

Serie Difusión 21

Debates sobre ciudad y territorio

Los aportes del CIHaM
Centro de Investigación Hábitat y Municipios

David Kullock (coordinador)

Alicia Novick (coordinadora)

Artemio Abba

Martín Boy

Federico Collado

Ricardo De Sárraga

Moira Lijesthröm

Martín Lopo

Fernando Murillo

Teresita Núñez

Verónica Paiva

Nilda Pierro

Federico Robert

Mariana Schweitzer



EDICIONES FADU

nobuko

Debates sobre ciudad y territorio: los aportes del CIHAM / David Kullock ... [et al.];
 coordinado por David Kullock y Alicia Novick. - 1a ed. - Buenos Aires: Nohuko, 2010.
 410 p. - Il.: 21x15 cm. - (Serie Difusión / Jorge Alberto Kamos; 21)
 ISBN 978-987-584-294-6

1. Planificación. 2. Urbanismo. 3. Construcciones. I. Kullock, David II. Kullock, David.
 coord. III. Novick, Alicia. coord.
 CDD 711

Índice

Presentación
 David Kullock y Alicia Novick 7

1 La planificación ha muerto ... ¡viva la planificación!
 Revista al debate sobre la planificación urbana y las posibilidades de su superación
 David Kullock 15

Planos y proyectos 39

2 La ciudad y los grandes proyectos
 Alicia Novick 41

3 El derecho a Buenos Aires. Vivienda y ciudad en la zona sur
 Fernando Morillo 69

4 El caso Marabita. Reflexiones sobre el futuro del suburbio de los ricos
 Federico Colbacho 103

5 La construcción del territorio a partir de las redes ferroviarias
 Mariana Brevetto 139

Terminos 165

6 Buenos suburbanos sectoriales en el Área Metropolitana de Buenos Aires
 Antonio Pedro Albia 167

Escuela de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
 Serie Difusión
 Director: Jorge Ramos
 Editor: Rodrigo Hugo Ametastegui
 Diseño de tapa: Liliana Fogelhan
 Armador: Karina Di Pace

Hecho el depósito que marca la Ley 11.723
 Impreso en Argentina / Printed in Argentina

La reproducción total o parcial de este libro, en cualquier forma que sea, idéntica o modificada, no autorizada por los editores, viola derechos reservados; cualquier utilización debe ser previamente solicitada.

© 2010 Nohuko
 ISBN 978-987-584-294-6
 Septiembre de 2010

Este libro fue impreso bajo demanda, mediante tecnología digital Xerox en
 Intlográfica de Voros S.A. Bicarelli 1160, Ciudad de Buenos Aires.
 intlog@intlografica.com www.bibliografica.com

Venta en
 Librería ACCIONA C167
 Florida 68 y Local 18 c1005AM Buenos Aires - Argentina | Tel: 54 11 4314-6303 - Fax: 4314-7135
 E-mail: cpe@accionap67.com www.cpe67.com

ISSN Ciudad Universitaria
 Pabellón 3, Planta Baja c1428UNA Buenos Aires - Argentina | Tel: 54 11 4786-7244

5. La construcción del territorio a partir de las redes ferroviarias

Mariana Schweitzer

La Argentina llega a principios del siglo XXI con un sistema ferroviario devastado, con pocos trenes de carga recorriendo el país, ferrocarriles de pasajeros en el AMBA circulando en condiciones deficitarias, y trenes interurbanos prácticamente inexistentes, producto del torнадо neoliberal que privatizó los servicios en nuestro país, incluyendo los de operación de los ferrocarriles.

A partir del año 2004 se produce un cambio sustantivo: el Gobierno Nacional asume la prestación de los servicios interurbanos de pasajeros y plantea un conjunto de planes y proyectos, de los cuales algunos han avanzado hacia procesos de licitación y adjudicación.

Entre esos proyectos, se elaboraban propuestas destinados a construir una red ferroviaria de alta velocidad. Según se lee en los documentos, las obras serían capaces de mejorar las comunicaciones entre los espacios nacionales más densamente poblados, y de optimizar los servicios y los tiempos de viajes entre estos puntos.

Sin embargo, un análisis más detallado de las diferentes propuestas en danza permite, por un lado, poner en cuestión la escasa relación entre los proyectos de esta nueva etapa con los planes que se están formulando y, particularmente, en relación a los proyectos de mayores velocidades, la intencionalidad de invertir en infraestructuras de complejas tecnologías, con las restricciones en el alcance de los beneficios que la alta velocidad implica, sobre un territorio que padece un sistema ferroviario deteriorado y obsoleto, con redes férreas des-

La Construcción del Territorio a partir de las redes ferroviarias

Mariana Schweitzer

1. Introducción

La Argentina llega a principios del siglo XXI con un sistema ferroviario devastado, con pocos trenes de cargas recorriendo el país, ferrocarriles de pasajeros en el AMBA circulando en condiciones deficitarias, y trenes interurbanos prácticamente inexistentes, producto del tornado neoliberal que privatizó los servicios en nuestro país, incluyendo los de operación de los ferrocarriles. En dicho año se produce un cambio en la gestión.

A partir del año 2004, el Gobierno Nacional asume la prestación de los servicios interurbanos de pasajeros y plantea un conjunto de planes y proyectos, de los cuales algunos han avanzado hacia procesos de licitación y adjudicación.

Entre esos proyectos, se elaboraban propuestas destinados a construir una red ferroviaria de alta velocidad. Según se lee en los documentos, las obras serían capaces de mejorar las comunicaciones entre los espacios nacionales más densamente poblados, y de optimizar los servicios y los tiempos de viajes entre estos puntos.

Sin embargo, un análisis más detallado de las diferentes propuestas en danza permite, por un lado, poner en cuestión la escasa relación entre los proyectos de esta nueva etapa con los planes que se están formulando y, particularmente, en relación a los proyectos de mayores velocidades, la intencionalidad de invertir en infraestructuras de complejas tecnologías, con las restricciones en el alcance de los beneficios que la alta velocidad implica, sobre un territorio que padece un sistema ferroviario deteriorado y obsoleto, con redes férreas desmanteladas que fueron dejado fuera del mapa a muchos pueblos y a sus habitantes.

Pues, si bien ninguna red por sí misma garantiza el desarrollo y la articulación de un territorio, se deben considerar no solamente los aspectos económicos, comerciales o de velocidad de los contactos, debido a que entran en juego aspectos sociales, culturales y ambientales más complejos. Cuando se definen redes de infraestructura o algún componente de una red, se está decidiendo también qué tipo de territorio se pretende producir; se decide qué se quiere trasladar y hacia qué lugar, qué puntos se busca conectar; se define qué es lo que interesa que circule por ese sistema o nueva conexión.

Los territorios están conformados por lugares que necesitan ser puestos en relación. Ello se manifiesta en la existencia de caminos, puntos fuertes, repliegues, espacios diferenciados, discontinuidades que remiten a modalidades de integración, exclusión, agregación y segregación del espacio.

