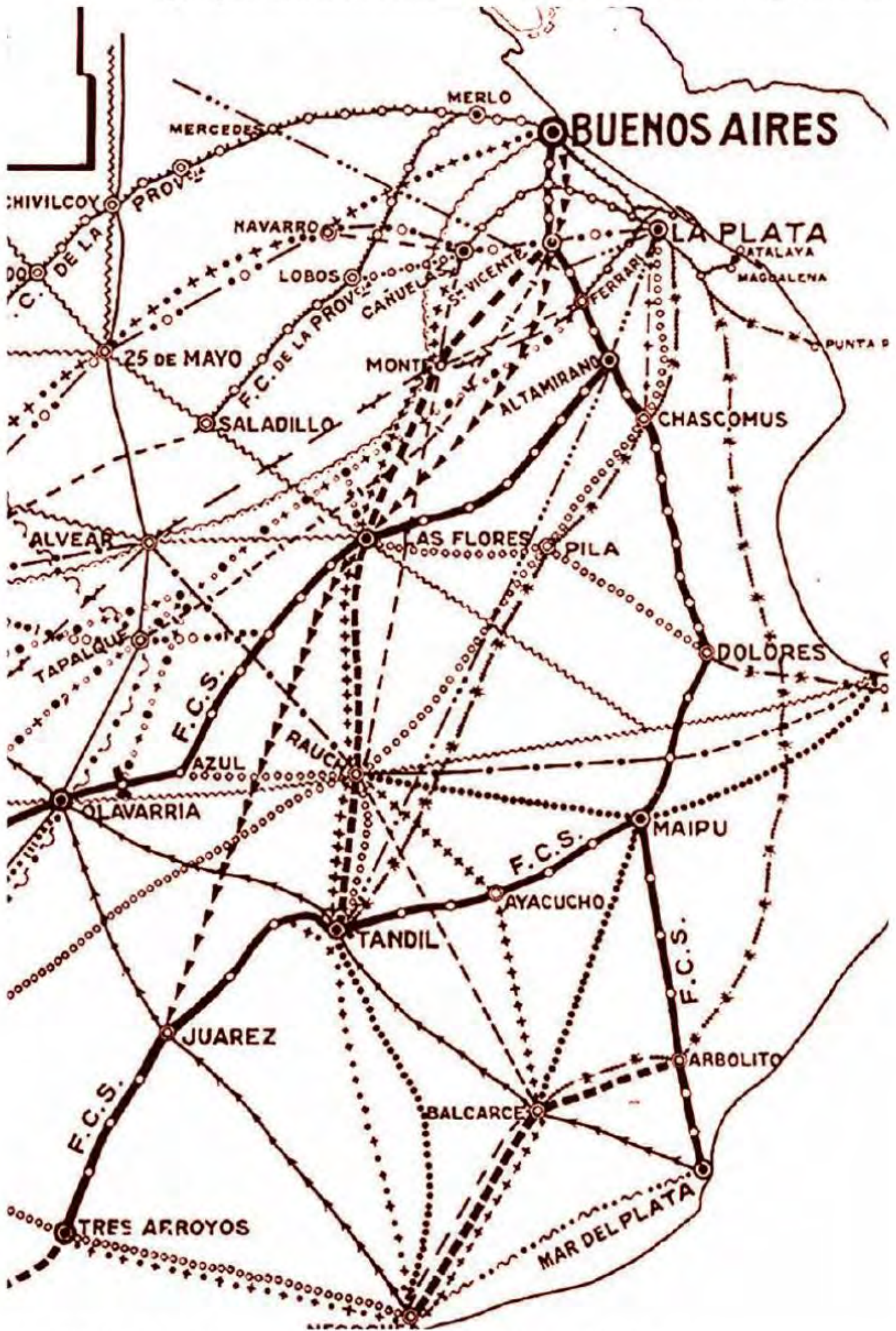


Fig. 0 Fragmento mapa concesiones ferroviarias 1889 Fuente: Historia del Ferrocarril del Sud -Rögind Willams 1937



Melecia Granero, María de las Nieves Rizzo

El Ferrocarril: Integración regional y transporte sustentable

[AS] Arquitecturas del Sur, 2008, N° 34, p. 54-65

EL FERROCARRIL: INTEGRACIÓN REGIONAL Y TRANSPORTE SUSTENTABLE¹

MELECIA GRANERO / MARÍA DE LAS NIEVES RIZZO²



SECUENCIA DE MELECIA GRANERO Y MARÍA DE LAS NIEVES RIZZO / ENTRE EL INSTITUTO MALBRÁN DE BUENOS AIRES Y SUS RESPECTIVOS ESTUDIOS / FOTOGRAFÍAS: M. GRANERO Y M. RIZZO

1

2

3

4

5

RESUMEN

El presente artículo pretende realizar una reflexión sobre el desarrollo del transporte ferroviario en la Provincia de Buenos Aires que constituyó un fenómeno significativo en la localización de actividades y población, en las relaciones espaciales y en la organización territorial.

El ferrocarril del Sud en su proceso de instalación entre 1880 y 1930, presenta fuerte evidencia en la construcción del territorio. El presente trabajo trata la problemática ferroviaria, en su aspecto urbano, por los condicionantes que el territorio en sus características imprimió a los ferrocarriles, como la impronta de éste en el poblamiento, la valorización de regiones, comarcas y la estructuración del espacio geográfico al cual moldeó con infraestructuras viales, puentes y viaductos, estaciones rurales y urbanas, instalaciones de abastecimiento, etc.

Palabras clave: ferrocarril - territorio- desarrollo-infraestructuras-transporte

ABSTRACT

This article reflects upon the development of rail transport in the Buenos Aires province, a significant phenomenon in the localization of activities and population, in spatial relationships and in the territorial organization. The Ferrocarril del Sur, during its construction between 1880 and 1930, had a strong impact upon territorial organisation. This paper deals with the urban aspects of the railway, both in terms of how the characteristics of the landscape influenced the railways, and how the latter in turn affected the population, regional land values and the structure of geographic space moulded by rail infrastructure, bridges and viaducts, rural and urban stations, supply infrastructure, etc.

Keywords: railway - territory - development - infrastructures - transport

[1] Artículo recibido el 5 de Junio de 2008 y aceptado el 25 de Septiembre de 2008.

[2] Docentes de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

Email: Marita_Rizzo@hotmail.com

Este artículo tuvo en cuenta diferentes enfoques históricos, económicos políticos y técnicos que tienen su principio en la época de oro de los ferrocarriles hasta el advenimiento masivo del automotor y el fin "aparente" del predominio del riel.

El trazado radial de la red ferroviaria no tiene en sí nada novedoso. Se superpone, a los caminos y huellas ya existentes y utilizadas por diligencias y tropas de carretas. Las antiguas rastrilladas indígenas dejaron su impronta en el territorio, constituyendo la base de los trazados de posteriores rutas de carretas, ferrocarriles y automotores.

En ese sentido, las vías no alteran prácticamente esas rutas; la resultante real es el producir la obsolescencia de medios de transportes que, sin embargo, por un tiempo más tendrán una función complementaria a partir de las terminales o como alimentadores de las estaciones de ferrocarril.

