo más favorecidas, generando mejores resultados en términos de carga transportada. Gracias a la gestión comercial y la trayectoria de los negocios en sectores estratégicos, se pasó en 1994 de 12.200.000 tn. transportadas, a 25.000.000 tn. en 2008. El Ferrocarril Belgrano fue la excepción, disminuyendo considerablemente las toneladas transportadas a lo largo de los años.

Como resultado negativo vale señalar que solamente se obtuvo la explotación de los corredores troncales de la red y de ciertas líneas secundarias o alimentadoras, pasando gran parte de la red concesionada a operar a la “demanda” o a ser abandonada, con la consiguiente depredación de las mismas al no ser recuperadas por el Estado para su reasignación o custodia. En algunos casos fueron totalmente destruidas, llevando a una regresión de la red que demandará grandes inversiones al momento de intentar recuperarlas.-

En el año 2008 se decidió un reordenamiento del sistema ferroviario nacional bajo la figura de la organización horizontal, es decir separando en dos sociedades del Estado, la explotación de los servicios por un lado (SOFSE) y la gestión de la infraestructura por el otro (ADIFSE). Este modelo hasta ahora no ha producido los efectos esperados en la reorganización y modernización de los ferrocarriles.-

III) La red de carga actual

Como lo anticipamos, hoy existen en Argentina 6 líneas de ferrocarriles de carga, de las cuales 5 fueron concesionadas a capitales privados a comienzos de los años 90. Estas concesiones

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto “C” (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

produjeron un crecimiento significativo de la explotación comercial de esas líneas. Hoy continúan a cargo de empresas privadas y solo una empresa, Belgrano Cargas SA, tuvo problemas con las reiteradas concesiones de la línea Gral. Belgrano. Por dicha razón, pasó a ser administrada por una empresa estatal, luego pasó a manos privadas y en la actualidad permanece en un estado de administración híbrido de difícil categorización que más adelante se explicará.

Al mismo tiempo, desde la sanción de la ley 26.352 del año 2008, se crean dos empresas estatales, la SOF S.E. (Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado), encargada de la prestación de todas las formas de servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, incluido el mantenimiento del material rodante y la ADIF S.E. (Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado) encargada de la administración de la infraestructura ferroviaria actual y la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes.

Esta organización horizontal representa un primer paso hacia la modernización de los ferrocarriles, ya que la ley que la establece, fija las bases para cambiar el sistema vertical monopolista de gestión, donde una sola empresa estaba a cargo de absolutamente todo lo que tuviera que ver con los ferrocarriles, por un sistema mas eficiente, que se está utilizando en muchos países desarrollados del mundo, y en el que las distintas tareas son llevadas a cabo por dos o más empresas, sean ellas estatales o privadas.

Veamos ahora, cuáles son las empresas concesionarias del transporte de cargas por ferrocarril:

1. Línea Nuevo Central Argentino S.A

El consorcio de empresas que obtuvo la concesión de la línea Gral. B. Mitre en 1992 estaba integrado por: Aceitera Gral. Deheza, Banco Francés del Río de la Plata, Asociación de Cooperativas Argentinas y Román Marítima. La concesión original otorgó a la empresa 4.750 Km. de vías, más todo el material rodante y demás infraestructura, conservando el sistema de gestión vertical, teniendo a su cargo el total de las operaciones de la línea, tanto las referidas a la infraestructura como las que hacen a la explotación comercial. La sede principal de la empresa se encuentra en Rosario, y cuenta además con centros de operación en Villa Gobernador Gálvez, Villa

María, Colombes y Córdoba capital; como así también centros de transferencia en la ciudad de Tucumán y en el barrio porteño de Retiro. Por decreto 1039/09 se renovó y extendió la concesión a 5.123 Km.de la red de carga que comprenden las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán. Este consorcio ha aumentado el volumen de carga transportada desde que le fuera otorgada la concesión, de 1 millón de toneladas a 9 millones en el año 2007.-

2. Ferrosur Roca S.A.

En 1993 recibió en concesión por 30 años, alrededor de 3.200 Km. de vías, de parte del Gobierno Nacional y ha renegociado su contrato en el año 2004. Esta empresa de capitales argentinos tiene por accionistas a Cofesur (80%), perteneciente al conglomerado cementero LomaNegra, al Estado Argentino (16%) y el 4% restante está en poder de los empleados de la empresa. Tiene a su cargo la infraestructura y la operatoria comercial del ferrocarril Gral. Roca y su recorrido comprende las provincias de Neuquén, Río Negro, La Pampa y Buenos Aires, pero tiene a su vez acceso a las terminales portuarias de La Plata, Dock Sud, Buenos Aires, Campana, San Nicolás y Rosario, además de llegar también a los puertos de Quequén y Bahía Blanca.