En ese sentido, las redes de transporte y de circulación remiten a la puesta en valor de los territorios pero también a las diferentes modalidades de configuración y apropiación del espacio. La disposición de las redes y sus características inciden en la distribución de la población. Son soporte de actividades productivas y del sistema de asentamientos, actúan y modifican las condiciones de los territorios, dando lugar a configuraciones territoriales que posibilitan o potencian el desarrollo socioeconómico. De este modo, las infraestructuras, su disposición y sus características están vinculadas a las demandas de los distintos modelos de acumulación. En cada etapa

son necesarias determinadas infraestructuras que permitan la adecuación de la movilidad de personas y de mercancías a las demandas del modelo económico territorial que se pretende estructurar.

En definitiva, en torno de las decisiones acerca del transporte, es posible visualizar quienes se benefician con la nueva inversión –que sectores mejoran su situación y conectividad- y quienes se perjudican. Las nuevas dinámicas de actores, tanto de los que generan estas obras como de aquellos que hacen uso de ellas, en el rol del Estado, que participa no solamente en la regulación sino también con subsidios e inversiones directas, muestran las lógicas que están por detrás de las transformaciones territoriales. La toma de decisiones incide en las discontinuidades y en los desequilibrios territoriales, densidades de uso, segregación y exclusión. Pues, en las discontinuidades, la valorización o la segregación que resulta de la construcción de redes de infraestructura se pueden medir los alcances de las políticas públicas.

Desde esa perspectiva, este trabajo examina el escenario ferroviario actual y los planes y los proyectos que se están promoviendo desde el gobierno nacional y la actual gestión, particularizando en los proyectos de alta velocidad por las relaciones diferenciales que se producen entre el transporte ferroviario y el territorio.

2. Infraestructura y territorio

La infraestructura de transporte desempeña un papel central en la organización de los territorios. Cada modelo de desarrollo supone y demanda la existencia de determinada infraestructura que lo acompañe y lo viabilice. El transporte se concibe para superar las distancias físicas entre los lugares de producción y de consumo. Los avances tecnológicos y la aceleración de los tiempos de circulación habilitan la integración de espacios y mercados al sistema económico.

Como ejemplo, podemos mencionar las necesidades de interconexión mínimas que existían en forma previa a la Revolución Industrial y al surgimiento del capitalismo, cuando el modo fluvial y marítimo se desarrollaron para la colocación de las mercancías que luego, con el cambio en las formas de producción y el incremento de productividad en la segunda fase de la revolución industrial y la crisis por sobreproducción, resultaban insuficientes frente a la necesidad de ampliar los mercados. Es así que el desarrollo del transporte terrestre, con eje en el ferrocarril, fue funcional para abaratar los costos de traslado y acceder a nuevos territorios. El transporte ferroviario viabiliza y posibilita dicho proceso y contribuye a superar esa crisis del capitalismo.

La accesibilidad de un lugar se define como la mayor o menor facilidad con la cual ese lugar puede ser alcanzado a partir de uno o varios otros lugares, por uno o varios individuos susceptibles de desplazarse con la ayuda de todos o algunos de los medios de transporte existentes. Entonces, la accesibilidad no se refiere solamente a la posibilidad de alcanzar o no un lugar, sino también a la forma del desplazamiento, a la dificultad de la puesta en relación, a las tensiones espacio-temporales. Desde esa perspectiva, los desplazamientos se pueden analizar desde distintas perspectivas, la económica, política, social y cultural, todas ellas involucradas en procesos de valorización y diferenciación espacial (Gomez Piñeiro, 2000).

Pierre Bourdieu señala que el espacio físico está vinculado a localización, desde un punto de vista relacional y, por otro lado, que el espacio social está en relación con la posición que ese espacio ocupa en un rango, en determinado orden que, a su vez, implica una jerarquía. Por lo tanto, la posición de un agente en el espacio social estaría caracterizada por su posición relativa con respecto a otros lugares, por la

distancia que lo separa de ellos, y por las estructuras del espacio social inscritas en el espacio físico. Bourdieu, en función de los distintos modos de producir territorio, define dos tipos de relaciones: las “uniones territoriales verticales”, como aquellas generadas entre lugares distantes y asimétricos, con relaciones de subordinación, y las “uniones horizontales”, siendo éstas las que se producen entre los lugares sobre la base de solidaridades locales, contiguas (Bourdieu, 1999).

En un territorio, lo que está en disputa es el cómo, para qué y el para quiénes de un espacio determinado. Los usos y su organización. En este sentido, Haesbeert señala que el territorio es una construcción humana, apropiado socialmente. Este geógrafo concibe al territorio como el resultado de un proceso de territorialización que implica un dominio (aspecto económico-político) y una apropiación (aspecto simbólico-cultural) de los espacios por los grupos humanos. Los anclajes territoriales les permiten a los actores hegemónicos el control y el manejo de los recursos territoriales y de los bienes naturales asociados a estos. Entonces, la noción de territorio permite el análisis las relaciones de dominación y de las disputas por los recursos (Haesbeert, 2004).

Acordando con esto, analizar el territorio, la localización de actividades y sus interrelaciones, implica la visualización de un proceso que involucra relaciones de poder y, por ello, distintas formas de apropiación del espacio. La infraestructura de transporte, como posibilitadora o facilitadora de interrelaciones, tiene un rol preponderante en la organización de los territorios. Contribuye a fortalecer determinados vínculos, que permiten ciertos flujos, asociados a la demanda de algunos actores sociales.

Las estructuras físicas o artificiales, tienden a fijar discontinuidades que implican sistemas que entran en contacto a lo largo de estas discontinuidades y actores que las generan. La movilidad es selectiva ya que los actores se posicionan de diferentes maneras respecto a los flujos y a las conexiones. Así, las redes garantizan fluidez y al mismo tiempo heterogeneidad de los territorios. Redes globales articulan sectores de la población, individuos, regiones y ciudades, excluyendo al mismo tiempo a otros sectores de la población, individuos y territorios. Redes que significan actores que hacen uso de ellas, articulación y facilitación de interrelaciones entre puntos selectos del territorio.

Respecto a la discontinuidad espacial, Jean-Christophe Gay plantea una diferencia entre las “discontinuidades naturales” y las “discontinuidades artificiales”, señalando que el medio físico-natural influye en la heterogeneización del espacio en base a las fronteras naturales, pero que en la medida que se acentúa la ocupación y puesta en valor de los territorios y se acelera su antropización, estas discontinuidades “estáticas” dejan lugar a las discontinuidades “dinámicas”, que a veces tienden a ser naturalizadas para disimular el juego de los actores (Gay, 1995).

Frecuentemente, los nodos, por ser lugares de acceso a las redes, son lugares de poder, distintos de otras partes del territorio y jerarquizados en función de la calidad del servicio que son susceptibles de ofrecer por intermedio de las redes que los sirven.

