

El ascenso y ocaso de la red ferroviaria argentina

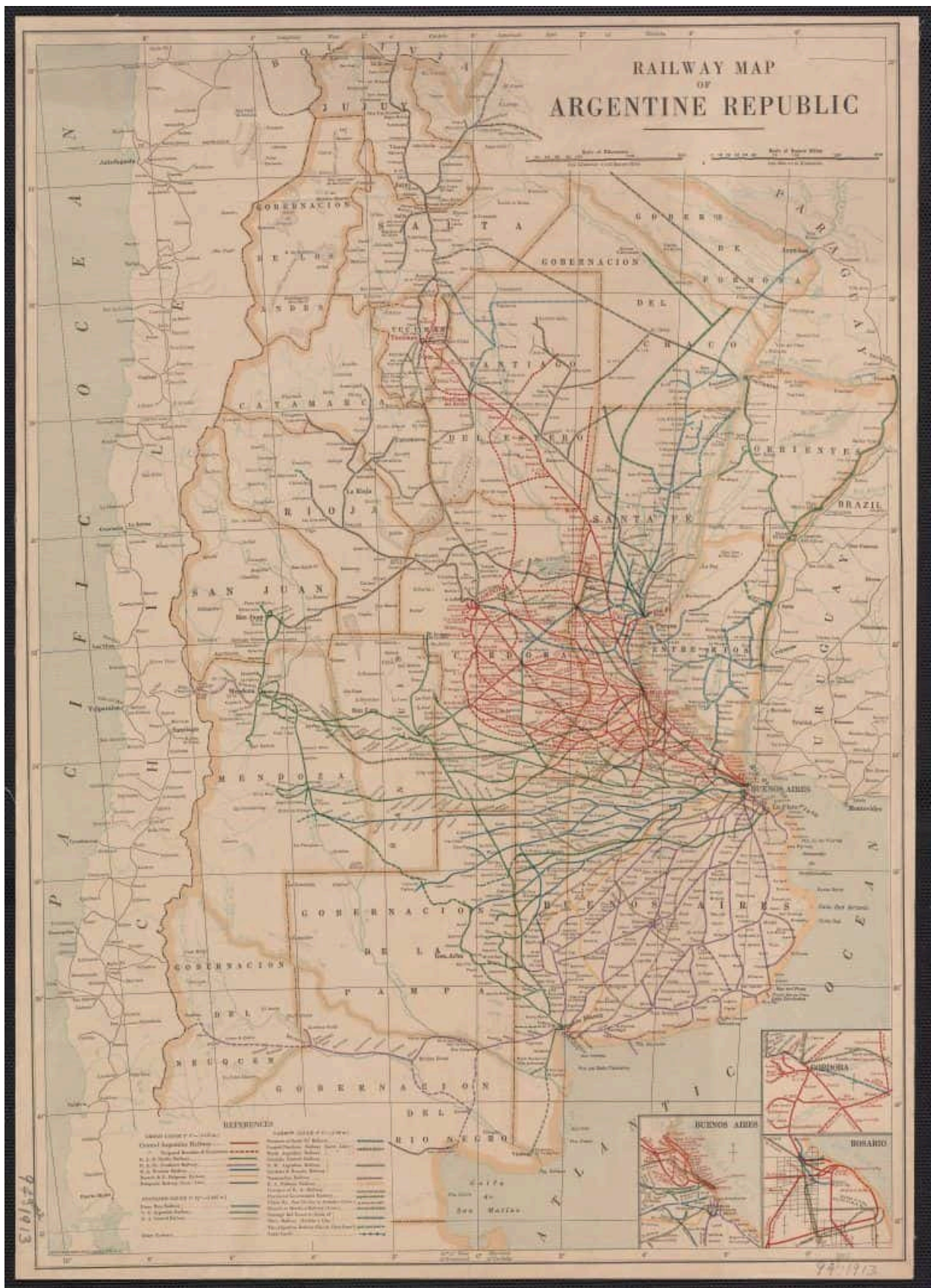
Los ferrocarriles tuvieron un papel clave en el desarrollo económico y la consolidación de Argentina entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Hicieron posible que el país se consolidara como un importante exportador de trigo, carne de res y otros productos.