Desde que recibió la concesión, Ferrosur Roca S.A, ha ido aumentando el volumen de mercadería transportada, llegando en el año 2007 a los 5 millones de toneladas, lo que significa un gran avance en relación a lo transportado antes de su privatización. Pero aún así, 517 Km. de vías han quedado en desuso por la necesidad de racionalizar el servicio, aunque por otro lado, se ha invertido en la compra de dos locomotoras E-2300 EW, cero kilómetro, importadas desde Estados Unidos.

3. FerroExpreso Pampeano S.A.

Es una empresa de capitales argentinos integrante del grupo Techint. Recibió en concesión en el año 1991, aproximadamente 5.200 Km. de vía de trocha ancha (1,676 mm), de los cuales actualmente se utilizan 2.963 Km. Esta concesión comprende parte de las líneas Mitre, Roca, San Martín y Sarmiento. Su extensión va desde el puerto de Rosario al puerto de Bahía Blanca, uniendo localidades de las provincias del sur de Córdoba y San Luis, centro-norte de La Pampa y oeste-sur

de Buenos Aires. Tiene sus oficinas centrales en la ciudad de Bahía Blanca y ha aumentado el volumen de cargas transportadas en su gestión al 2007 en 3 millones y medio de toneladas.

4. América Latina Logística Central S.A.(ALL Central)

Es una empresa de capitales brasileños, que en el año 1999 adquirió la empresa Buenos Aires al Pacífico San Martín S.A., concesionaria del ferrocarril Gral. San Martín que poseía en ese momento una extensión de 4.523 Km., de las cuales hoy se están utilizando 2.259 Km. Sus rieles atraviesan el centro del país, comenzando en la región de Cuyo (provincias de Mendoza y San Juan), recorren las provincias de San Luis y Córdoba, las une al litoral santafesino pasando por Rosario y finalmente, alcanzan la ciudad de Buenos Aires. El volumen de carga transportado en el año 2007 fue de 3.526.000 de toneladas, aumentando en gran medida el volumen de carga transportado por el antiguo ferrocarril Gral. San Martín hasta 1992 (año en que fue concesionada la línea). Además del servicio ferroviario, la empresa ALL Central completa la logística de cargas mediante el transporte por camiones, diferenciándose de las demás empresas exclusivamente ferroviarias en todo lo que hace a la explotación comercial y negocio de su servicio.-

5. América Latina Logística Mesopotámica S.A. (ALL Mesopotámica)

Se trata de la misma empresa de capitales brasileños, que adquirió la empresa Mesopotámica Gral. Urquiza S.A., concesionaria del ferrocarril Gral. Urquiza desde el año 1992. Recibió 2.741 Km. de vía en concesión, cuyo tendido se extiende desde Buenos Aires, pasando por las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, con cabecera en Posadas y el puente San Roque Gonzáles limítrofe con Paraguay, y también con el ramal ALL Brasil y Uruguay.

Su volumen de carga en 2007 fue de 1.387.000 de toneladas transportadas, pero hay que tener en cuenta que se trata de una empresa dedicada a la logística integral, complementando el transporte de carga con camiones. Esto hace que su estructura de gestión comercial sea mas ágil y técnica que las empresas puramente ferroviarias.

6. Ferrocarril General Belgrano Cargas S.A.

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

En 1993 toma la concesión del ferrocarril Gral. Belgrano, con exclusión del tramo urbano, una sociedad del Estado llamada “Empresa Ferrocarril Gral. Belgrano S.A.”. En 1999 la empresa se concesiona, pasando a denominarse “Ferrocarriles General Belgrano Cargas S.A.”. Sus accionistas eran la unión ferroviaria (51%), la Cooperativa Industrial Laguna Paiva (48%) y el Estado Nacional, quien con el 1% restante, se reservó el derecho de elegir un director.