Finalmente, cabe mencionar que los distintos tipos de infraestructuras se vinculan de manera diferente con los territorios sobre los cuales se asientan. Son diferentes las relaciones que se establecen entre una autopista, una red ferroviaria regional o de altas prestaciones, con varios puntos de acceso y egreso, y con comportamientos más asimilables al de un corredor, de los efectos o relaciones generadas por las conexiones aéreas o por las redes de altas velocidades, que traspasan los territorios como tuberías pasantes. Por ello, cuando se opta por el desarrollo de alguna

infraestructura, amerita analizar que territorio interesa configurar, y el rol que la accesibilidad juega en esa estrategia.

3. El ferrocarril como estructurador del territorio argentino

En el sentido, el territorio argentino se fue configurando con los sucesivos modelos de ocupación y desarrollo, fuertemente dependientes de la economía internacional, tanto en la valorización de los recursos, como en su organización política y espacial. El transporte facilitó la implementación de los modelos de desarrollo.

Durante el período colonial, gran parte de lo que actualmente es territorio argentino tenía su epicentro en la región del Noroeste. En esta primera etapa, bajo el Virreinato del Alto Perú, se generó centralidad hacia Lima, su capital, y sobre las vías de circulación hacia esta ciudad se fundaron las primeras ciudades. La economía tributaba a Lima y la estructura socioprodutiva estuvo estrechamente vinculada al comercio con el Alto Perú. Las regiones de Cuyo y del Nordeste tuvieron un desarrollo relativo, en este último caso fuertemente vinculado a las Misiones Jesuíticas.

Con la creación del Virreinato del Río de la Plata el territorio argentino cambió su centralidad. Se organizó alrededor y en función del puerto de Buenos Aires, con caminos interiores hacia esta ciudad-puerto y de allí al exterior.

Con la independencia del país, se produce una puja de intereses entre los actores del interior del territorio y los de la ciudad de Buenos Aires, estando estos últimos asociados a capitales provenientes fundamentalmente de Gran Bretaña, los que imprimieron sus políticas. No casualmente la puja sobre el dominio de la Aduana de Buenos Aires constituyó durante décadas una de las más conflictivas disputas entre unitarios y federales.

Después de la segunda mitad del siglo XIX se comienza a poner en marcha el modelo agroexportador. Los primeros tendidos ferroviarios en la Argentina fueron construidos entre 1860 y 1870. Llegaban a Buenos Aires, trasladando cargas y pasajeros interconectando distintas zonas del país. Construidos en función de las necesidades de los productores capitalistas y no de los intercambios al interior del país, fueron mayormente inversiones que tuvieron por objetivos vehiculizar y abaratar la comercialización de materias primas por ese puerto.

Como resultado de esta modalidad de integración al modelo agroexportador, se verificó un desarrollo desigual de los territorios, con la constitución de áreas integradas en redes a través del transporte ferroviario. En la región pampeana se concentraron inversiones privadas hacia el Puerto de Buenos Aires, con el tendido radial funcional al modelo, mientras que en otras regiones, con baja o nula rentabilidad económica, fue la intervención del Estado la que las conectó a través de los ferrocarriles de fomento.

En las primeras décadas del siglo XX avanzan los kilómetros de vías pero no se renuevan ni se invierte en las infraestructuras que empiezan a resultar obsoletas. A partir de la década del '30, con la crisis del modelo agroexportador y el surgimiento del modelo de industrialización por sustitución de importaciones orientado a los mercados internos, se concentra el crecimiento en los grandes centros urbanos ya existentes; en particular, en Buenos Aires y otras ciudades del interior.

El pasaje del modelo de industrialización sustitutiva al exportador significó la aparición de nuevas demandas, la modificación de los criterios de localización de actividades, fuerza de trabajo y de los flujos e intercambios.

En 1948, durante la presidencia de Juan D. Perón, todas las empresas ferroviarias fueron nacionalizadas. Pocos años después, comienza el desarrollo caminero y la competencia va haciendo retroceder el transporte ferroviario respecto al automotor.

Durante la presidencia de Arturo Frondizi, y hasta 1961, se puso en práctica a instancias del Banco Mundial el Plan Larkin. Este plan incluía una larga serie de cancelaciones y levantamiento de vías. En este contexto, dejaron de recorrer trenes en gran parte de la provincia de Buenos Aires; los ramales del ex Ferrocarril Patagónico y del Ferrocarril Roca entre otros. Las medidas esbozadas por el Plan Larkin fueron profundizadas a partir de la dictadura militar del 76 con nuevas cancelaciones

A comienzos de los 90, durante la presidencia de Carlos S. Menem, las empresas del Estado fueron privatizadas con el argumento de mejorar la prestación de los servicios. Se transfirieron a las provincias la operación de los servicios interurbanos en 1992 (Decreto N°1168) y en pocos casos pudieron seguir operando. Esto significó la desarticulación de la red y la desaparición de la gran mayoría los trenes interurbanos, y con ello, muchos pueblos que tenían al ferrocarril como motor de sus actividades, fueron transformándose en “pueblos fantasmas”.

La eficiencia económica pretendida significó la supresión del 80% de los trenes. Se agudizó la discontinuidad espacial y los desequilibrios regionales. La red decreció de un total de casi 44.000 km que tenía en 1960, a 41.463 km en 1976 y a 34.113 km en 1980. Sin embargo, a la fecha, el subsidio del Estado es tres veces mayor del que se otorgaba antes de las privatizaciones, y solamente abarca una porción reducida del territorio, concentrada en el AMBA.

4. La Gestión del siglo XXI

Es así que a principios del siglo XXI se llega con pocos los trenes interurbanos recorriendo el país, de los cuales la mayoría lo hace en condiciones subestándar, y servicios del AMBA con similar nivel de deterioro, en tanto en materia de transporte de carga se encuentra en operaciones cerca del 40% de la red. En estos últimos años, con el cambio de gestión, se viene planteando desde esferas oficiales la necesidad de rehabilitar el sistema ferroviario. Se han recuperado algunos ramales, mejorado otros, realizado planes que incluyen numerosos proyectos. Se ha realizado inversiones directas en infraestructura ferroviaria, pero, sin embargo, los avances han sido escasos. La obsolescencia, la falta de mantenimiento y el deterioro no han sido revertidos y siguen siendo noticia en la prensa de todos los días.

Entre los anuncios, podemos destacar en principio la reasunción en 2004 por parte del Estado, de la prestación de servicios de pasajeros interurbanos; por otro lado, la formulación de un conjunto de proyectos en el 2005 (Decreto N°1683) y en el 2007 (Plan Estratégico Territorial).

En el año 2004, con la firma del Decreto N° 1261 (27/09/2004), el Estado Nacional reasume la prestación de los servicios ferroviarios interurbanos de pasajeros de largo recorrido de trazado interjurisdiccional que habían sido derogados en 1992. En este Decreto se han planteado como objetivos recuperar y desarrollar el modo ferroviario para el transporte de pasajeros, preservar el medio ambiente, mejorar las condiciones socioambientales y “*el desarrollo sustentable y sostenido de la población*”.