Los ferrocarriles más importantes pertenecían a empresas británicas, que los construían y a las cuales el gobierno argentino les daba la concesión por su experiencia técnica y su capacidad para recaudar grandes sumas de dinero en el mercado de Londres para financiar la construcción.

La primera línea de tren de Argentina

La primera línea ferroviaria argentina se inauguró en 1857. Solo llegó dos años después de que la firma de los convenios entre el Estado argentino y una serie de empresas inglesas.

Así las cosas, los trenes argentinos llegaron a su máxima extensión una iniciado el siglo XX. Reflejo de aquella época es el siguiente mapa en el que se muestra la red ferroviaria de Argentina hacia 1913.



Mapa del ferrocarril de Argentina hacia 1913. Pulsa para ampliar.

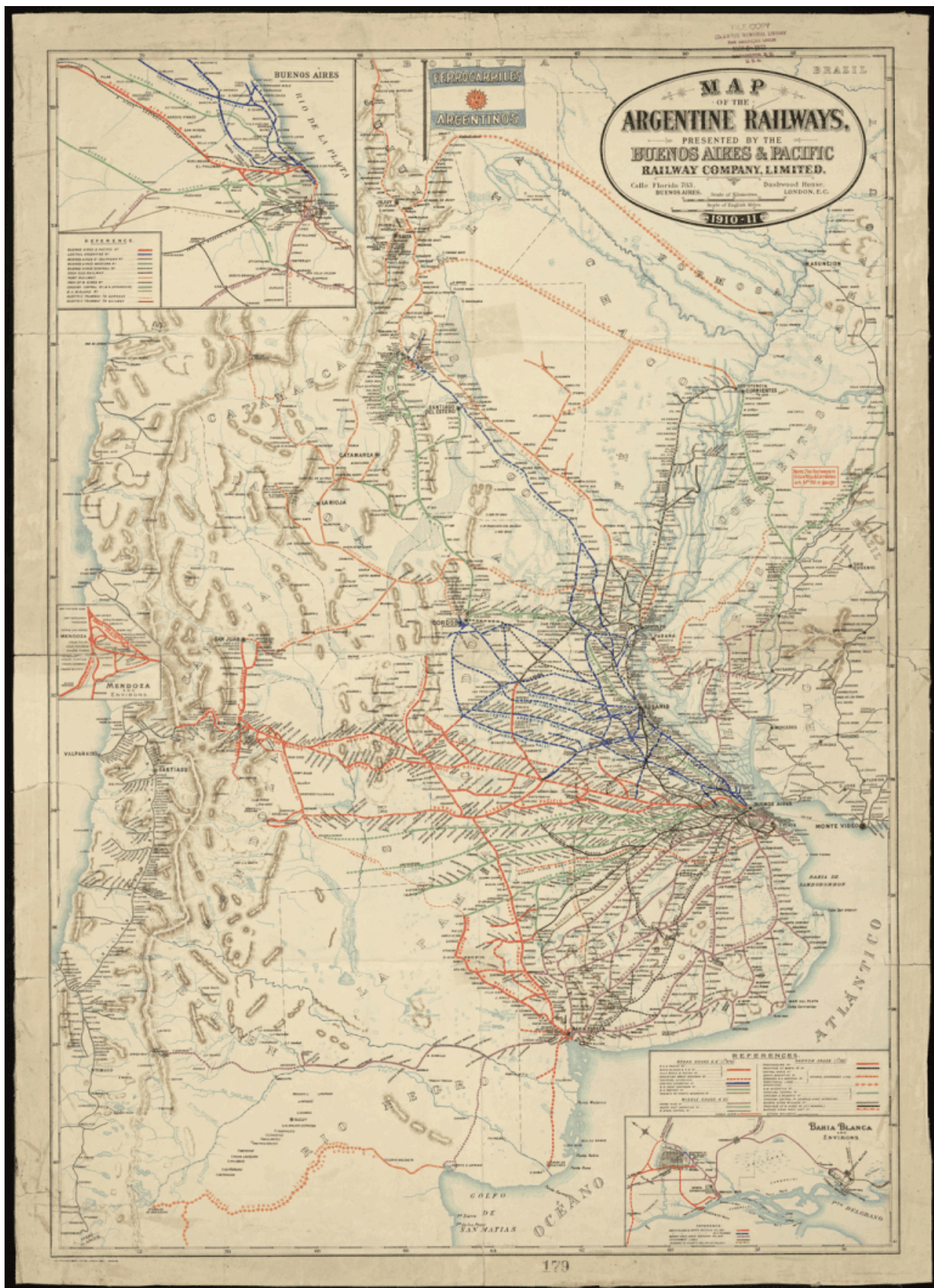
El origen de los trenes argentinos

Los trenes argentinos dieron su pistoletazo de salida con la creación de la Sociedad Camino de Hierro del Ferrocarril Oeste financiada por la provincia de Buenos Aires. El tramo de la primera vía de Argentina inicialmente medía poco menos de 10 kilómetros en los que se unía la estación Del Parque, ubicada donde actualmente se emplaza el Teatro Colón, en la Ciudad de Buenos Aires, y la estación Floresta.

Desde aquella primera línea ferroviaria de Argentina, el país llegó a tener cerca de 100 000 kilómetros de líneas férreas, pero la clausura y desmantelamiento de varios ramales y el énfasis puesto en el transporte en automóvil fueron reduciéndola progresivamente.

Entre 1880 y 1915, la red ferroviaria argentina pasó de tener 2234 kilómetros a más de 35 000 kilómetros de longitud, lo que la convirtió en la más larga del continente de América del Sur y la octava más larga del mundo.

El siguiente mapa, como el anterior esta datado hacia la misma época, 1911. Fue publicado por la Compañía Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (de Buenos Aires y Londres). Muestra las principales líneas ferroviarias del país. Los mapas en recuadros muestran las redes más densas en las regiones de Buenos Aires, Mendoza y Bahía Blanca.