En el año 2004, tras muchos problemas con el operador anterior, se volvió a concesionar el Ferrocarril Belgrano, quedando el 79% en manos privadas, el 20% continuó en poder de la unión ferroviaria y el 1% del Estado no se modificó. En el año 2008, mediante el decreto 1771, se dispuso terminar el contrato de concesión con la empresa Belgrano Cargas S.A., que pasaría a ser administrada por las sociedades estatales SOF S.E. y ADIF S.E., para que ambas se hagan cargo del sistema en función de las respectivas competencias que le asigna la mencionada ley 26.352 de Reordenamiento Ferroviario.

Debemos recordar que el ferrocarril Gral. Belgrano había quedado compuesto en su momento, por todas las líneas que tuvieran trocha métrica (1,000 mm.) es decir, un ancho entre vías menor al universal, lo que no le permite, por ejemplo, el transporte de containers apilados (*doble stack*), entre otras cosas. La extensión inicial de la concesión era de 8.000 Km. de vía con trocha métrica, entre las que había un conglomerado de líneas de escaso valor comercial ya que su fin no era otro que la promoción regional y social y que aún permanecen a cargo de la empresa absorbida por el Estado. Estos tramos de escaso interés económico, conviven con aquellos potencialmente rentables. Esa particularidad hace que el modo de gestión y explotación comercial y operativa de la línea, tenga que ser diseñado especialmente para esta concesión, no resultando aplicables ninguno de los modelos implementados por los concesionarios de las demás líneas. Es por ello que las distintas empresas que tuvieron a su cargo la concesión de esta línea durante las últimas dos décadas, la han llevado a un profundo declive comercial que se ve reflejado en la merma de su tráfico y en el deterioro progresivo de su infraestructura y equipamiento.

Para lograr el cambio de dirección en los destinos de esta empresa, las sociedades estatales encargadas de su explotación comercial y el mantenimiento de la infraestructura, deberán crear una gerencia comercial especializada en transporte de carga que ponga el foco de atención en los clientes, dándoles la posibilidad de contar con trenes block, trenes semiblock y trenes encaminados

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto “C” (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

(anexo 1). Por un lado la SOF S.E. diseñará la explotación comercial de la línea, jerarquizando, por ejemplo, aquellos centros emisores y receptores de la red cuyo tráfico sea de interés comercial o necesite promoción regional o social y por otro lado la ADIF S.E. preparará la infraestructura necesaria en respuesta al diseño propuesto por la SOF S.E.- Mientras, la ADIF SE, deberá responder con la preparación de las infraestructuras a los diseños de la explotación comercial que haya diseñado la SOF S.E., por ejemplo, jerarquizando la red para establecer prioridades de inversión en aquellos centros emisores y receptores de tráfico cuyo flujo sea de interés comercial o bien necesiten promoción regional o social.

El problema en la línea Belgrano Cargas, es la falta de coordinación entre los organismos del Estado involucrados en su manejo. La ley 26.352 señala que la planificación estratégica y las políticas públicas sobre los ferrocarriles corresponden al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, a través de la Secretaría de Transporte. Un ejemplo de esta descoordinación, lo da el hecho de que mientras la Secretaría de Transporte mantenía tratativas con el gobierno de China para producir una serie de obras de modernización total de la infraestructura de las vías, señalamiento y comunicaciones de un corredor de la línea; la ADIF S.E. llamaba a licitación para la reconstrucción de tres tramos del mismo corredor, cuando en realidad, según la ley, la ADIF S.E. debe ser el órgano ejecutor de las políticas adoptadas por la secretaría de Transporte en lo referido a la infraestructura.

Más allá de estas descoordinaciones y de la necesidad de modernizar diversos aspectos estructurales de la línea, de nada sirven las mejoras en la infraestructura si ello no va acompañado de una estrategia comercial de explotación orientada a los clientes y que devuelva al ferrocarril sus tráficos tradicionales, incorporando nuevos productos de las fronteras productivas, al tiempo que se lo vuelva a colocar en una situación competitiva basada en una misión bien definida. Para la recuperación del Belgrano Cargas, se requerirá no solo la decisión política, sino también la idoneidad profesional de los funcionarios que se hagan cargo de la gestión de la red y sus servicios desde la Sociedad Operadora Ferroviaria S.E.