Hacia fines del año 2005, con la firma del Decreto N° 1683 (28/12/2005) se aprobó el “*Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes, a fin de*

garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido, cuyos trazados incluyen jurisdicciones provinciales y del Área Metropolitana de Buenos Aires”. Dentro de este Programa se presentó un listado de obras en varios ramales interurbanos y del AMBA, con velocidades de hasta 100 km/hora (Cuadro N°1).

Este Decreto luego fue complementado con el N° 187/2006, que determinó el procedimiento de contratación de obras, y con el N° 328/2006 que determinó las obras a realizar en el año 2006, y estableció la posibilidad de incorporar proyectos en forma posterior. En el marco de esta normativa, el Decreto N° 545/2006 (5 de mayo de 2006) exime el pago de derechos de importación y otros tributos a la importación de bienes con destino a provisión, modernización y desarrollo del sistema ferroviario.

Cuadro N° 1
Proyectos incluidos en el Decreto N° 1683 (2005)

1	Rehabilitación del ramal Concepción-Tucumán
2	Reparación de vías en los servicios entre Rosario, Santa Fe, Tostado, Gral. Pinedo, Avia Terai y Güemes
3	Reparación de 365 Km. de vías entre Tucumán–Jujuy y Güemes-Socompa
4	Rehabilitación del ramal Concepción-Trancas para servicios de pasajeros
5	Renovación de vías en el corredor Buenos Aires-Córdoba (900 Km.) para circular a 100Km/hora
6	Renovación de vías en el corredor Buenos Aires-Tucumán (852 Km.) para circular a 100Km/hora
7	Mejoramiento del ramal entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones
8	Mejoramiento de las vías entre Gral. Guido-Gral. Madariaga - Aguara y Carmen de Patagones
9	Reparación y renovación de vías para el trayecto entre Buenos Aires y Santa Rosa
10	Mejoramiento y renovación de vía entre Zárate y Rosario
11	Mejoramiento de vías entre Lacroze y Posadas para llegar a circular a 80km/hora.
12	En el Área Metropolitana, trabajos sobre las líneas Belgrano Norte, Urquiza y Subterráneos, Mitre y Sarmiento, Belgrano Sur y San Martín, que abarcan desde trabajos de señalización, obra civil, compra de material rodante y electrificación

Fuente: Elaboración Propia a partir del Decreto 1683.

En paralelo a las decisiones que el Gobierno fue tomando en materia de infraestructura, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, realizó el Plan Estratégico Territorial, PET (Plan Estratégico Territorial. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2007).

En ese plan, en referencia a la inequidad territorial que produce el mercado como principal factor determinante en la inversión en infraestructuras, se destaca la necesidad de “*promover el desarrollo de las regiones rezagadas y de las comunidades que en ellas habitan y ya no exclusivamente en los requerimientos de una economía volcada hacia el exterior*” junto a la necesidad de “*modificar las tendencias, las dinámicas del mercado que tiende a concentrar la inversión en las regiones que ofrecen condiciones apriorísticas favorables, dadas las ventajas comparativas de las economías de aglomeración*” (Plan Estratégico Territorial. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2007:22).

El PET se plantea como objetivos intervenir sobre la organización territorial del país y de cada una de sus regiones, mejorar el nivel de desarrollo de las redes urbanas nacionales, provinciales y locales, incrementar y racionalizar la dotación de infraestructuras, trabajar sobre las zonas más rezagadas y menos dinámicas, y estimular y mantener el orden territorial y la capacidad de gestión de las administraciones más dinámicas.

El documento del Plan presenta, por un lado, los denominados “Principales proyectos de impacto regional” (Cuadro N° 2) y, al mismo tiempo, una cartera preliminar de iniciativas, programas y proyectos de infraestructuras y equipamiento producto de las solicitudes de cada provincia y de su compatibilización y complementación con las políticas sectoriales que impulsan los distintos organismos que forman parte del Ministerio de Planificación.

Cuadro N° 2
Plan Estratégico Territorial. Principales Proyectos de Impacto Regional

1	Franja Norte	Rehabilitación del FFCC Jujuy -La Quiaca
2		Tramo Avia Terai- Puerto de Barranqueras
3		Conexión ferrouurbanística Reconquista – Goya
4		Sistema Ferroviario multitrocha Paraná- San Jaime de la Frontera
5		Reactivación ramal Sunampa- Santiago del Estero
6		Ferrovía Posadas - Bernardo de Irigoyen
7		Construcción y rehabilitación del FFCC Belgrano. Ramales La Rioja y Catamarca
8	Franja Centro	Construcción y rehabilitación del FFCC Belgrano en los ramales San Juan y San Luís
9		Reconstrucción del ramal Paraná- Concepción del Uruguay
10		Reconstrucción del ramal Río Primero - Sebastián El Cano (Córdoba)
11		Ramal ferroviario Concordia- Ibicuy
12		Puesta en funcionamiento del tren de alta velocidad Córdoba-Rosario-Buenos Aires
13		Construcción del FFCC Trasandino Central Mendoza-Los Andes (Chile)
14		Obras de infraestructuras sobre la red ferroviaria de las líneas Gral. Mitre, Roca y Sarmiento
15		Franja Sur
16	Construcción del ramal ferroviario Choele Choel - San Antonio Oeste	
17	FFCC San Antonio Oeste-San Antonio Oeste-Puerto Madryn y Trelew	
18	Reconversión y mejora del FFCC desde Puerto Deseado -Jaramillo	
19	Reconversión del FFCC Río Gallegos- Río Turbio y Río Turbio-Puerto Natales-Calafate	
20	Traza nueva FFCC Esquel- límite con Santa Cruz	

Fuente: Elaboración propia en base al PET

Nota: En negrita los proyectos emprendidos en distintos grados de avance.

Por fuera de los planes y proyectos, a partir del año 2004 y por la falta de condiciones mínimas en la prestación de los servicios, el Estado le ha quitado la concesión a varias empresas. Uno de estos casos fue el del grupo Transportes Metropolitanos, que perdió la concesión de los ferrocarriles Roca y Belgrano Sur en el 2007¹ y la del San Martín en 2004². A efectos de mantener la prestación de estos servicios, se creó un sistema mixto entre la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE) que integran los otros tres operadores ferroviarios del AMBA, TBA, Ferrovías y Metrovías, que aportan el manejo empresarial, y el Estado, a cargo de las inversiones, gastos operativos y sueldos.

Otra decisión que se han tomado en estos años es la de *otorgar la prestación de servicios en forma provisional* a empresas, privadas, provinciales o mixtas. Así es que se le concesionó a Nuevo Central Argentino (NCA), a través de FERROCENTRAL, el servicio de pasajeros, en una primera etapa, entre las ciudades de Villa María y

¹ Decretos 591/2007 para la cancelación de la concesión del Gral. Roca SA. y 592 /2007 la del Belgrano Sur SA., ambas del 22 de mayo del 2007.