Mapa del ferrocarril argentino hacia 1910.

La mayoría de las líneas de propiedad británica adoptaron un ancho de vías (trocha) estándar de 5 pies y 6 pulgadas (1,68 metros), más ancha que el utilizado en la mayoría de los países del mundo como Europa y en América del Norte. Otras líneas utilizaban la «trocha angosta» de 3 pies y 3,27 pulgadas (1 metro de ancho) o la «trocha estándar» de 4 pies y 8,5 pulgadas (1,44 metros).

El transporte de mercancías de la Pampa

Ya desde la instalación de las primeras líneas ferroviarias en Argentina de finales del siglo XIX comenzó a hacerse clara la diferencia entre el área pampeana y el resto del país. En la pampa, los réditos por el transporte de la producción agropecuaria garantizaban la instalación de ferrocarriles privados, mientras que en el interior resultó determinante la construcción de *ferrocarriles de fomento* por parte del Estado.

Los ferrocarriles, de los cuales el 90% se encontraban en la zona pampeana, transportaban hacia 1880 más de 3 millones de pasajeros y cerca de un millón de toneladas de carga, de los cuales el 90% de los pasajeros y el 80% del transporte de cargas pertenecían a las líneas trazadas en la región pampeana.

Los primeros problemas de la red

Hasta 1880 el régimen tarifario fue completamente libre. Si bien a finales del siglo XIX se fue tendiendo hacia un régimen más regulado incluso con la creación de algunos ferrocarriles estatales y provinciales. También se obligaba a los ferrocarriles privados a

interconectar sus líneas, en lo que supondría el nacimiento de una red propiamente dicha.

La red ferroviaria comenzó en la década de 1930 a enfrentar crecientes problemas de costes y de inversión. Asimismo las empresas británicas comenzaron a sufrir problemas derivados de la menor rentabilidad de estas líneas y el Gobierno argentino concedió lo que se llamó un 'un tratamiento benévolo' para el capital británico.