IV) Sistemas Comparados

Durante la década de 1980, se dio el debate a nivel mundial respecto de A nivel mundial, los cambios necesarios en los sistemas ferroviarios En ese entonces se planteó la forma de hacer que los ferrocarriles continuaran siendo competitivos frente a otros medios de transporte como el camión o el avión.

Los cambios que se propusieron, no fueron tanto tecnológicos, sino más bien de reformas institucionales en las empresas ferroviarias a nivel organizacional, para adaptar de ese modo el sistema de gestión y hacerlas mas eficientes y eficaces. Se tuvo que rever el tipo de contratos que firmaban las empresas con los gobiernos, la forma de llevar la contaduría para compensar el déficit crónico con las subvenciones que recibían por los servicios públicos prestados, cómo hacer en definitiva, para lograr la igualdad concurrente entre el ferrocarril y el transporte por carretera.

1. Estados Unidos de Norteamérica

La estructura de los ferrocarriles en América del Norte es propiedad privada o de operadores privados (Rail Carriers), pero es deficitaria y requiere de financiación pública. En el transporte de pasajeros encontramos tres segmentos: 1) Long Distance Passenger Rail (Sistemas interurbanos), donde encontramos por un lado a AMTRAK: (Corporación Nacional de Ferrocarriles de Pasajeros) empresa subvencionada por la administración federal, que presta casi todos los servicios de pasajeros entre ciudades, utilizando la infraestructura propia o la de los ferrocarriles de carga y por otro lado están los Intercity Trains, sistema que reúne a los trenes de alta velocidad (240 Km./h), los Cascades (127 Km./h) y los Commuter Rails que son los de conexión de puntos cercanos.

Dentro de los sistemas urbanos encontramos al Metro y a los trenes ligeros que utilizan una infraestructura independiente.

Existen dos agencias federales que tienen a su cargo la supervisión y regulación ferroviaria: para los trenes de larga distancia está la Federal Railway Administration y para los metros y trenes ligeros existe la Federal Transit Administration.

Respecto del transporte de mercaderías, el 42 % del volumen total del tráfico de ese país, se efectúa por ferrocarril. Actualmente son 7 las grandes empresas propietarias de servicios de carga, las cuales no reciben subsidios del Estado y operan un 75% del total del trazado de vías,

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

llegando algunas a operar desde el Golfo de Méjico hasta Canadá. Estas grandes líneas son las denominadas Clase I.-

Los ferrocarriles regionales Clase II o short lines, son los utilizados para completar el movimiento de cargas a lo largo del país. Alrededor de 500 empresas tienen acceso a la trama ferroviaria para atender determinados tramos cortos entre dos grandes líneas o entre ciudades pequeñas. Estos operadores son de menor porte y atienden por lo general a clientes puntuales con necesidades determinadas. Actualmente están sufriendo los efectos de la recesión que sufre el país desde hace varios años, lo que hace que disminuya el volumen de carga transportado.

2. Europa

A partir del ejemplo de Suecia, país pionero en el tema, la Comunidad Europea mediante una resolución, recomendó a los países miembros adoptar la nueva forma de organización horizontal de sus sistemas ferroviarios.

De esta manera Francia comenzó por dividir la vieja SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses, por sus siglas en francés) en la RFF (Red Ferroviaria de Francia) y la SNCF dedicada a operar los trenes. Otros países siguieron caminos similares aunque cada cual con sus matices particulares: Bélgica, Italia y recientemente Alemania, con su plan “Moviendo el Futuro”, donde el Estado se hace cargo de mantener la infraestructura, pero vendiendo el 49% de las acciones para la gestión privada.

En España, la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles o RENFE, luego de reordenamientos internos y de una transición, dio origen a la ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias) y RENFE OPERADORA (Explotación Comercial de los Servicios), ambas dependientes del Ministerio de Fomento, con el cual desarrollan sus relaciones de compromisos mutuos, en el marco del Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte y con los respectivos Contratos Programas. Siguiendo con el principio de acceso igualitario a las infraestructuras, a partir de 2007 han podido ingresar al sistema operadores privados de carga y en el futuro lo podrán hacer empresas de pasajeros.