² Decreto 798/ 2004 del 25 de junio del 2004.

Córdoba, y, en una segunda etapa, entre la CABA y Córdoba, concesión que incluyó el otorgamiento de subsidios por parte del Estado para realizar obras (Resolución N° 402, 06/08/2004). Luego, a la misma empresa, por un Acta Acuerdo Ampliatoria (08/09/2005), se le otorgó en forma provisoria la autorización para que, en forma exclusiva y con carácter promocional, preste servicios de pasajeros entre San Miguel de Tucumán y la CABA. En 2005 se llamó a licitación para concesionar estas redes (Resolución 791/05 y Decreto 1288/2005)³.

Otro caso de este tipo es el enmarcado en la Resolución 367/2003 prorrogada por la 115/2004 por la cual se autorizó a Trenes Especiales Argentinos SA (TEA), a prestar servicios de pasajeros entre la Estación Federico Lacroze (CABA) y Posadas.

El Belgrano Cargas, que no había logrado ser privatizado en los 90, fue transferido en el 2006 al consorcio gerenciador SOE⁴, tras ser declarado en emergencia. Este consorcio contó con aportes del Estado para sostener sus operaciones e invertir en la rehabilitación de infraestructura y material rodante. Recientemente, el 29/10/2008, mediante Decreto N° 1771/2008, el Gobierno puso en marcha la reestatización del FFCC Belgrano Cargas y la transferencia de los bienes y activos a las dos nuevas sociedades estatales (ADIF Y SOF) que surgieron de la ley de reordenamiento del sector

Asimismo, el Estado ha intervenido en la reconstrucción de algunos tramos de vías afectadas por inundaciones. Una obra de gran envergadura fue en la Laguna Picassa.

En febrero de 2008 se sancionó, después de varias controversias, la *Ley de Reordenamiento Ferroviario*, Ley 26.352 (27/03/2008), por la cual se crearon dos sociedades del Estado: la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E. (AIF), encargada de administrar y mantener la infraestructura vial actual y futura⁵, y la Operadora Red Ferroviaria S.E. (ORF), a cargo de la operación de los servicios. Al ser sociedades del Estado y no organismos dependientes de la Administración Pública central, pueden contratar libremente, sin necesidad de llamar a licitación pública. La AIF, expresamente, puede delegar sus funciones en un tercero.

5. Los proyectos ferroviarios para circular a mayores velocidades

Cuando nos referimos a mayores velocidades, estamos englobando a aquellas formaciones que circulan a más velocidad que los trenes convencionales. Debido a que entre los proyectos que fueron avanzando en nuestro país hay tres que responden a estas características, se hace necesario especificar las particularidades de estas formaciones y las relaciones que se establecen entre ellas y los territorios sobre los cuales se asientan.

Por ello se presentan en este apartado los proyectos previstos para circular a velocidades que superan los 120 km por hora. Estos se diferencian, como se verá más adelante, en trenes de altas prestaciones o velocidades altas, en trenes de alta velocidad, y finalmente, por el avance en la tecnología y la posibilidad de superar la fricción espacial de los últimos años, los trenes a muy altas velocidades.

³ Licitación para la concesión de la explotación del Servicio Ferroviario Interurbano de Pasajeros entre la CABA - Córdoba y CABA - Tucumán, línea del ex Ferrocarril Mitre.

⁴ Sociedad conformada por el grupo Macri, Roggio, Emepa, la Unión Ferroviaria, La Fraternidad, los Camioneros y la china Sanhe Hopefull.

⁵ Sistemas de control, circulación y seguridad y el desarrollo de inversiones.

De los tres proyectos de mayores velocidades en avance en nuestro país, hay uno cuya construcción ya fue adjudicada por decreto: es el de alta velocidad entre Buenos Aires, Rosario y Córdoba⁶. Otro tren de alta velocidad que está en proceso licitatorio, en etapa de precalificación de oferentes, es el planteado para vincular Buenos Aires con Mar del Plata. Por último, se encuentra en etapa de presentación de ofertas técnicas un tren de altas prestaciones desde Buenos Aires a Mendoza, que correría a menor velocidad que los dos anteriormente mencionados.

5.1 Relación entre velocidades ferroviarias y territorios

Como se ha mencionado anteriormente, las infraestructuras tienen sus propias formas de relacionarse con los territorios sobre los cuales se asientan. Así hay las que se comportan como corredor, con múltiples opciones de egreso e acceso, como otras que lo hacen como una tubería pasante, con escasos anclajes con el territorio. Las distintas velocidades tienen sus propias características y pueden contribuir a acentuar situaciones de desequilibrios, segregación, concentración.

Específicamente, en materia ferroviaria, los trenes convencionales que circularon por nuestro país, aquellos que llegaron a velocidades de hasta 120 km/hora, fueron fundamentales en la ocupación y estructuración del territorio, con el que tenían una estrecha relación, con estaciones que distaban escasas leguas unas de otras, y alrededor de las cuales surgieron numerosas localidades.

Contrariamente a esos trenes convencionales, las altas velocidades en general apuntan a cubrir las mayores distancias en los menores tiempos. Con cada parada se suman los tiempos en que están detenidos y los surgidos por la disminución de las velocidades para el frenado. Por ello se trata de contar con menos estaciones para evitar demoras, de allí que se consideren selectivos en términos de generar conectividades, ya que conectan pocos puntos del territorio.

Offner utilizó un término que se puede asimilar a los efectos de estas infraestructuras, denominado “efecto túnel”, que suele utilizarse para resaltar la conexión rápida entre dos puntos, de tal manera que se hace total abstracción del espacio intersticial o existente entre ellos (Offner, 1996). Esto implica la contracción del espacio tiempo. Acerca puntos distantes alejando relativamente a los más contiguos.

Un tema no menor tiene que ver con la selectividad social de este tipo de proyectos. No sólo se seleccionan los escasos nodos del territorio que se ponen en contacto, sino que también, por los costos que asumen estos servicios, la franja de potenciales usuarios es restringida.

Asimismo, las altas velocidades implican el cierre del trazado en los sectores urbanos, con mallas infranqueables y cruces vehiculares y peatonales a diferentes niveles. De esta manera, el territorio no sólo queda desarticulado, sin integración al sistema ferroviario al carecer de estación, sino también fraccionado por esa malla.

A su vez, las distintas velocidades tienen su correlato en exigencias técnicas que abarcan desde las condiciones de las vías, del material rodante, de las máquinas tractoras, del tipo de energía, condiciones de señalización y distancia de frenado.

Las vías de las más altas velocidades son tendidos especiales, que suelen no ser compatibles con el tránsito de mercancías, ya que el peso desgasta los carriles y

⁶ A la fecha, este proyecto se encontraría paralizado.

remueve el balasto. La señalización también difiere por las distancias por la necesaria para el frenado.

