



EXPTE. D - 1987 / 10 - 11



*Provincia de Buenos Aires*  
*Honorable Cámara de Diputados*

**PROYECTO DE DECLARACION**

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

**DECLARA:**

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo se dirija al Poder Ejecutivo Nacional, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios solicitando se realicen las inversiones necesarias para mejorar y/o actualizar la red ferroviaria en todos los ramales de la Provincia de Buenos Aires.

ALDO LUIS MENSI-  
Diputado  
Bloque U.C.R.  
Cámara de Diputados Pcia. Bs. As.



*Provincia de Buenos Aires*  
*Honorable Cámara de Diputados*

## **FUNDAMENTOS**

El estado de abandono y falta de funcionalidad de la red ferroviaria en el territorio de la Provincia de Buenos Aires es claro y evidente.

Es lamentable que una red que sirvió para el crecimiento y engrandecimiento de todo el país se encuentre en tal estado de abandono y desuso como el actual.

El bicentenario de la Revolución de Mayo significó en la comunidad la necesidad de revisar actitudes y hechos históricos que se hicieron mal, que fueron negativos y que frenaron el crecimiento nacional.

No dudo que una de las cuestiones a rever, a revisar, a replantear, en síntesis, a rescatar, es el sistema ferroviario nacional en general y el provincial en particular.

No existe razón alguna que justifique que la red ferroviaria no pueda ser utilizada con el alcance para la cual fue creada y mantenida durante casi toda su existencia, salvo en los últimos años, tiempo en el que se abandonó a su suerte.

La red ferroviaria argentina ha sufrido un gran retroceso en los últimos 50 años. El ferrocarril en ese lapso ha perdido protagonismo en el mercado del transporte de pasajeros y cargas.

En los últimos quince años, ya agotado el modelo de gestión ferroviaria de la empresa estatal se produjeron cruciales reformas en la concepción y gestión del servicio ferroviario en algo distinto a lo que históricamente fue.

La red ferroviaria argentina comenzó a construirse en la segunda mitad del Siglo XIX.

Fue una herramienta eficaz para consolidar un modelo de país diseñado por los hombres de la Generación del 80. En 1857 el Ferrocarril del Oeste, que unía Plaza Lavalle y Floresta fue el primero en funcionar en Argentina y construido totalmente con capitales nacionales.

Los primeros ferrocarriles se hicieron con el esfuerzo nacional, pero los gobiernos liberales hicieron una vergonzosa entrega a sociedades inglesas, cediendo tierras y garantizando tarifas y utilidades en base a los balances de las propias empresas cesionarias, cuyos gerentes o asesores muchas veces eran además funcionarios del gobierno.



Provincia de Buenos Aires  
Honorable Cámara de Diputados



El Presidente Mitre adopta una política liberalista de entrega al capital inglés. Entre otras cosas los ferrocarriles, incluidos los ya construidos con capital nacional como el "Oeste", y al inaugurar la Estación del "Sud" en 1862, dirá en su discurso "...¿quien impulsa este progreso?, Señores: es el capital inglés"...

Años más tarde capitales Ingleses y Franceses construyeron nuevos tramos para acceder a los puertos de Buenos Aires, Rosario, Mar del Plata, Bahía Blanca y Neuquén. En 1870 había 772 kilómetros de vías. Desde entonces, y por varias décadas, en la Argentina se desató una verdadera fiebre ferroviaria.

En 1.900 la cifra había ascendido a 16.500 kilómetros de vías, cantidad que se duplicó en 1.915 cuando la Argentina, con 33 mil kilómetros, se colocaba entre los diez países con mayor kilometraje de vías férreas en todo el mundo.

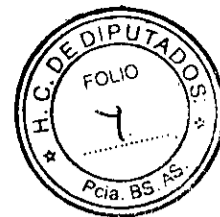
La rápida extensión ferroviaria fue potenciada por el interés político de las presidencias de Avellaneda, Mitre, Sarmiento y Roca que utilizaron al nuevo transporte como un eficaz mecanismo para el control del territorio nacional que incluyó campañas militares para exterminar al indígena.

Si bien los ferrocarriles, en aquellos años, colaboraron para mejorar la recaudación de la aduana, fortaleciendo el dominio porteño sobre el resto de las provincias, mayor interés económico tuvieron los capitales extranjeros.

Fueron los ingleses, quienes encontraron en los trenes de carga un medio rápido y eficaz en el proceso de traslado de materia prima a zonas portuarias, para desde allí embarcarlas rumbo a Europa.

A principios del Siglo XX el desarrollo ferroviario impulsó el crecimiento agropecuario y sus exportaciones a Europa. Este desarrollo tuvo como contrapartida el estancamiento de la Argentina industrial. Fueron años en los que el País exportaba materia prima del viejo continente y la cambiaba por productos manufacturados, elaborados con esa misma materia prima. Esta situación fue denunciada por sectores políticos con sustento popular como Lisandro de la Torre o el propio Hipólito Irigoyen.

En 1947 de los 42 mil kilómetros de vías existentes 29 mil habían sido construidas con capital privado y extranjero. Capitales británicos financiaban el crecimiento de la red ferroviaria al tiempo que condicionaban el desarrollo de la industria nacional. Las empresas que intermediaban en el negocio eran



*Provincia de Buenos Aires*  
*Honorable Cámara de Diputados*

generalmente británicas y pertenecían al mismo grupo de intereses que invertían en la red ferroviaria.