En 1993, el gobierno británico promulgó la “Railways Act”, que supuso una importante transformación del sector, tanto a nivel nacional como internacional. Se encomendó la gestión de la

infraestructura, la titularidad de sus activos y la responsabilidad de su modernización y desarrollo a la empresa privada Railtrack, que cotizaba en la Bolsa de Londres y que pasó a ser propietaria de la vía, de las instalaciones y de las estaciones de pasajeros.

En el año 2002 tras una serie de accidentes que hicieron perder la credibilidad de la empresa, se dispuso su rescate y se la transformó en una sociedad mixta estatal-privada, cuyo endeudamiento estaba garantizado por el Estado. Al mismo tiempo se crearon 25 empresas privadas que recibieron en concesión un corredor específico de la red para ser operado por períodos cortos (6 a 9 años), y con el tiempo se fueron fusionando unas empresas con otras, algunas fueron reestatizadas y otras nuevas aparecieron en el mercado. Como el acceso a este mercado se dificultaba para empresas operadoras nuevas debido a la falta de material rodante, se crearon 3 empresas que fueron comprando todo el parque de material de la British Rail, y ellas tuvieron luego la responsabilidad de alquilarlo a las diferentes empresas operadoras del servicio.

El transporte de cargas de mercaderías se distribuyó entre 6 empresas: tres de cargas completas, cada una de las cuales servía en una parte del territorio, una para el transporte internacional, una para el transporte de contenedores y otra para el transporte de paquetería y correo. Actualmente todas estas compañías son propiedad de la DB A.G. (ferrocarriles alemanes).

Se crearon dos organismos públicos, la ORR (office of the Rail Regulator) y la OPRAF (office of Passenger Rail Franchising), que tienen a su cargo vigilar la correcta asignación de capacidad de vía y estaciones a los distintos operadores y definir el pago del canon que éstos deben satisfacer y la responsabilidad de asignar las concesiones a las distintas empresas operadoras, respectivamente. Actualmente la OPRAF fue remodelada para desarrollar una labor de planificación global del sector y se la reconoce como la Autoridad Estratégica del Ferrocarril (SRA).

Este proceso de transformación de los ferrocarriles británicos, tiene por características principales:

- la libre competencia entre las empresas operadoras del servicio de pasajeros
- la intención de eliminar barreras para fomentar la libre participación en la competencia por obtener la concesión, a través del alquiler del material rodante por parte de las empresas dueñas.

- el gobierno británico controla el sistema de subvenciones a los operadores, entregando la concesión a la empresa que requiera la menor cantidad de ayuda.

Lo positivo del modelo británico es que al haber libre competencia entre los operadores, aquellos que desean obtener la concesión de un corredor, deben estar altamente especializados, lo cual ha redundado en una mejor calidad del servicio y en un incremento de la cuota en el mercado ferroviario. Muchas ideas aplicadas en el Reino Unido están siendo puestas en práctica en el mundo.

V) Recomendaciones para el mejoramiento del sistema de trenes de carga

No hay desarrollo sostenible sin transporte y sin ferrocarriles.

En el mundo moderno, el ferrocarril es sólo un medio de transporte que se integra complementariamente al marco más amplio de un sistema multimodal. Para encontrar el papel que debe ocupar el ferrocarril en este amplio sistema es preciso contar con un plan estratégico de infraestructura de transporte, en donde no solo el tren encuentre definido su rol y actividad, sino también todos los demás medios: automotores, náuticos, aéreos y la interrelación entre ellos.

El modelo ferroviario argentino se encuentra desarticulado y fragmentado por los sistemas de concesión existentes. A ello se le debe sumar la ausencia de una autoridad específica que dé garantías suficientes de interoperabilidad de la red; de adecuados niveles técnicos de capacidad y eficacia del sistema; de ordenamiento de inversiones y en definitiva de una concreta política pública en la materia, motivo por el cual, lo primero que hay que definir es un plan integral de Reorganización Institucional del Sistema Ferroviario.