De este modo, por ejemplo, facilitó que el transporte británico se transformara en un monopolio y que a los trenes y tranvías se le sumaran los camiones y autobuses o colectivos.

La nacionalización de los ferrocarriles

Todo ello desembocaría en una posterior nacionalización de los ferrocarriles en tiempos de Juan Domingo Perón. Entre 1946 y 1948 todas las líneas férreas fueron nacionalizadas bajo la órbita de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA, luego Ferrocarriles Argentinos).

Los ferrocarriles recibieron nombres de personalidades destacadas de la historia argentina: San Martín, Belgrano, Sarmiento, Urquiza, Mitre y Roca. Una particularidad es que cada línea pasa por zonas que recorrió la persona de la que lleva el nombre.

El abandono de la red ferroviaria argentina

Aproximadamente a partir de 1976 entró en una época de reducción acentuada durante los tiempos de la última dictadura militar, período en el cual se incrementó el levantamiento de vías y la clausura de ramales.

En esta época dejaron de circular también muchos trenes de pasajeros, especialmente los que iban a la región noroeste del país, en un contexto de casi nulas inversiones, lo que terminó generando un grave deterioro de la infraestructura.

Ya en los años 90 llegaría la privatización ferroviaria en Argentina, un proceso que arrancó en 1991. Tras un prolongado período de hiperinflación en la década de 1980, acompañado de un fuerte aumento del déficit fiscal y una fuerte caída en las reservas, el Gobierno argentino de Carlos Menem se dispuso a privatizar. Y tiró de la privatización de empresas públicas empresas de servicios públicos (teléfono, gas, electricidad y agua), junto con toda la red ferroviaria.

En 1991 Ferrocarriles Argentinos fue virtualmente desarticulada en vistas de una completa

concesión de la red ferroviaria, que tomó lugar definitivamente a partir de 1992. Los servicios metropolitanos de pasajeros fueron entregados a una nueva empresa pública, FEMESA, para ser finalmente dados en concesión a consorcios privados. También se licitaron los servicios de cargas.

La responsabilidad sobre los servicios interurbanos de pasajeros fue transferidos a los gobiernos provinciales, la mayoría de los cuales no continuó los servicios.

La cancelación masiva de servicios llevó al surgimiento de centenas de pueblos *fantasma* que previamente vivían del ferrocarril como fuente de trabajo, abastecimiento y comunicación, por lo cual acabaron sufriendo la falta de coordinación y conexión que existe entre los distintos servicios, algo que no ocurría cuando el sistema estaba centralizado.

La red ferroviaria actual en Argentina

Mientras en 1947, la [red ferroviaria](#) total era de 47 000 kilómetros de longitud, queda reducida hoy a solo 18.000 kilómetros operativos, de los cuales unos 4.000 son para pasajeros y el resto para mercancías.

A día de hoy, Argentina cuenta con cuatro tipos de ancho de vía distintos y varias conexiones con Paraguay, Bolivia, Chile, Brasil y Uruguay.

Según datos del ministerio de Transporte [publicados en 2016](#), el 57% de las vías del área metropolitana de Buenos Aires está en estado regular o malo, y el 43% del señalamiento tiene más de 80 años. El tendido eléctrico también ha sufrido la falta de mantenimiento, con cables de más de 80 años y subestaciones transformadores de un siglo de antigüedad.

Fuentes:

[Red Ferroviaria de Argentina, Wikipedia.](#)

[Breve Historia de los Ferrocarriles Argentinos, su construcción, su destrucción, su importancia y proyecto de Recuperación.](#)

Enlaces:

[SATÉLITE FERROVIARIO \(sateliteferroviario.com.ar\)](http://sateliteferroviario.com.ar)

[El ascenso y ocaso de la red ferroviaria argentina - Geografía Infinita \(geografiainfinita.com\)](http://geografiainfinita.com)

[Argentina invertirá 14.000 millones de dólares en trenes de cercanías | Economía | EL PAÍS \(elpais.com\)](#)