La nacionalización de los ferrocarriles se transformó en esos tiempos en una causa que sirvió a un proceso cultural con eje en la revalorización de lo nacional. Se generalizó la comprensión de lo que representaba la red ferroviaria al servicio de un País que pugnaba por romper los lazos de dependencia que imponía la política y los intereses ingleses.

Juan Perón no desaprovechó aquel momento y transformó la nacionalización de los ferrocarriles en la acción política más trascendente de sus primeros años de gobierno.

El 1<sup>a</sup> de marzo de 1948 una multitud rodeó la Estación Retiro en Buenos Aires para festejar la nacionalización de los ferrocarriles. La estatización de los ferrocarriles no fue solo una transferencia de la administración de los servicios. Representó la creencia que se estaba ante un hecho soberano e independiente que fortalecía la identidad nacional.

El proceso de industrialización que está desarrollando la Argentina requería de un estado fuerte, capaz de comandar e impulsar la producción nacional.

La red ferroviaria siguió creciendo hasta 1957 año en que se llegó a los 47 mil kilómetros de extensión. Desde entonces y hasta nuestros días se ha dado un retroceso gradual y sostenido en la red hasta alcanzar el desastroso estado en el que hoy se encuentra.

En 1992, cuarenta y cuatro años después de su nacionalización, los ferrocarriles volvieron a manos privadas. Antes de concretar aquel traspaso hubo despidos masivos para adaptarse a las exigencias de los nuevos concesionarios. Tan sólo en la línea del ramal Bartolomé Mitre había, en 1992, siete mil trabajadores. Cinco mil de ellos fueron obligados a retirarse "voluntariamente". Fue un despiadado aporte a los crecientes índices de desocupación nacional.

A fines de los años 80 los ferrocarriles tenían un número de empleados cercano a las 60 mil personas. Hoy no se llega a los 15 mil. Esos 45 mil puestos de trabajo desaparecidos no fueron el único costo social que el país pagó en aquel traspaso. El Gobierno nacional emplazó a las provincias, y les puso fecha, 10 de marzo de 1993, para que se hagan cargo de los servicios de carga y pasajeros. Desde aquel día se cerraron varios ramales y cientos de pequeños



*Provincia de Buenos Aires*  
*Honorable Cámara de Diputados*

poblados repartidos en toda la geografía nacional se quedaron sin su medio de comunicación y transporte más esencial e importante.

En un trabajo titulado “La Argentina que desaparece” la socióloga Marcela Benitez resalta que en la actualidad existen 430 poblaciones, con menos de dos mil habitantes, que se encuentran en vías de extinción. El principal motivo ha sido la falta del paso del tren, la falta de transporte. La Provincia de Buenos Aires ha sido una de las Provincias mas afectadas por esta “desaparición” del tren. El vaciamiento comenzó en los años 90 pero continuó en forma acelerada pues las concesionarias posteriores no han hecho inversión alguna, a pesar de recibir cuantiosos subsidios del Estado.

Los operadores ferroviarios recibieron, solamente en el año 1998, cerca de 318 millones de pesos en subsidios. Se calcula que a la fecha los concesionarios han cobrado más de dos mil millones de dólares en subsidios. Con ese dinero se podría haber construido el “Transpatagónico”, ramal que lleva una postergación de 100 años y que resulta clave para el desarrollo de las economías del sur de nuestro país.

Los ferrocarriles para un país con la extensión territorial de la Argentina son un medio de comunicación estratégico, clave para el desarrollo de las economías regionales, y también un medio de transporte de pasajeros mas económico.

Lo que el modelo privatizador de Menem y Cavallo nunca quiso tener en cuenta, fue el costo social que generaban sus medidas económicas. Las Empresas en manos del estado no se miden solamente por su resultado económico, sino por su trascendencia social.

En sus balances contables anuales, los ferrocarriles de países como España, Francia o Italia, dan pérdidas. En sus balances sociales marcan importantes ganancias en seguridad, rapidez, no contaminación y comodidad para el usuario, ya sea de cargas o transporte de pasajeros.

La privatización de las redes ferroviarias en la Argentina, con las características que se realizó, no tiene demasiados antecedentes mundiales. Lejos de pensar en tener formaciones de alta velocidad, los habitantes de la Provincia de Buenos Aires solo esperan que vuelvan a funcionar permitiendo el renacimiento de los pueblos del interior y la posibilidad de contar con un transporte mas económico y seguro de personas, productos y mercancías.



*Provincia de Buenos Aires*  
*Honorable Cámara de Diputados*

De aquellos ferrocarriles que abrieron el camino para que miles de pueblos nacieran, que crearon conciencia nacional, que permitieron crecimiento de la industria local, a estos que solamente se mantienen para cobrar subsidios, hay un abismo que se debe eliminar.

Que el "humor" que ha acompañado los festejos del bicentenario movilice a quienes tienen la responsabilidad de hacerlo, y se logre comenzar a rescatar la red ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires y de todo el País. La necesitamos y además lograríamos romper el monopolio que hoy se ejerce desde el sector del transporte terrestre.

No dudo que los Señores Diputados sabrán apoyar esta iniciativa. Los insto a que hagan pedidos similares y entre todos podamos rescatar el ferrocarril.

*ALDO LUIS MENSIL*  
Diputado  
Bloque U.C.R.  
Cámara de Diputados Pcia. Bs. As.