Con la llegada del ferrocarril se produce un impulso económico-social e institucional de trascendente importancia. Reemplazando carretas y diligencias que unían los pueblos a la ciudad tras varios días de viaje, por un "camino de

hierro" que lo hacía en mucho menos tiempo. Nace en la segunda mitad del siglo pasado, cuando la población de nuestro país era escasa y los caminos recién comenzaban a delinarse siendo en algunas regiones inexistentes.

Es por ello que podemos decir que los rieles no reemplazaron a otros medios de transporte, sino que los crearon. El trazado de sus vías influyó en la sociedad de la época.

Los ferrocarriles, han servido históricamente, para centralizar o descentralizar, para complementar e integrar al país o para desarticular las economías regionales al centralizarlas sobre áreas metropolitanas. Los tiempos que van desde su apogeo, de fin de siglo hasta 1930, aproximadamente, son sin duda cualificadores de la vida del territorio y constituyen buena parte de su patrimonio urbano. En la actualidad este patrimonio, debido a los cambios generados en la política y la economía, ha quedado prácticamente, fuera de servicio. Además y por la presión especulativa entre ciertas áreas, hoy devenidas en centrales por el crecimiento de las ciudades, se exige su remoción y renovación. La red ferroviaria argentina comenzó a tenderse a mediados



Fig. 2 Líneas de mensajerías 1857-1876- Fuente: Historia del Ferrocarril del Sur -Rogina Williams 1937

del 1800. El primero en prestar servicios fue el Ferrocarril del Oeste, que cubría el trayecto entre Plaza Lavalle y Floresta, en la ciudad de Buenos Aires.

Históricamente las concesiones de líneas por parte de diferentes empresas determinaron ocupaciones del territorio distintas. Si bien existió un criterio en la apropiación del suelo, principalmente por sus necesidades funcionales y técnicas, no existió una concentración única de las actividades. El trazado inicial tenía una disposición de abanico, con cabeceras en las ciudades más importantes: En Buenos Aires el Ferrocarril del Sud y en Rosario el Ferrocarril Central. Los ramales del Ferrocarril del Sud y el del Oeste llegaban al pie de Los Andes.

En la Argentina se discutía acerca del modelo económico de crecimiento a adoptar. En el siglo XIX las formas de apropiación del territorio nacional, partieron de un proyecto "una nación para el desierto", parafraseando al historiador Halperin. Este proyecto que incorpora las ideas de progreso, y modernización; propone, entre otras cuestiones, la urbanización del país y la funcionalidad a un contexto de división internacional del trabajo mediante la construcción de un sistema de extracción de materias primas.

La opción de no industrializarse suponía una complementación muy estrecha con Europa ya que implicaba la incorporación masiva de productos para abastecer el mercado interno. En ese momento y en esas circunstancias el modelo fue exitoso.

Luego del derrocamiento de Rosas, los dirigentes argentinos y en particular los porteños depositaron una confianza ciega en los ferrocarriles como factor de modernización y de transformación económico social. De ello se deduce la política de fomento del ferrocarril a la que los sucesivos gobiernos adhirieron. Sin embargo, ello no evitó la presencia de algunos problemas que en el tiempo tendieron a solucionarse, por ejemplo la posibilidad de optar por un sistema de ferrocarril económico frente a los sistemas tradicionales y, por supuesto el papel que debía desempeñar el Estado. La adopción para el Ferrocarril Oeste de una trocha más ancha que la habitual de 1,676 m, no fue algo discutido ni surgido de un análisis técnico. Sin embargo como se pretendía llegar con este ferrocarril hasta Chile y allí usaban esa trocha, parece haber sido la solución más adecuada. Además, según la opinión de la época, las trochas ancha eran las más convenientes en Estados con amplios territorios. Adoptada esa trocha, la Provincia de Buenos

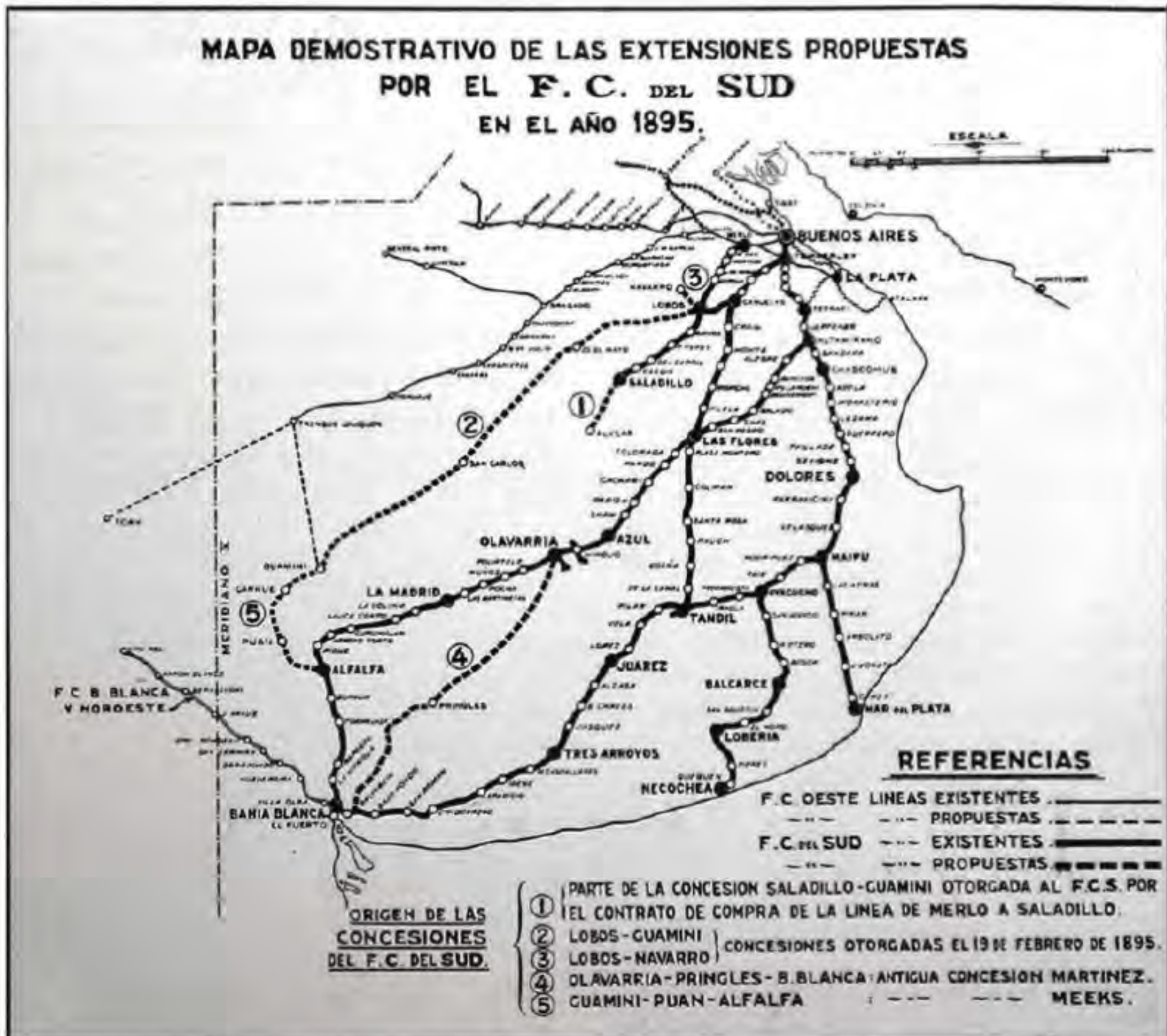


Fig. 3 Mapa extensiones-red ferroviaria. Fuente: Historia del Ferrocarril del Sud -Röginö Williams 1937

Aires se mantuvo en esa decisión, por lo menos durante el período que abarca esta obra.

Pero al finalizar la década del '60, cuando la escasez de recursos obligó al Directorio del Ferrocarril del Oeste a demorar la extensión de las líneas, se comenzó a pedir la reducción de la trocha a un metro, y hubo una campaña generalizada para continuar la construcción con la trocha más angosta. Esta campaña en pro de la reducción del ancho estuvo apoyada por el Departamento de Ingenieros Nacionales y como consecuencia, se adoptó esta trocha en el Ferrocarril de Córdoba a Tucumán.

En la Provincia de Buenos Aires, en cambio, el ing. Luis A. Huergo defendió el uso de la trocha ancha, en primer lugar mostrando los inconvenientes que la discontinuidad en el ancho aparejaba. El costo del cambio en el ancho de la trocha, resultaba excesivamente caro, además a causa de los trasbordos el tiempo de los transportes aumentaba un 30% y la diferencia en los costos de construcción no era tan grande para justificar el cambio. Basado en razones técnicas, fundamentalmente el tipo de suelo del territorio Argentino, Huergo, desde 1870, además de oponerse a la utilización de la trocha angosta, bregaba por la promulgación de una ley que fijara una única trocha en todo el territorio nacional. La Nación no hizo caso del consejo, pero si la provincia, que por ley del 25 de noviembre de 1871 dispuso que las vías de todos los ferrocarriles debían tener el mismo ancho que las del Oeste.

La ocupación y el control del extenso territorio fueron centrales en este proyecto siendo el avance de la frontera y las redes de comunicación sus herramientas principales. En 1880 Buenos Aires era un centro del latifundio por haber incorporado a través de la campaña del desierto, más de un millón de kilómetros cuadrados a la explotación rural. Políticamente se incentivaba la inmigración a fin de hacer productiva esta mayor cantidad de tierras, sin embargo cuando el inmigrante llega, la tierra bien ubicada y fértil tiene propietarios sólidos, en esta década culmina la etapa de la "Organización Nacional".

Se confió la integración geográfica del país al tendido de líneas férreas; donde llegaba el tren, llegaban la modernización y la prosperidad. La colonización, es uno de los factores más eficaces para fomentar el desarrollo de un país nuevo, porque es el mejor recurso para terminar con las grandes extensiones de tierras sin cultivo.

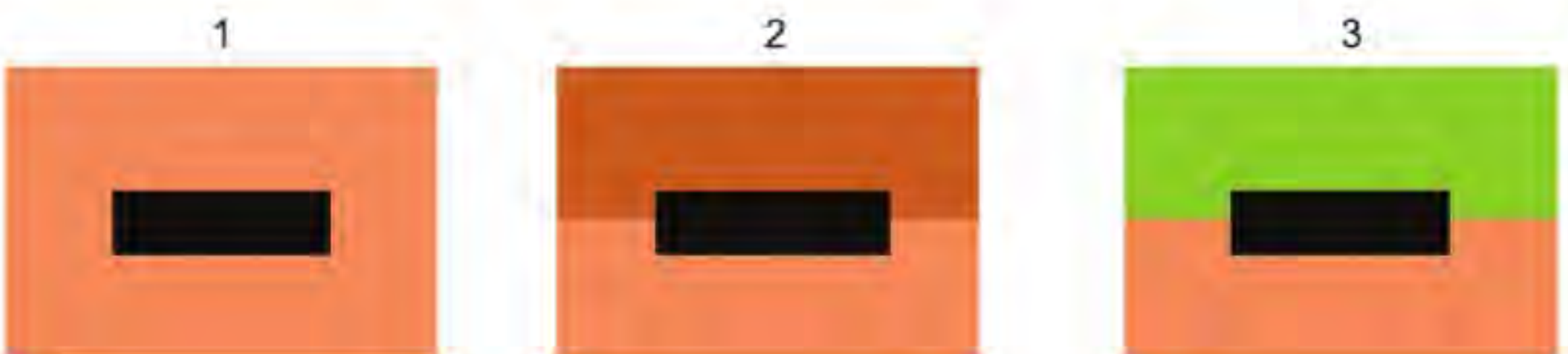
La Empresa del Ferrocarril del Sud, entonces, resuelve dar al nuevo colono tierras a bajo precio, entregándole lotes aptos para la agricultura, no mayores de 50 hectáreas, pero dotadas de sus respectivos alambrados, casa, agua, útiles de labranza y demás enseres que les permitiera afrontar ampliamente los trabajos con una relativa tranquilidad, pagándolas con facilidad dentro de las franquicias que le otorgaba.

El ferrocarril va convirtiendo a los mercados cuasi- locales en un mercado nacional, más eficiente al poner en producción recursos enormes que se encontraban ociosos como las grandes extensiones de tierra y permitiendo una rentabilidad mayor a las tierras que ya estaban siendo explotadas por el ahorro que significó la mayor rotación. La ocupación de las tierras, en gran parte con mano de obra inmigrante, se hace efectiva, diversificando la producción del sector rural y favoreciendo el crecimiento rápido de varios centros urbanos. En estas poblaciones se concentra la producción, se comercializa la misma, produciendo la demanda del sector agropecuario por bienes de consumo, materiales de construcción y bienes intermedios.

Las fronteras de la zona pampeana son empujadas más aceleradamente hacia el sur y el oeste. En la medida en que su seguridad se consolida, y las tierras que van quedando atrás son incorporadas gradualmente al proceso productivo.

Por este motivo parece significativa una aproximación al tema desde un punto de vista espacial y temporal.

Las estaciones ferroviarias instaladas entonces,



- 1- Estación central con crecimiento social homogéneo. Caso Vidal.
- 2- Estación central con crecimiento social heterogéneo. Caso Mar del Plata.
- 3- Estación como límite entre lo rural y lo urbano. Caso Dolores.

Fig. 4 Morfología urbana

constituyeron núcleos de áreas destacadas. La traza "corta" con la ortogonalidad de las calles, produciendo, en algunos casos, un camino férreo al puerto y la estación de ferrocarril se conforma como un núcleo centralizador.

En el caso específico, del Ferrocarril del Sud en el trayecto Dolores Mar del Plata encontramos distintas configuraciones urbanas determinadas por las estaciones ferroviarias.

CASO MAIPÚ

La fundación del pueblo comenzó a llevarse a la práctica en 1875, aunque la reserva de las tierras fiscales datase de 1866 y se concretara finalmente en terrenos particulares de propiedad de Francisco Madero a quien también le cupo la iniciativa de creación. Tras solicitar al gobierno la aprobación de traza, ofreció en donación los sitios para construir los edificios públicos, proponiendo el nombre de Maipú para la nueva población.

El 1º de abril de 1875 se expidió un decreto en el que se hizo lugar a lo solicitado, con la reserva de que tal aprobación no implicaba declarar al pueblo cabecera del distrito. Los trabajos de fundación se desarrollaron activamente y en 1878 contaba con iglesia, escuela, juzgado, plazas y cementerio, registrándose para esa fecha el traslado de las autoridades, que fue previo al decreto que erigió a Maipú en cabeza del partido homónimo ya que como otros pueblos, careció por mucho tiempo de centro poblado, lo que hizo que sus autoridades residieran en diferentes establecimientos de campo de la zona.

En 1870 se instala la 1ra. Comisión Municipal acompañando así desde entonces a la autoridad de los jueces de paz,

quienes ejercían solitariamente sus funciones desde la creación del distrito.

Ese mismo año, precisamente el 16 de octubre de 1872, el gobernador de la provincia, Dr. Mariano Acosta, promulga la ley N° 801, por la que se acuerda a la empresa Ferrocarril del Sud, una subvención de 500 libras por milla de vía férrea, para construir el ramal de Dolores a Maipú. La empresa tenía por obligación terminar el tramo en tres años, para acceder a la subvención.

En la gestión de este ramal hacia el sur, la empresa fue exonerada, en realidad desistió de ejecutar el ramal a Monte por Cañuelas, sustituyendo ese compromiso por la extensión a Maipú.

En el caso de la Estación de Maipú se observa una coordinación que no es frecuente en la traza, la vía ferroviaria en las inmediaciones del pueblo, acompaña la dirección de las divisorias de partidos, del parcelamiento rural, y finalmente del trazado de manzanas, quintas y chacras del poblado.

Así, el emplazamiento de la estación con una ubicación central, centralidad que comparte con la plaza, divide, al igual que la vía, a la ciudad en dos partes de superficies de un tercio y dos tercios aproximadamente.

La cuestión de cómo avanzar hacia el sur desde Maipú tuvo un momento de indecisión sobre a que punto de este territorio convenía a la empresa apostar, y aquí las razones y motivaciones fueron heterogéneas con el resultado de una bifurcación en dos ramales. El que se desvía por el sudoeste a Balcarce, o el que lleva a Mar del Plata.

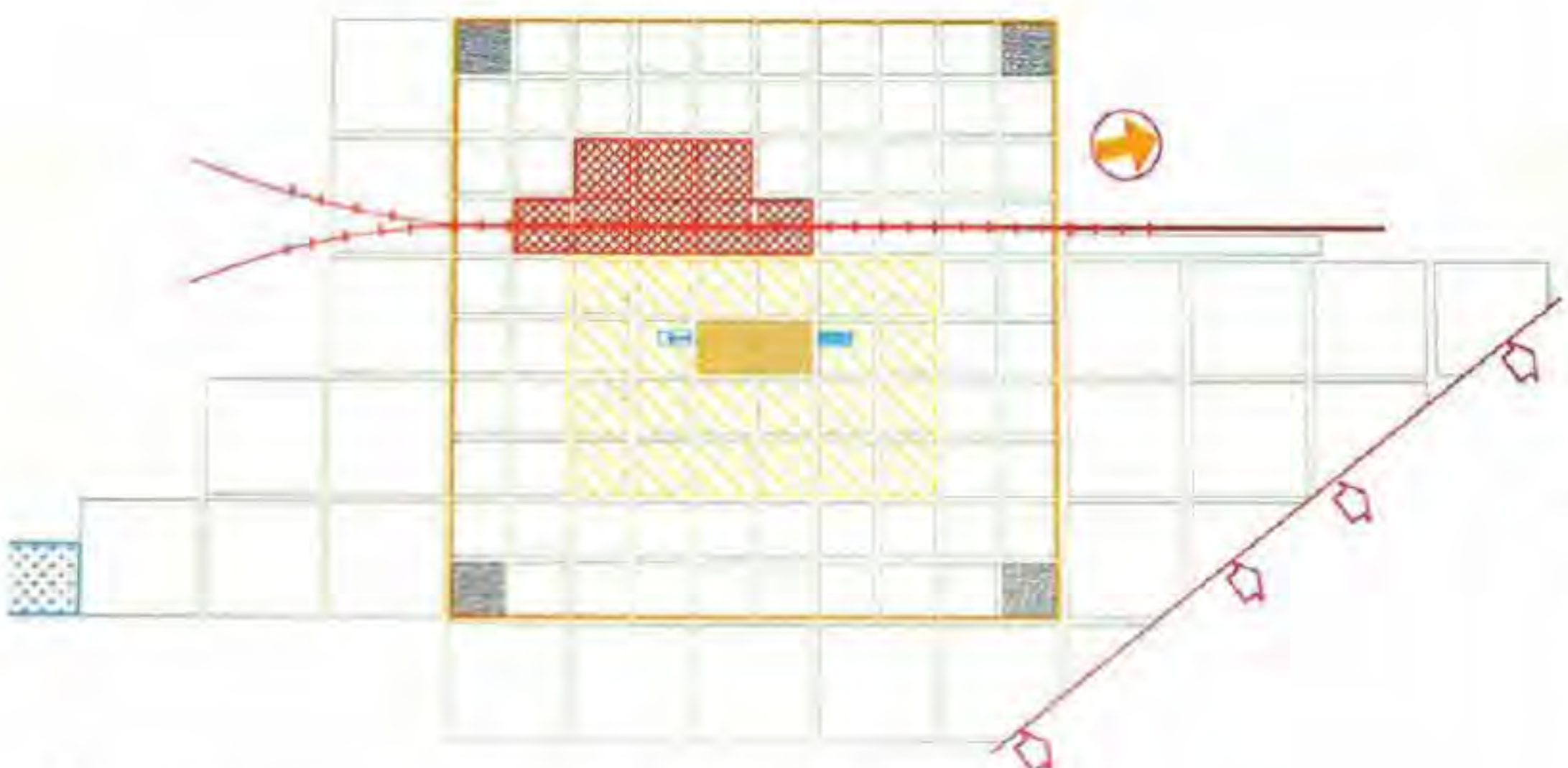


Fig. 5 Esquema del trazado fundacional de Maipú. Fuente: elaboración propia

REGIÓN	PROVINCIAS	1860	1865	1870	1875	1880	1885	1890	1895	1900
I	Buenos Aires	39	213	326	649	1070	2297	3135	4599	4791
I	Santa Fe		115	115	115	265	2266	3300	3613	
I	La Pampa							162	398	
I	Córdoba sur		28	500	500	659	993	1429	1633	
I	Córdoba n.			61	230	230	230	530	634	
I	Sgo. del Estero						191	500	1066	1200
I	Catamarca			189	189	189	362	362	431	
I	Tucumán				128	128	361	574	574	
I	Salta						144	258	258	
I	Jujuy							51	51	
I	La Rioja						153	153	470	
III	Entre Ríos		10	115	115	155	412	719	854	
III	Corrientes			50	50	55	120	400	431	
IV	San Luis			35	35	216	327	333	333	
IV	Mendoza					243	243	373	384	
IV	San Juan					84	84	84	84	
V	Río Negro								400	
V	Chubut						70	70	70	
	Total	39	213	732	1714	2432	4673	9400	14.462	16.609

Tabla1 DISTRIBUCIÓN DE LA RED FERROVIARIA ARGENTINA, por provincias 1860 / 1900 en kilómetros. Fuente: 1860 / 1890: la distribución es clara hasta 1875; luego estimada partiendo de datos citados en E. Rebuelto.

La finalidad de la Empresa era obtener mayor cantidad de materia prima para transportar y de esta manera acrecentar sus ganancias fomentando un capitalismo de base agraria, constituyéndose, asimismo, como el sistema de comunicación más eficiente. Las numerosas estaciones de ferrocarril que se construyeron marcaron el origen de pueblos y ciudades, y contribuyeron a definir el espacio habitado del país obteniendo resultados positivos desde la perspectiva de la integración social y la unidad nacional.

Por diversos motivos, técnicos, políticos y económicos, la rápida expansión de fines del siglo XIX en toda la región pampeana fue seguida, casi sin solución de continuidad, por una tendencia al estancamiento prolongado a poco de comenzado el siglo XX, concluyendo con la nacionalización, ineficiencia, déficit, cierre de ramales y talleres, levantamiento de vías, transferencia de tráficos y despidos masivos de personal; a pesar de que, a finales del siglo, en el mundo se redescubría el ferrocarril llegando a afirmar que habrá de ser el futuro del transporte.

COMIENZO DE LA DECLINACIÓN FERROVIARIA EN ARGENTINA

La crisis de los años '30 y el cierre de los mercados mundiales fueron algunos de los factores determinantes de la declinación de la actividad agropecuaria en nuestra región, en consecuencia los ferrocarriles se vieron afectados en la demanda de carga y por lo tanto también decayeron las inversiones de capital británico para su mantenimiento provocando un desgaste continuo y creciente de las estructuras edilicias y del material rodante.

Estos problemas se profundizaron debido a la situación bélica por la que atravesaba Europa.

A diferencia de lo que proponía la Ley de Ferrocarriles de 1907 de abastecer a las estaciones, por medio de una red de caminos que las vinculasen con los centros de producción, la solución que implementa el gobierno argentino para paliar la situación referente al transporte de cargas y pasajeros es fomentar la construcción de rutas paralelas a las vías férreas, como alternativa. Para ello, en 1932 se creó la Dirección Nacional de Vialidad que se financió mediante la creación de impuestos especiales.

La competencia que produjo el transporte automotor generó pérdidas económicas significativas, sobre todo en lo referente a cargas de corta y mediana distancia. Se sumaba a esto, la obsolescencia del material rodante y de las vías férreas. Todo ello determinó que la Empresa Británica vendiera en el año 1947, el patrimonio ferroviario al gobierno argentino en las condiciones en que se encontraba.

Este emprendimiento exigía acciones de una magnitud tal, que el gobierno no pudo afrontar y cuya consecuencia fue la larga agonía, de un sistema ya gravemente deteriorado dando el golpe final en la década de los '90, con el cierre de muchos ramales y el desguase de la otrora exitosa estructura ferroviaria, provocando la queja infructuosa de los habitantes de muchos pueblos para los que el ferrocarril constituía su único medio de comunicación. Es importante hacer una breve reflexión sobre otra actividad anexa al transporte ferroviario en si mismo pero, no por ello, menos trascendente en el crecimiento de un país, y que sufrió los mismos avatares. Los talleres ferroviarios

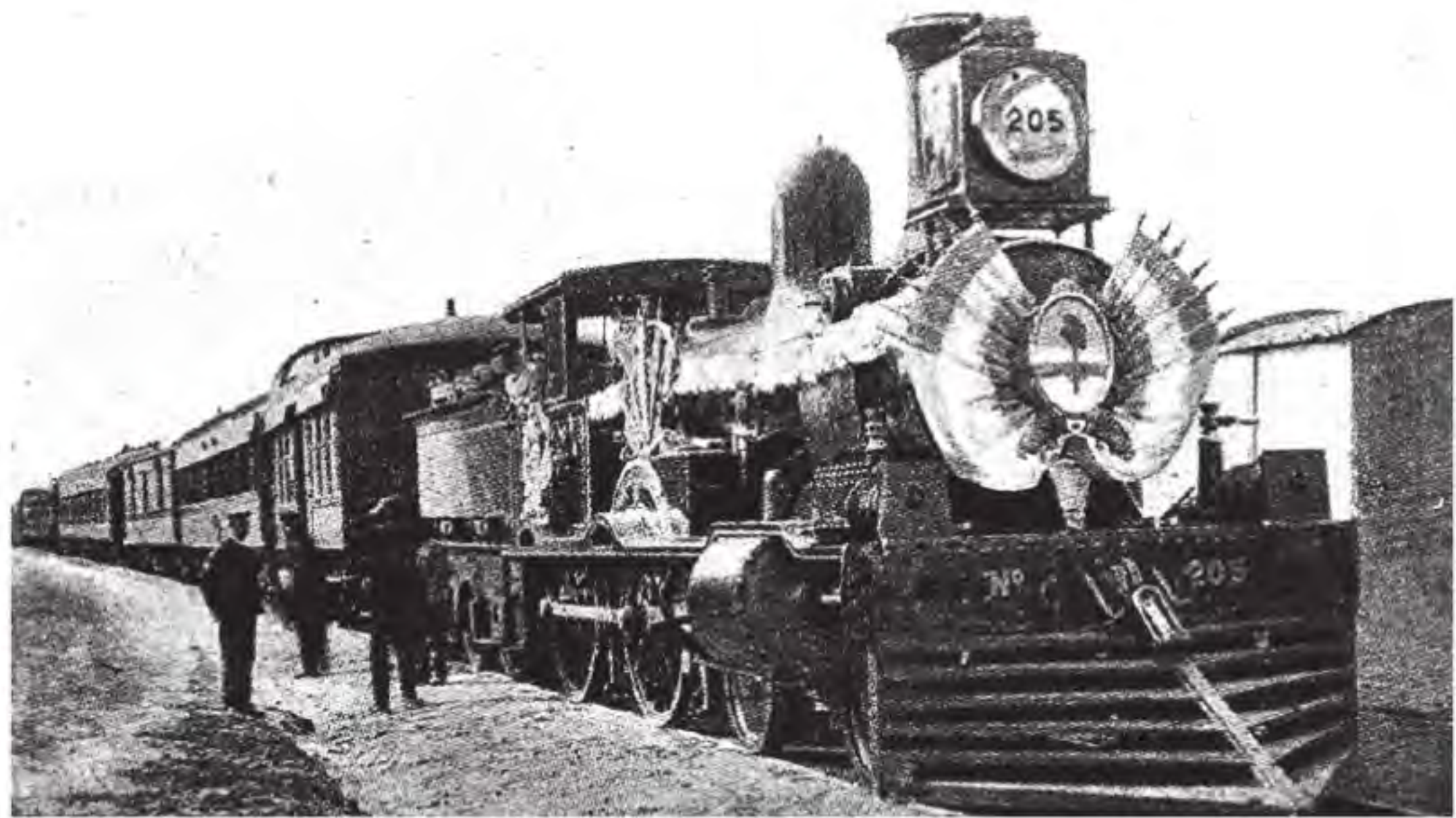


Fig. 6 Línea FC. del Sud. 1899. Fuente: Archivo Histórico de General Pueyrredón

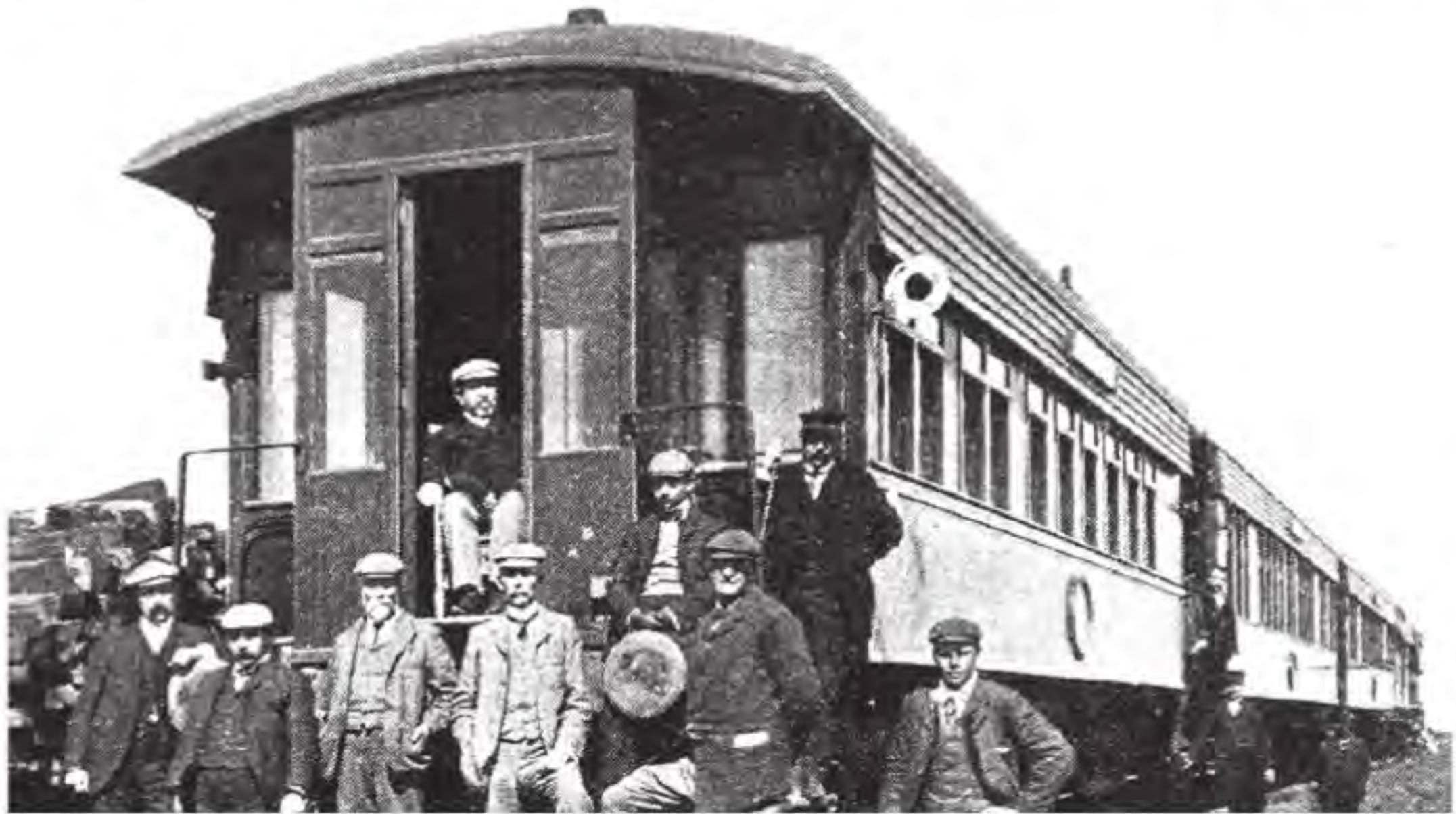


Fig. 7 Inspección de trenes. Línea FC. del Sud, Inspecciones. Fuente: Archivo Histórico de General Pueyrredón

han tenido el enorme mérito de haberse constituido siempre en generadores de mano de obra calificada, lo que facilitó el punto de partida del desarrollo industrial argentino. Por otra parte, muchas poblaciones se hicieron grandes e importantes alrededor de estos establecimientos. Los mismos cumplieron siempre las dos funciones inseparables e indivisibles: la del establecimiento metalúrgico - mecánico de alta complejidad. En un principio, los talleres ferroviarios eran utilizados para efectuar las reparaciones del material rodante, con un mínimo de incorporación de repuestos fabricados en los mismos, ya que el grueso de los piezas provenían de la importación. Luego, y en parte por el inicio de la crisis europea que desembocó en un conflicto bélico que envolvió al mundo en los años 40, lo cual modificó sustancialmente los sistemas de producción y

comercialización de los países que eran dueños de los ferrocarriles en nuestro país, lo obligaron a salir de la dependencia de la importación, lanzándose a la fabricación de elementos necesarios para su línea de producción, lo cual permitió ir diseñando poco a poco su tecnología, con las ventajas que ello implicaba generando una tecnología independiente.

Revalorizar también su función histórica en el desarrollo del país, será fundamental para pensar en una reconversión del sistema de trenes y de transporte, más globalmente, que hoy recupera vigencia.

Simultánea y contradictoriamente en la Cumbre de Río de Janeiro de 1992, el Gobierno Nacional suscribía un



Fig. 8 Estación Mar del Plata Sur. Fuente: archivo M. Rizzo

compromiso con las naciones participantes de reactivar el transporte ferroviario en una perspectiva de desarrollo sustentable y como medio no agravante ni deteriorante del entorno.

LA SITUACIÓN HOY

El desarrollo de una región, no puede pensarse sin tener en cuenta su sistema de transporte. En un esquema de país moderno la planificación de sus vías férreas debe considerarse prioritaria sobre el sistema de transporte automotor considerando que uno de los mayores problemas ambientales con los que nos enfrentamos es el cambio climático y el calentamiento global con sus secuelas económicas, ambientales y sociales.

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente 2004, se establece que el desplazamiento de una persona, un kilómetro en coche, supone unas emisiones de 120 gramos de dióxido de carbono, CO₂, principal causante del calentamiento global, mientras que si el desplazamiento se realiza en ferrocarril estas emisiones se reducen a 45 gramos. En el caso de transporte de cargas, la diferencia aumenta, ya que para desplazar una tonelada a lo largo de un kilómetro en camión, se emite 120 gramos de dióxido de carbono y sólo 23 gramos si se desplaza en ferrocarril. Estas no son las únicas diferencias, por nombrar algunas: el tema de los costos comparativos entre ambos transportes, la vida útil, el uso de la tierra que se necesita para el trazado de autopistas vs. vías férreas, la contaminación

ambiental por distintas emanaciones que provoca el transporte automotor, el bajo rinde, de este último, con referencia a la cantidad de pasajeros transportados provocando un mayor gasto de combustibles no renovables, la cantidad de accidentes que se producen en las rutas con sus pérdidas de vidas o invalideces permanentes, consecuencias que paga toda la comunidad, frente al ferrocarril considerado internacionalmente el medio de transporte mas seguro.

La Argentina es un país marítimo, no solamente tiene miles de kilómetros de costas y un mar epicontinental con aproximadamente 960.000 Km² de extensión sino que buena parte de su desarrollo y desenvolvimiento económico se basa en el comercio exterior, siendo los puertos protagonistas para que dicho comercio se lleve a cabo y participar de los flujos económicos y sociales a escala continental e internacional.

Pasaron casi veinte años desde las privatizaciones, que desmantelaron la red ferroviaria nacional, y a pesar de las promesas, son pocos los ramales que se han reactivado, sin embargo, el ferrocarril posee una importante presencia en el imaginario colectivo producto de la sensación de bienestar que parece evocar en los hombres la posibilidad de viajar. Esto y las posibilidades de desarrollo económico que implican tener una red ferroviaria eficiente, justifica, que al margen de los antecedentes relatados, se forjasen nuevas propuestas y se reflotasen otras, como por ejemplo la unión de los océanos Atlántico y Pacífico.

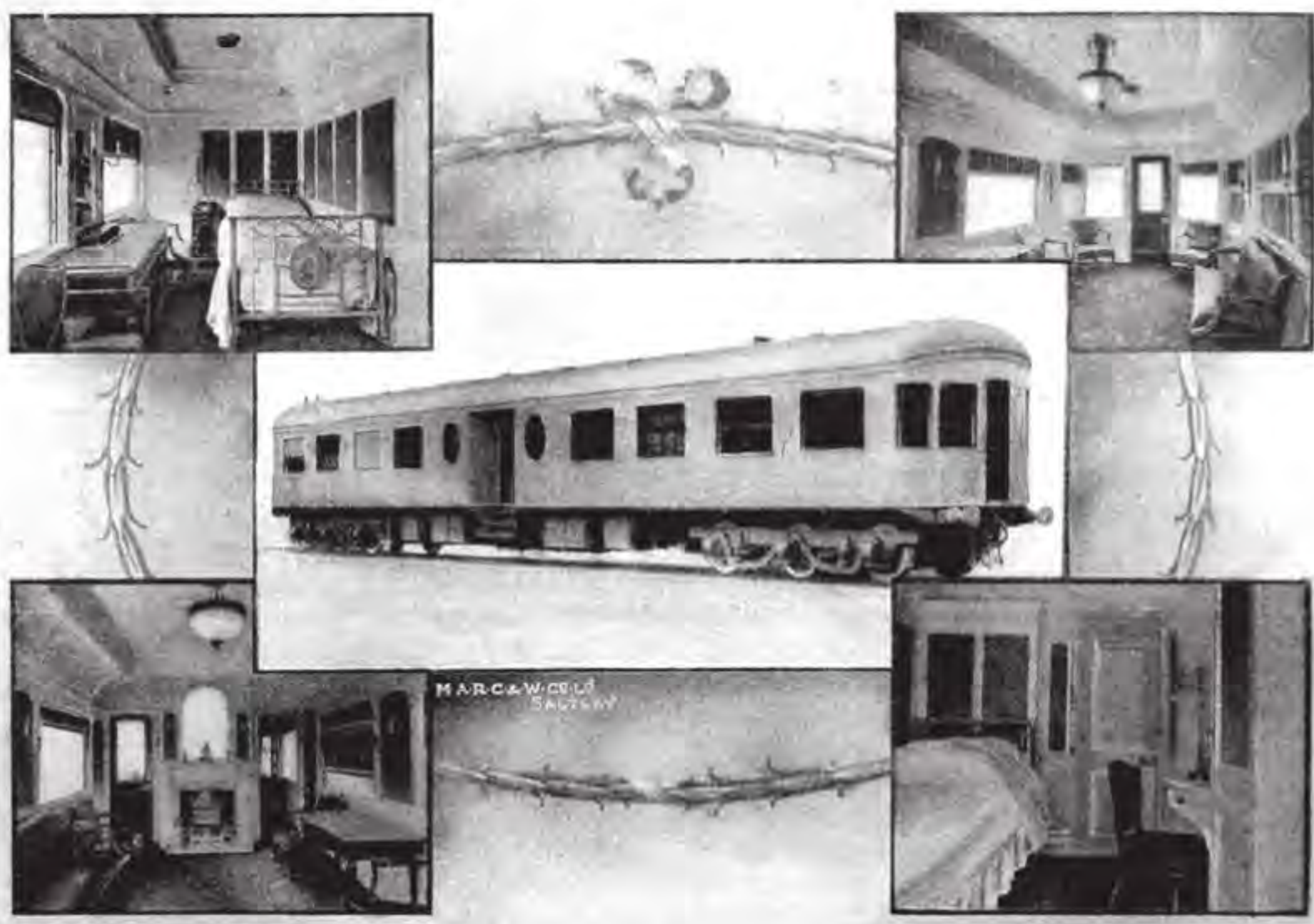


Fig. 9 Vagón Presidencial. Fuente: Archivo M. Rizzo

La construcción de redes continentales está en proyecto, del mismo modo que algunas líneas de pasajeros de larga distancia y la electrificación de ciertos servicios suburbanos. El Corredor Bioceánico ferroviario será de fundamental importancia para la integración, articulación y exportación en el Mercosur. Siendo soporte del sistema de infraestructura de servicios comerciales, de transporte y comunicaciones. El corredor será el factor de desarrollo para las economías regionales a través de la comercialización de productos regionales, salvando la mediterraneidad de muchas provincias. La concreción de este proyecto será, entonces, de gran importancia por sus connotaciones a nivel mundial, nacional y provincial.

Todo esto nos habla a las claras de las ventajas de promover el desarrollo ferroviario. Posiblemente no hay ningún país que sea más idealmente adecuado para este medio de transporte que la República Argentina. La razón fundamental de esta afirmación radica en el hecho de que el área de mayor densidad de tránsito es llana. Esto, además de facilitar el transporte en sí, favorece el desarrollo de industrias que se suma a la realidad agrícola-ganadera de la región pampeana y a la expansión de esas actividades hacia el interior. Ningún medio de transporte terrestre puede ser más conveniente que el ferrocarril para el traslado masivo de esos productos a largas distancias. Se suma a lo antedicho la recuperación de centros urbanos y la preservación de centros históricos brindándoles accesibilidad y articulando políticas de planificación adecuadas del uso del suelo que respeten los principios de un transporte

sustentable mejorando, asimismo, la calidad del aire a través de medidas de racionalización y eficiencia energética.

El progreso económico y la conservación del medio ambiente no son antagonistas se concilian en el ferrocarril bajo el concepto de desarrollo sustentable. Estas premisas deberían ser objetivo central y claves prioritarias para la investigación del transporte ya que este juega un rol clave en la vida diaria de las personas y es un factor decisivo en la competitividad económica y el empleo.

El futuro del ferrocarril, como enlace y mejoramiento de los movimientos del sistema productivo agro alimentario nacional, depende de su capacidad futura para atenderlos y, de decisiones macroeconómicas y de modernización.

¿TRENES DE ALTA VELOCIDAD?

Actualmente debemos distinguir entre dos modelos de transporte ferroviario, el de alta velocidad y el normal. El primero es difícilmente justificable desde diversos puntos de vista. Primero desde la óptica energética y territorial, es un modelo no sustentable por realizar un consumo energético desproporcionado y por el alto consumo de territorio debido a que la alta velocidad requiere de largas rectas y curvas de amplio radio por lo que la superficie ocupada es muy superior a la del ferrocarril normal. Segundo, desde el punto de vista social es un modelo elitista por el elevado costo de los viajes y escaso número de pasajeros que conlleva un alto costo de los boletos.



Fig. 10 Estación Mar del Plata Norte año 1912 vista desde la Av. Luro. Fuente: Museo Histórico Municipal Roberto Barili. Municipalidad de General Pueyrredón.

Desde el punto de vista netamente económico y ateniéndonos a lo que en su momento, oficialmente se dijo, el proyecto necesitaría de una inversión aproximada a unos 1300 millones de dólares, aunque algunos especialistas estiman que esa cifra no bajaría de los 3200 millones, es demasiado dinero para un trayecto que un tren convencional moderno que desarrolle una velocidad de 130 kilómetros por hora y vías adecuadas podría cubrir en 45 minutos más y a mucho menor costo.

El modelo normal es funcional a un crecimiento equilibrado, al descongestionamiento de rutas que hoy se han tornado peligrosas, al control político y a la cohesión del territorio nacional, a la provisión de seguridad ante situaciones extraordinarias como catástrofes u otras y básicamente a responder a las necesidades de traslado de personas y cargas, incluso aquellas consideradas de alto riesgo, a un costo comparativamente bajo.

Para llevar adelante un proyecto de modernización y adecuación del sistema ferroviario existente es necesario que el Estado recupere su rol protagónico en la planificación posibilitando el desarrollo y la integración regional potenciando la competitividad de ciudades y regiones y asuma la defensa de los usuarios y del patrimonio en el sistema de transporte.

En este sentido debe tener en cuenta una serie de circunstancias referidas a la recuperación y puesta en valor de conjuntos históricos ferroviarios, refuncionalización de estaciones existentes, construcción de nuevas estaciones, y de terminales multimodales o centros de trasbordo a fin de integrar transporte vial, fluvial o marítimo, aéreo, subterráneo u otros con el ferrocarril y de este modo lograr una unificación de los distintos sistemas en pos de una mayor eficacia. Inversiones en la renovación de vías, comunicaciones y material rodante, obras viales,

construcción de puentes, etc. En el aspecto político será indispensable el trabajo coordinado con los países vecinos para ponerse de acuerdo en los mecanismos facilitadores que permitan y apoyen un crecimiento ordenado de todos los países involucrados.

Es un desafío importante y seguramente los costos no son bajos, pero siempre serán inferiores a la instalación de un tren de alta velocidad y los beneficios serán repartidos en forma más equitativa y responderán mejor a las exigencias de una economía globalizada brindando servicios de calidad. La conformación territorial y su desarrollo socioeconómico en nuestro país han estado históricamente ligados al trazado de vías férreas.

Las potencialidades productivas del Mercosur y las aperturas de nuevos mercados en el mundo para la captación de esos productos requiere y requerirá el transporte de grandes volúmenes, especialmente de alimentos, que hacen al ferrocarril indispensable es, entonces, de fundamental importancia posibilitar corredores que unan los accesos a los dos océanos. Asimismo facilitar la circulación de trenes de pasajeros a lo largo de toda la región asegurará elevar y mantener la calidad de la infraestructura ferroviaria con sus consecuencias de expansión social e integración cultural. Muchos pueblos, desde fines del siglo XIX y comienzos del XX, han nacido con la llegada del ferrocarril y otros, en la década del '90, víctimas de los efectos de los procesos de las privatizaciones, que se llevaron a cabo impactando no solo en el ámbito específico del sistema ferroviario, han sucumbido quedando sumidas en el desasosiego y el desamparo sin el único medio de vinculación que las relacionaba con otras poblaciones, es por eso que proyectar y planificar un ferrocarril es en cierta manera diseñar un modelo de país y si nos proponemos tener una política de transporte sería, no podemos olvidar o simplemente dejar desaparecer el tren.



Fig. 11 Estación Mar del Plata Norte año 2008 vista desde la Av. Luro. Fuente: archivo personal

BIBLIOGRAFIA

AGOSTA, R. Vías para un desarrollo equitativo y sustentable Departamento Transporte de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. Universidad Católica y Universidad Torcuato Di Tella. (en línea).

Buenos Aires, agosto 2006. Disponible en: <http://www.fi.uba.ar/materias/6807/contenidos/Agenda%20>

DAMUS, S. Acerca de la planeación ferroviaria en la Argentina. Revista Desarrollo Económico VII 1967 N° 25, p. 77-92

DI TELLA G. y ZYMELMAN M. Las etapas del desarrollo económico argentino. Editorial Eudeba Buenos Aires. 1967.

GAZZANEO, J. y SCARONE, M. Cuadernos de Arquitectura Argentina 3ª Edición. Editorial Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, FAU/UBA. Buenos Aires .1967.

LÓPEZ, M. Historia de los ferrocarriles nacionales 1866-1886. 2ª Edición. Editorial Lumiere. Buenos Aires. 1994.

MULLER, L. y COLLADO A. Arquitectura y Organización del Territorio. En Colección Ciencia y Técnica. Serie Polis Científica. Publicación de la Universidad Nacional del Litoral. 1992 p. 47-62

ORTIZ, R. El ferrocarril en la Economía Argentina. 2ª Edición. Editorial Eudeba. Buenos Aires. 1958.

ROCCATAGLIATA J. Los ferrocarriles argentinos en el desarrollo nacional y la integración territorial. 2ª Edición. Editorial Colihue S.R.L. Buenos Aires. 1975.

ROGIND, W. Historia del Ferrocarril del Sud.1ª Edición. Buenos Aires Argentina. Editorial Estudios Gráficos Argentinos.1937.

SCALABRINI Ortiz, R. Historia de los Ferrocarriles Argentinos. Editorial Farmanuario Argentina. Buenos Aires. 1940.

SOARES, E. Ferrocarriles argentinos. Sus orígenes, antecedentes legales, leyes que los rigen y reseña estadística. 1ª Edición. Editorial Compañía Impresora Argentina. Buenos Aires. 1937.

TARTARINI, J. Arquitectura Ferroviaria. Editorial Colihue S.R.L. Buenos Aires. 2001.

VASALLO ROJAS, E. y MATUS GUTIÉRREZ, C. Historia de los Ferrocarriles Argentinos. Editorial de los Talleres Gráficos del Estado. Santiago de Chile, 1947.

WRIGHT WINTHROP R. Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico, 1854-1948. Traducción Josefina Osorio. Editorial Emece. Buenos Aires. 1980.

ZINGONI, J. Arquitectura Industrial: Ferrocarriles y Puertos Bahía Blanca, 1880-1930. Editorial de la Universidad Nacional del Sur. Serie Extensión. Bahía Blanca. 1996.

ZINGONI, J. Las ideas sobre las fundaciones urbanas en la legislación indiana (offset) Editorial Universidad Nacional de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura y Urbanismo Buenos Aires. 1988.