Por el contrario, los trenes de altas prestaciones o velocidades altas suelen circular por las vías convencionales a la mayor velocidad que las mismas permiten.

Cuadro N° 3
Características de los ferrocarriles argentinos actuales y los de mayores velocidades

	Alta Velocidad	Altas Prestaciones o velocidad alta	Trenes convencionales argentinos
Velocidad máxima	300 km /h	160 km /h	80 km /h
Velocidad comercial	200 km /h	120 km /h	45/50 km/h
Distancia de frenado a máxima velocidad	6 km	3 km	Menor a 1km
Cruces a nivel	No	SI	SI
Tipo de señalización	en cabina	Lateral	lateral
Traslada	pasajeros	Cargas / pasajeros	Cargas/pasajeros

Elaboración propia

5.2 Los proyectos de velocidades altas en agenda

A continuación se caracterizan los 3 proyectos de velocidades altas actualmente en agenda, los que a su vez, han sido graficados en la Figura N° 1 inserta al final del presente punto.

a. Alta Velocidad Buenos Aires - Rosario - Córdoba

El tren de alta velocidad entre Buenos Aires, Rosario y Córdoba, adjudicado a principios del 2008, alcanzaría una velocidad máxima de 300/320 Km. por hora. Cubriría el trayecto entre Buenos Aires y Rosario en 85 minutos, y entre Rosario y Córdoba en 90 minutos con un recorrido total de algo más de 700 km.

Entre Buenos Aires y Rosario finalmente serían dos las paradas, ya que a la primitiva, que estaba definida en las proximidades de la ciudad de Conesa, se le sumó recientemente una parada en Villa Rosa, partido de Pilar. Entre Rosario Oeste, la estación del tren de alta velocidad de Rosario, y la estación de Córdoba, se construirán tres estaciones intermedias, Marcos Juárez, Bell Ville y Villa María, todas dentro de la provincia de Córdoba (Cuadro N° 4).

Todas las formaciones serán de doble altura. Algunos de los servicios pararán en la totalidad de las estaciones y otros serán más directos, deteniéndose solamente en las cabeceras de cada tramo. Las frecuencias serán mayores entre Buenos Aires y Rosario que entre esta última localidad y Córdoba⁷.

Cuadro N° 4
Tren de Alta Velocidad Buenos Aires- Rosario- Córdoba
Localidades con estación y distancias entre ellas

⁷ Para su diseño se trabajó con una estimación de demanda elaborada con base en 2001 para el tramo Buenos Aires Rosario, de 15 millones de viajeros anuales en ambos sentidos y una hipótesis de captación del 30% sobre ese total. Para el tramo Rosario - Córdoba, la demanda estimada para el dimensionamiento fue de 1 millón de pasajeros al año.

	Localidad con estación de alta velocidad	Cantidad de habitantes (Censo 2001)	Departamentos / Partidos	Provincia	Distancia a la estación precedente
1	Retiro	12.046.799*	Ciudad Autónoma de Buenos Aires		
2	Villa Rosa		Pilar	Buenos Aires	53
3	Conesa	2.047	San Nicolás		167
4	Rosario	1.161.188**	Rosario	Santa Fe	85
5	Marcos Juárez	24.226	Marcos Juárez	Córdoba	185
6	Bell Ville	32.066	Unión		55
7	Villa María	72.162	Grl. San. Martín		60
8	Córdoba	1.368.301***	Capital		139

Elaborado en base a datos del INDEC, Resultados definitivos del Censo 2001.

* Se ha considerado la población del Área Metropolitana de Buenos Aires

** Se ha considerado la población del Gran Rosario

*** Se ha considerado la población del Gran Córdoba

b. Alta Velocidad Buenos Aires - Mar del Plata

El tren de alta velocidad entre Buenos Aires y Mar del Plata fue llamado a licitación en el año 2007, en la que se presentaron tres consorcios.. Actualmente se encuentra en etapa de precalificación de oferentes. Este servicio recorrerá 400 km en su totalidad en la Provincia de Buenos Aires, a lo largo del cual, aparte de las cabeceras, tendrá dos estaciones intermedias, la primera en Chascomús y la segunda en Dolores (Cuadro N°5), y circularía a una velocidad de entre 280 y 300 km/hora..

Cuadro N° 5
Tren de Altas Velocidad Buenos Aires- Mar del Plata
Localidades con estación y distancias entre ellas

	Localidad con estación de altas prestaciones	Cantidad de habitantes (Censo 2001)	Departamentos / Partidos	Provincia	Distancia a la estación precedente
1	Constitución	12.046.799*	Ciudad Autónoma de Buenos Aires		
2	Chascomús	30.170	Chascomús	Buenos Aires	120
3	Dolores	24.120	Dolores		90
4	Mar del Plata	564.056	Gral. Pueyrredón		190

Elaborado en base a datos del INDEC, Resultados definitivos del Censo 2001.

* Se ha considerado la población del Área Metropolitana de Buenos Aires

c. Altas Prestaciones Buenos Aires - Mendoza

Las velocidades altas o altas prestaciones entre Buenos Aires y Mendoza, tendrán un desarrollo de aproximadamente 1050 km., por los que alcanzaría velocidades de aproximadamente 160 Km./hora. Este proyecto tiene precalificados, y está en proceso de presentación de ofertas técnicas, que fueron prorrogadas por Res. 849/2008 del 04/11/2008 para febrero del 2009.

Serán diez las estaciones intermedias en este trayecto. Desde Retiro, tendrá tres estaciones en las provincias de Buenos Aires (Pilar, Chacabuco y Junín), una en Santa Fe (Rufino), dos en Córdoba (Laboulaye y Vicuña Mackenna), tres en la Provincia de San Luis (Justo Daract, Villa Mercedes y la capital provincial, San Luis) y, finalmente, dos en la Provincia de Mendoza (San Martín y la terminal del recorrido en la Ciudad de Mendoza). (Cuadro N°6).

Cuadro N° 6
Tren de Altas Prestaciones Buenos Aires- Mendoza

Localidades con estación y distancias entre ellas

	Localidad con de estación altas prestaciones	Cantidad de habitantes (Censo 2001)	Departamentos / Partidos	Provincia	Distancia a la estación precedente
1	Retiro	12.046.799 *	Ciudad Autónoma de Buenos Aires		
2	Pilar		Pilar	Buenos Aires	54
3	Chacabuco	34.958	Junín		160
4	Junín	82.427			50
5	Rufino	18.063	General López	Santa Fe	180
6	Laboulaye	19.908	P. R. Sáenz Peña	Córdoba	60
7	Va. Mackenna	8.994	Río Cuarto		100
8	Justo Daract	9.680	Grl. Pedernera	San Luís	70
9	Villa Mercedes	96.781			30
10	San Luís	162.011 **			La Capital
11	San Martín – La Colonia	58.773	San Martín – Junín	Mendoza	210
12	Mendoza	848.660 ***	Capital		46

Elaborado en base a datos del INDEC, Resultados definitivos del Censo 2001.

* Se ha considerado la población del Área Metropolitana de Buenos Aires

** Se ha considerado la población del Gran San Luís

*** Se ha considerado la población del Gran Mendoza

5.3 Comparación entre los distintos proyectos

Si bien la tecnología de altas prestaciones permite mayores contactos con el territorio que las altas velocidades, mayor cantidad de estaciones, y menor distancia entre ellas para generar mayor conectividad y accesibilidad, si observamos la relación que se plantea en los proyectos formulados, se puede observar que las distancias de anclaje entre ellos son muy similares (Schweitzer, 2008).

La distancia promedio entre estaciones, en el proyecto de alta velocidad a Mar del Plata es de algo más de 130 km, entre Rosario y a Córdoba es de poco más de 100 km, mientras que la distancia promedio para las altas prestaciones a Mendoza es apenas menor, de 95,5 km. De allí podemos concluir que el proyecto de altas prestaciones no tiene mayores contactos con el territorio, no genera mayores conectividades, sino que es formulado con similares criterios de selectividad espacial (Cuadro N° 7).

A diferencia del de alta velocidad, el ferrocarril de altas prestaciones podría trasladar mercancías; pero en el proyecto Retiro-Mendoza no está contemplado.

Cuadro N° 7
Altas velocidades y altas prestaciones
Recorridos y Estaciones

Características	Altas prestaciones a Mendoza	Alta velocidad a Rosario y Córdoba	Alta velocidad a Mar del Plata
Longitud del recorrido	1050 km	710 km	400 km
Cantidad de estaciones	12	8	4
Distancia promedio entre estaciones	95.5 km	101,4 km	133,3 km

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, los trenes de altas prestaciones, que tecnológicamente pueden circular por las vías convencionales no se articulan con otros servicios regionales ni se presentan proyectos asociados a menores velocidades. En países como España, Francia o Alemania, estas altas velocidades se articulan con trenes regionales, o de cercanías, que permiten que el acceso a un nodo con la mayor velocidad, y de allí extender estas “ventajas” hacia otros puntos.

Respecto a la gestión de estos proyectos, en los tres casos se realizaron llamados a licitación pública nacional e internacional con financiamiento por parte del Estado y diseño por parte de los privados. El Estado paga el proyecto, con créditos internacionales a largo plazo, que deben proponer los oferentes. Son obras con financiación pública, créditos a largo plazo cuya garantía son títulos públicos⁸. El Gobierno fija un presupuesto estimativo, y el diseño lo van definiendo y ajustando los privados, ya hecha la precalificación, a través de rondas de consultas.

El esquema de licitación de estos proyectos no se asemeja a una licitación pública tradicional. El gobierno contrata directamente “proyectos integrales llave en mano”, por lo cual, la ejecución de todos los anteproyectos, los estudios técnicos, ambientales, de ingeniería, la electrificación, etc., quedó en manos de los oferentes privados.

A diferencia de las grandes obras de infraestructura, el Estado no realizó estudios de impacto ambiental ni estudios previos, sino que fue orientando a los consorcios con pautas para que armen las propuestas. Asimismo, los estudios de impacto ambiental de estos proyectos, quedan a cargo de las empresas adjudicatarias antes del comienzo de las obras (Schweitzer, 2008).

⁸ Este tipo de esquema hace que se trabaje inicialmente sobre los costos del proyecto al momento de la licitación, y que, aplicándoles los intereses de los créditos, se multipliquen varias veces. Así es como el proyecto de Alta Velocidad a Rosario y a Córdoba, llamado Cobra, de su presupuesto original de 1350 millones de dólares pasaría a costar cerca de 4.000 millones

Fig. 1

6 Reflexiones finales

Una primera reflexión que podemos hacer se centra en la relación entre los planes y programas que se han formulado, y los proyectos que efectivamente van avanzando. Hay por un lado inversiones directas, vinculadas a la puesta en funcionamiento de ramales o rehabilitaciones, y otras inversiones realizadas mediante procesos licitatorios internacionales, mayormente en donde el Estado subsidia las obras, que son las que se analizan.

Si observamos los proyectos que van avanzando, con los incluidos primitivamente en el Decreto N° 1683 y en el PET, observamos que existe una escasa relación (Cuadro N° 8). Se proyectan enormes inversiones, sin responder a los planes, y sin la existencia de un programa ferroviario claro, en donde se establezcan prioridades. Avanzan los proyectos independientemente de Programas y de Planes, que se superponen e incluso contraponen (Figura N°2). La mayoría de los proyectos que fueron avanzando, fueron incluyéndose en el Programa de Obras Indispensables, establecido por el Decreto N° 1683, a medida que se realizan los respectivos llamados a licitación.

La ausencia de un Plan consolidado, donde los proyectos no queden sujetos a las necesidades del mercado, es materia pendiente. Si el Estado es quien invierte, por qué no se realizan estudios previos, de impacto ambiental incluyendo los efectos socioeconómicos, sobre los territorios?

Cuadro N° 8
Proyectos en proceso de avance. Por fechas etapas. Inclusión en PET y Decreto N° 1683⁹

Proyecto en marcha		Incluidos en		Semestre /año de cada etapa				
		PET	Decreto 1683	1º 2006	2º 2006	1º 2007	2º 2007	1º 2008
FN	Río Primero –Sebastián Elcano (reactivación a Sunampa)	SI		Llam. licitación		Adjudic.		
FC	Soterramiento FFC Sarmiento Caballito-Moreno	a	2	Llam. licitación	Precalif.			Adjudic ¹⁰ .
	Tren de Alta Velocidad CABA-Rosario-Córdoba	SI	2	Llam. licitación	Precalif.		Predaju.	Adjudic ¹¹ .
	Soterramiento Tolosa – La Plata	a	2	Llam. licitación		Precalif.		
	Tren de Altas Prestaciones a Mendoza	NO	2				Llam. licitación Precalif. ¹²	
	Tren de Alta Velocidad a Mar del Plata	NO	2				Llam. licitación	Precalif.
FS	Ferrocarril Puerto Deseado-Pico Truncado-Las Heras	SI	2				Llam.a licitación	Adjudic.

Fuente: Elaboración propia a partir del PET, del Decreto N° 1683 y del seguimiento de expedientes (Subsecretaría de Transporte Ferroviario, 2008).

a. Obras no incluidas en el PET como tales, pero si con proyectos de mejoramiento en esas líneas

1: Incluidas inicialmente en el Decreto,

2: Incluidas en el Decreto N° 1683 en el 1º artículo de los respectivos llamados a licitación ya que no estaban previstas en el mismo.

Llam. licitación: llamado a Licitación,

Precalif.: precalificados oferentes

Predaju: preadjudicado el proyecto

Adjudic: adjudicado

FN: Franja Norte

FC: Franja Centro

FS: Franja Sur

⁹ Se incluyen los proyectos que han sido licitados por el Ministerio de Planificación, excluyéndose a aquellos implementados por otros procedimientos, que ameritarían otro trabajo.

¹⁰ A la fecha, el Ministerio de Economía y Producción se encuentra evaluando la estructura financiera presentada por el Consorcio.

¹¹ El 29 de abril del 2008 se firmó el respectivo contrato de obra. Asimismo, se está trabajando en el acuerdo financiero.

¹² La recepción de ofertas técnicas fue prorrogada para principios del 2009.

Fig 2

En el Plan Estratégico Territorial, no se señalan prioridades de proyectos, y, en referencia a la inequidad territorial que produce el mercado como principal factor determinante en la inversión en infraestructuras, si bien se plantea modificar esas tendencias, la mayoría de los proyectos en marcha se concentran en las regiones más dinámicas, en la franja central del país. En este sentido, Veltz señala que la tendencia a escala mundial es la concentración de los flujos económicos en las zonas desarrolladas y sus satélites inmediatos (Veltz, 1999).

A su vez, las redes de altas velocidades, acercan a algunos nodos del territorio de manera que la distancia ya no es una limitante para algunos actores, para los que pueden hacer uso de estas redes, que superan más fácilmente en menores tiempos la fricción del espacio. Pero al mismo tiempo se verifica una ampliación de la brecha entre los que logran acceder al mundo globalizado, los que pueden hacer uso de esas redes, y los que definitivamente quedan excluidos. Bauman, en este sentido, señala que el espacio ya no tiene importancia para las multinacionales (Bauman, 1999).

En el contexto de ramales desmantelados y localidades que se han quedado sin estaciones ferroviarias, se están planteando proyectos de velocidades altas, selectivos, en un territorio con grandes áreas excluidas. Si bien las inversiones de alta velocidad están previstas para vincular las áreas más pobladas del país, también son las áreas que hoy tienen mayores densidades de infraestructuras.

Con estos proyectos selectivos se piensa el territorio a escala de grandes nodos y no se considera al resto, que se transforma en soporte de estas “tuberías pasantes” que se sumarían el efecto desestructurador a las consecuencias del desmantelamiento de los ramales.

Tampoco se plantea la optimización de las inversiones, ya que no están previstos proyectos articulados de manera de diseminar los beneficios de accesibilidad hacia áreas mayores. Con la ejecución de este tipo de proyectos, con inversión pública, entendemos que queda implícita la elección de los beneficiarios de estas iniciativas. Y con ello también de los perjudicados, al no considerarse los efectos sobre los territorios sobre los que se asientan.

Como se mencionó anteriormente, si bien la infraestructura de transporte no garantiza el desarrollo y la integración de un determinado espacio, establece una potencialidad territorial al mejorar la accesibilidad e interrelación. Pero las redes de transporte pueden contribuir a la cohesión regional, a disminuir los desequilibrios regionales, y dar respuesta a demandas sociales a niveles locales y regionales, o, por el contrario, pueden contribuir a generar desequilibrios regionales o a acentuar diferencias entre regiones y territorios

La posibilidad de intervención a través de políticas de infraestructuras, puede contribuir a cambiar situaciones regionales que, en principio, no resultan tan ventajosas frente a otros espacios regionales. Esta posibilidad parece no estar puesta en valor por la actual gestión.

La accesibilidad depende, no solamente de la posición geográfica respectiva de los lugares de origen y de destino, sino también del nivel de servicios ofrecido por el o los sistemas de transporte utilizados para llevar a cabo el desplazamiento, depende de la estructura de la red, de la calidad de las infraestructuras y de sus características técnicas.

Los 90 fueron una época de petróleo barato y muchos países desmantelaron los ferrocarriles. En la actualidad se está volviendo a pensar al ferrocarril como una de las

alternativas de transporte más adecuadas. Hoy en día, países del llamado Primer Mundo están invirtiendo fuertemente en ferrocarriles.

Nuestro país, que vuelve a invertir en materia ferroviaria, no debe dejar de analizar, a la hora de ejecutar los proyectos, qué territorio se contribuye a configurar. Las decisiones deberían tener como protagonista a la integración del territorio, y no las demandas de operadores concentrados del sistema productivo, como en los casos de proyectos ya avanzados e incluso concluidos como el tren entre Joaquín V González-Avía Terai –Barranqueras o entre Río Primero y Sebastián Elcano en materia de cargas, y en cuanto a pasajeros, a los proyectos selectivos de alta velocidad. Debería contarse con un plan coherente, con prioridades, que busque como mínimo la recuperación de los trenes circulando a 120 km por hora por los principales corredores, hacia Tucumán, Córdoba, Mendoza, Viedma y Bahía Blanca, Mar del Plata, Posadas y Santa Fe.

Debe darse respuesta a las necesidades de interconexión que detentan numerosos pueblos que nacieron con el ferrocarril. Debe pensarse qué territorios pretendemos configurar y qué lugar ocuparían en esta configuración estas poblaciones que han padecido el cambio de políticas y que hasta hoy no han recibido respuestas que permitan vislumbrar otra perspectiva más que el despoblamiento y la desaparición.

Bibliografía

BAUMAN, Zigmunt. La Globalización: Consecuencias Humanas. México. Fondo de Cultura Económica, 1999.

BOURDIEU, Pierre, La miseria del mundo, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1999.

GAY, Jean-Christophe. Les discontinuités spatiales. París, Económica, 1995.

GOMEZ PIÑEIRO, Javier. Redes y sistemas de transporte e relación a la cohesión regional. Ponencia presentada en Las redes transeuropeas (RTE), y el modelo general de la Unión Europea, Bilbao 2000.

HAESBAERT, Rogerio, O mito la Desterritorializacão. Do fim do território a multiterritorialidade, Brasil, Bertrand, 2004.

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS 1816-2016 Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial. Avance I/2007.

OFFNER, Jean Marc, Réseaux et territoires: significations croisées. Saint Étienne L'Aube-Territoire, 1996.

SCHWEITZER MARIANA, El ferrocarril y su contribución a la integración territorial. Transporte inclusivo y transporte selectivo. Territorios conectados, territorios excluidos. Trabajo presentado en el 7mo Colóquio de Transformações Territoriais, AUGM/UFPR, Curitiba, septiembre de 2008

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE FERROVIARIO. OF 1228. Giro de documentación, Nota SSTF 1825 del 7 de noviembre del 2008. Buenos Aires 2008.

VELTZ, Pierre. Mundialización, Ciudades y Territorios, editorial Ariel, España, 1999.

Decretos 1261, 1683, 127, 545, 798/ 2004, 591/07, 592 /2007 328, Ley 26.352/08, Resoluciones 403, 826/2004, 91/2005, 429/2005, 527/2005, 528/2005 etc