Para alcanzar dicho plan integral, se debe simplificar y actualizar el marco jurídico que gobierna el sistema. Se debe tratar de lograr que, aunque haya en el sistema múltiples operadores públicos y privados, exista una sola agencia federal que centralice a todo el sistema ferroviario.

Ya sea que se elija un modelo de organización empresarial vertical, donde la infraestructura y la gestión comercial se encuentran integradas, o se opte por un sistema de organización horizontal, en el cual la infraestructura y operación están en manos de empresas diferentes, debería existir una Agencia Federal de Ferrocarriles, encargada de determinar las

políticas a definir en la materia, integrada por funcionarios con altos grados de capacidad técnica que cuenten con el respaldo de inversiones privadas y públicas suficientes para implementar las decisiones tomadas.

A pesar de que nuestro país ha dado un primer paso en la dirección de la organización horizontal del sistema, la actual realidad del sistema ferroviario argentino no refleja esta intención, pues existen múltiples actores en un sistema que se encuentra muchas veces concesionado a empresas que aún conservan una estructura empresarial de tipo vertical, donde tanto la infraestructura como la operatoria comercial dependen de una misma mesa directiva.

La ley 26.352 del año 2008, ha establecido las bases para la reorganización institucional del sistema ferroviario de la Argentina mediante la creación de la ADIF S.E. y la SOF S.E. No obstante ello, en la medida en que una de las líneas de carga ferroviaria más importantes del país, como lo es el Belgrano Cargas S.A., tenga un director que además detenta el cargo de Jefe del gremio de camioneros, competencia directa del ferrocarril en un esquema de no interrelación entre todos los jugadores de la logística a nivel nacional, no podemos esperar mayores cambios en materia de políticas de transporte logístico.

Verdaderamente en todo este tiempo, no se han atacado los problemas fundamentales del ferrocarril en la Argentina. Ello se debe a la falta de una política pública a largo plazo que busque modernizarlos, con medidas como la racionalización de los ramales, inversión en los corredores más rentables o el cierre de los tramos deficitarios, complementado con la incorporación de medios alternativos que no dejen a poblaciones enteras sin transporte, ni a espacios económicos sin posibilidad de evacuar sus cosechas, condenándolos al despoblamiento y el destierro.

Anexo 1 Glosario ferroviario

- **trenes block o completos:** son formaciones consideradas como unidad, compuesta por locomotora, vagones y personal afectado a la misma. Los elementos que lo conforman son siempre los mismos, de tal forma que no suplen vagones sino el tren completo, salvo contingencias. Hacen recorridos directos entre el origen y el destino con detenciones excepcionales y en caso de razones específicas no comerciales. Permiten una mejor utilización de los vagones, las locomotoras obtienen un mayor

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

tonelaje remolcado, mejor promedio diario de utilización y mayor recorrido mensual, además se puede aprovechar los recursos humanos ya que se puede programar su asignación con anterioridad.

- **Trenes semiblock:** al igual que los trenes block, están formados por locomotora y vagones destinados a transportar el mismo tipo de mercadería, pero pueden ir formándose en distintos nodos (terminales de transferencia) en donde el camión aporta las mercancías de cortas distancias al ferrocarril, esto tiende a atender a los medianos y pequeños productores que no están en condiciones de enviar sus mercancías en trenes completos.
- **Trenes encaminados:** esta conformado por vagones dispersos o lotes de vagones (15, 20 o más) de pequeños productores con localización dispersa, cuyas cargas se acopian por camión en una estación de transferencia, con el fin de formar cortes que conformen luego trenes en block.

Bibliografía consultada

- Argentina, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, www.cnrt.gov.a
- Juan A. Roccatagliata (2010), “Los Ferrocarriles en Argentina”, editorial docencia.
- Raúl Scalabrini Ortiz: *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, pag. 327.-
- CIMOP, Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas, “*Sociedad Territorios e Infraestructura – Horizonte 2016*”. Buenos Aires, 2007. 475 págs.
- Victor Hugo Saller, “*La gestión de los Trenes de Cargas*”, 2008.
- Victor Hugo Saller, “*Los Modelos de la Empresa Ferroviaria*”, 2010.-

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto “C” (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina