

Las vías de la racionalización: el redimensionamiento del ferrocarril estatal en Argentina y sus resultados.

The way to rationalization: the resizing of the state railway in Argentina and its outcomes.

ALBERTO E. MÜLLER

Universidad de Buenos Aires

albertomuller1981@gmail.com

Recibido/Received: 21/08/2024. Aceptado/Accepted: 21/11/2024.

Cómo citar/How to cite: Muller, Alberto E. (2025), “Las vías de la racionalización: el redimensionamiento del ferrocarril estatal en Argentina y sus resultados”, *TST. Transportes Servicios y Telecomunicaciones*, 55: pp. 15-44.

DOI: <https://doi.org/10.24197/tst.55.2025.15-44>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: El presente trabajo se refiere a las políticas de redimensionamiento implementadas para la red ferroviaria estatal de Argentina (1948-1989). Estas políticas respondieron a un diagnóstico que enfatizó la baja densidad de tráfico del sistema, pero también al perentorio requerimiento de reducir el déficit operacional del ferrocarril. En total, se retiró del servicio no menos del 22% del tendido total. El recorte afectó sobre todo a la red de la región más densamente poblada del país, eliminado presumiblemente líneas redundantes. A pesar de esta política, la densidad de tráfico no se incrementó, y el déficit mostró una trayectoria creciente en el período. Se estima que la política de focalización en determinados tráficos (vgr., graneles) fue contraproducente, precisamente por tratarse de una configuración de baja densidad.

Palabras clave: Historia ferroviaria; Racionalización; Argentina.

Abstract: This paper addresses the resizing policies carried out for the Argentina's state owned railway (1948-1989). These policies stemmed from a diagnosis focused on the low traffic density of the network; but also there was a peremptory pressure for reducing the deficit of the railway operation. Overall, some 22% of the network was scrapped. The cutout involved mainly the network placed in the most populate area of the country; presumably, redundant lines were suppressed. Despite this policy, traffic density did not increase, and deficit showed a growing trend during the period. We suggest that the concentration of efforts in selected traffics (for example, bulks) was counterproductive, precisely due to the low density of the network.

Keywords: Railway history – Rationalization-Argentina.

INTRODUCCIÓN

Entre 1947 y 1949, se nacionaliza la totalidad de los ferrocarriles privados argentinos, cuya red comprendía 2/3 del tendido total de líneas; el resto del sistema ya era explotado por el Estado Nacional y dos estados provinciales. Las empresas privadas operadoras eran principalmente de capitales británicos, y menor grado franceses. La nacionalización se concretó en forma relativamente rápida, y fue motivada principalmente por los requerimientos financieros de la posguerra, por parte de Gran Bretaña, país al que pertenecía el grueso de los controlantes del sistema ferroviario privado¹.

Por otro lado, ya desde antes del conflicto bélico, las perspectivas que enfrentaba el capital privado invertido en el ferrocarril eran pobres, ante crecientes requerimientos de inversión de reposición y la competencia del automotor; para ese entonces, estimamos que éste último captaba ya cerca del 30% del tráfico de granos, uno de los productos centrales en el mercado de transporte², y la tendencia era a que ese porcentaje creciera, una vez que el suministro de vehículos automotores se normalizara, con el fin de la guerra. De hecho, las empresas habían dejado de distribuir dividendos luego de la crisis de 1929 (aunque sí afrontaron los servicios de la deuda asumida), e incluso una empresa británica ya había sido estatizada en 1937, por insolvencia³.

A la nacionalización, el ferrocarril argentino había alcanzado una extensión notable, en el contexto mundial. Totalizaba 43.540 km, lo que lo posicionaba en el primer lugar en América Central y del Sur, e incluso de México⁴. Solo cinco países en el mundo ostentaban redes de mayor

¹ Más específicamente, Estados Unidos acordó un refinanciamiento de la deuda británica originada en la guerra; como parte de ese acuerdo, el gobierno británico fue obligado a promover la desinversión de empresas de ultramar, a fin de estabilizar el sector externo. Para lo referido al proceso de nacionalización, remitimos a López et al. (2016, cap. 3).

² Müller (2018, pág. 74).

³ Para una historia previa a la del ferrocarril plenamente estatal en Argentina, se remite a López et al. (2016, caps. 1 a 3)

⁴ Según Müller (2018, pág. 59). Se señala que no existe un dato unificado acerca de la efectiva extensión de la red.

desarrollo⁵, todos ellos (excepto Alemania) con una superficie marcadamente mayor. Ésta fue virtualmente la red definitiva para la Argentina; fueron muy pocos los agregados posteriores, una vez concretada la nacionalización.

El sistema se configuró con cierta diversidad de pautas, en función de las desiguales densidades de ocupación territorial y las propias características del entorno geográfico. En parte del territorio (esencialmente, en lo que se identifica como Región Pampeana), alcanzó una densidad significativa, mientras que en el resto la presencia del modo ferroviario fue ya más baja. En particular, fue marginal en la Región Patagónica. Por otro lado, hubo también diversidad en las trochas adoptadas. Se emplearon principalmente dos trochas (1,676 y 1,000 m.), y en menor grado la trocha media o europea (1,435 m.). Pero también se verificaron desarrollos –de menor importancia– en trochas económicas (0,760 y 0,600 m.).

Como ya mencionamos, el Estado operaba a la nacionalización un tercio del total de líneas, en gran medida resultado de decisiones de inversión pública (y secundariamente por la nacionalización de 1937). Si bien el sistema público se había mantenido en un estándar comparable con el del conjunto de operadores privados, su dimensión relativa en términos de volumen de operaciones era bastante menor de lo que sugiere la comparación con las redes ahora nacionalizadas; la red estatal se ubicaba casi exclusivamente fuera del área pampeana, y su nivel de actividad era considerablemente menor⁶.

En estas condiciones, el operador estatal preexistente no estaba en condiciones de absorber la voluminosa estructura ahora nacionalizada. Se abrió así un período donde hubo diversos ensayos organizacionales, para culminar cerca de 10 años más tarde en la constitución de una única empresa, dividida en 6 gerencias de línea, que replicaban en algún grado la conformación empresarial previa a la nacionalización; la tendencia fue la de avanzar progresivamente en la centralización administrativa. Luego

⁵ De acuerdo a datos de Robert (1964), solo Estados Unidos, Rusia, India, Canadá y Alemania contaban con redes de mayor desarrollo.

⁶ A título referencial, los trenes-km de pasajeros operados por el Estado representaban el 24% del total (Fuente: elaboración propia en base a información obtenida la “Guía ‘Expreso’”, editada por la Compañía de Transportes Expreso Villalonga (1944).

de dos cambios de nombre, la empresa pasó a llamarse Ferrocarriles Argentinos (FA), en 1968; esta denominación se mantuvo hasta su disolución en la década de 1990, cuando la totalidad de las operaciones fue entregada al sector privado, en concesión⁷.

Ahora bien, este extenso sistema se caracterizaba por una reducida densidad de tráfico⁸. Según Ministry of Public Work and Services (1962, Informe Principal, pág. 19), el tonelaje kilométrico bruto⁹ (agregando pasajeros y cargas) del sistema argentino era cerca de 2/3 menor del correspondiente valor para el promedio de un conjunto de ocho países europeos¹⁰. Como evidencia adicional, solo el 36 % de la red contaba en 1945 con uno o más servicios diarios de pasajeros¹¹.

La única excepción era el ferrocarril del Área Metropolitana de Buenos Aires, de cerca de 720 km de extensión; allí se prestaban servicios con frecuencia elevada. En un subconjunto de ramales que representaban cerca del 50% de la red urbana, operaban los únicos servicios electrificados.

Este bajo volumen de operación obedeció a dos factores. En primer lugar, la densidad de ocupación territorial de la Argentina es baja, como así también lo es el volumen de los tráficos a transportar y la reducida distancia de transporte; pese a la gran extensión territorial del país (2,8 millones de km²), el grueso de los tráficos circulaba dentro del Área Pampeana, que representaba menos del 20% de la superficie total. El ferrocarril argentino transportaba un conjunto diversificado de productos; los graneles no constituían una porción absolutamente preponderante (como ocurre por ejemplo en economías con producciones mineras masivas). En segundo lugar, el desarrollo anárquico de la red en la

⁷ Véase al respecto Müller (op. cit, págs. 111 y ss.).

⁸ La definición de densidad de tráfico que emplearemos aquí es la que resulta del cociente entre unidades de tráfico y extensión de la red. Las unidades de tráfico, a su vez, se obtienen sumando pasajeros-km y toneladas-km (esto es, el producto entre volúmenes realizados y distancia de transporte, para pasajeros y cargas).

⁹ Esta definición es ligeramente diferente de la que indicamos en la nota al pie anterior, dado que computa el peso de los vehículos.

¹⁰ Se trata de Portugal, Noruega, Suecia, España, Francia, Italia, Alemania y Países Bajos. De ponderarse las densidades con la escala de las respectivas redes, el diferencial con el caso argentino sería mayor aún.

¹¹ Información obtenida la “Guía ‘Expreso’”, ya mencionada.

“dorada” era ferroviaria¹² había dado lugar a diversos casos de paralelismo de trazas a distancias próximas, lo que generaba redundancias que contribuían a la baja de la densidad de la red. En el plano urbano, en algunas ciudades también era perceptible la superposición de estaciones y trazas¹³.

En consecuencia, desde el inicio de la gestión estatal el tema de la racionalización ferroviaria estuvo en la agenda¹⁴. Esto respondió a razones de economía interna; pero también desde el costado fiscal crecieron las presiones, en función de que el ferrocarril estatal fue deficitario, incluso en términos corrientes, durante la totalidad del ciclo estatal¹⁵. Así lo indica la evolución del Coeficiente de Explotación, que es el cociente entre gastos e ingresos corrientes (Tabla 1).

Tabla 1 – Evolución del coeficiente de explotación

Período	Coeficiente de Explotación
1948-1952	1,24
1953-1957	1,45
1958-1962	1,75
1963-1967	1,97
1968-1972	1,56
1973-1977	2,00
1978-1982	1,93
1983-1989	2,13

Fuente: Müller (2018, cap. 3)

Según puede constatar, el resultado operacional fue mostrando un creciente deterioro. Es de destacar que entre 1958 y 1966, el déficit ferroviario representó en promedio un punto porcentual del Producto Bruto Interno (PIB); destacable en particular es el año 1958, cuando estén

¹² Nos referimos particularmente al desarrollo de la red entre 1880 y 1930, cuando alcanzó 31.000 aproximadamente.

¹³ Este sobre-desarrollo de la red con las consiguientes redundancias fue particularmente visible en el centro sur de la Provincia de Santa Fe. En el plano urbano, la ciudad de Rosario, situada en esa área geográfica, era el principal ejemplo de superposición de estaciones, llegando a contar hasta con siete estaciones cabeceras.

¹⁴ Véase al respecto Cardozo (2008).

¹⁵ Justo et al. (2016, págs. 317 y 322). Por “déficit en términos corrientes” entendemos el resultado que surge de sustraer de los ingresos por venta de pasajes y fletes los gastos recurrentes (esto es, sin incluir depreciaciones de los activos).

indicador alcanzó el 1,4% del PIB, y el déficit ferroviario comprendió el 9% del gasto público argentino¹⁶. En años posteriores esta incidencia fue disminuyendo, pese al deterioro que refleja el coeficiente de explotación, por efecto del crecimiento económico verificado en el período y la reducción en la escala de operación del ferrocarril.

No debe sorprender entonces que la actividad de la empresa ferroviaria estuviera en la mira del nivel político, visto el impacto de sus requerimientos en el plano fiscal; de allí fue que se impulsaron activamente medidas de racionalización y redimensionamiento. Ello se tradujo en acciones en diferentes planos, entre los que sobresalen los siguientes:

- a) Clausura de ramales considerados poco productivos o innecesarios
- b) Supresión de servicios de pasajeros, principalmente en ámbito interurbano, alegando su falta de rentabilidad
- c) Supresión de puestos de trabajo considerados redundantes
- d) Concentración en la captación de tráficos de pasajeros y cargas considerados más rentables; típicamente, éste era el caso de los trenes de pasajeros en líneas troncales y el de tráfico de graneles.

Nuestro propósito aquí es centrarnos en el primer tópico; esto es, el retiro de la explotación de ramales improductivos, durante el período estatal.

En primer lugar, desarrollamos un breve cuadro histórico contextual, a fin de comprender el ámbito en el que se llevaron adelante las acciones de racionalización. Seguidamente, se brinda una caracterización acerca del alcance de las medidas; como veremos, se identificarán dos ciclos de acciones de redimensionamiento. Luego, aportamos un análisis acerca del impacto de la reducción de la red en términos de su estratificación a nivel territorial. Reseñamos a continuación los resultados de las medidas de racionalización, en términos del desempeño del sistema ferroviario. Por último, se elaboran algunas conclusiones.

Corresponde una aclaración. El modo ferroviario argentino se desarrolla tanto en el ámbito interurbano como en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Como ya indicamos, ésta última contaba – y cuenta hoy

¹⁶ Müller (2018, págs. 188-189).

día— con una red muy extensa (719 km en la década de 1950); esta red constituye una realidad muy diferente en términos técnicos y económicos, con relación al ferrocarril interurbano. Nuestro análisis se centrará en este último. Cabe señalar que, de acuerdo con estimaciones existentes para 1970 (Ministerio de Obras y Servicios Públicos, 1973, Cap. II), el ferrocarril metropolitano representaba algo menos del 20% de los costos e ingresos totales de la empresa ferroviaria; en consecuencia, los indicadores económicos generales de ésta última se encontraban determinados básicamente por la operatoria en el ámbito interurbano¹⁷.

Este trabajo cubre un período histórico del ferrocarril de algo más de 40 años, el que corresponde a la gestión completamente estatal (1948-1991). Al contrario del período previo, (en el que operaron diversas empresas públicas y privadas), se trata de un período aún poco estudiado desde el ámbito de la investigación. Dos trabajos tienen la ambición de cubrir la totalidad de este ciclo (López et al., 2016, caps.4 y 5; Müller, 2018, caps. 3 a 7). Roccagliata (2012, cap. III) ofrece una descripción del desarrollo y posterior contracción de la red ferroviaria, con un énfasis menor en el período estatal. Otros autores han avanzado en la cobertura de tópicos puntuales¹⁸. La cuestión de la racionalización de la red se ha tratado en los trabajos mencionados con menor detalle del que aquí se propone.

1. BREVE MARCO HISTÓRICO

El período de referencia de nuestro análisis se inicia en la inmediata posguerra, con la nacionalización, y culmina a inicios de la década de 1990, cuando la totalidad de las prestaciones es privatizada o entregada a gestiones provinciales.

El período estatal comprende entonces algo más de cuatro décadas. Se trata de un lapso muy turbulento en términos políticos, en el que solo dos gestiones presidenciales logran concluir el mandato de seis años establecidos constitucionalmente; ellas fueron la primera y la última de

¹⁷ Cabe señalar adicionalmente que para el mencionado año de 1970, el déficit en términos de relación entre ingresos y gastos corrientes fue similar para los ámbitos urbano e interurbano (Ministerio de Obras y Servicios Públicos, 1973, cap II).

¹⁸ A título de ejemplo, citamos Cardoso (2019), Gómez (2019) y Gómez y Tchordonkian (2014).

todo el período. Hubo tres gestiones militares surgidas de sendos golpes de Estado, que totalizaron 17 años, lo que se traduce en varias gestiones constitucionales interrumpidas¹⁹.

En cuanto al régimen económico, pueden distinguirse dos subperíodos centrales, siguiendo las líneas de la literatura sobre esta temática²⁰. El primero, de tres décadas, concluye en 1976, y será denominado “desarrollista”. Tuvo como eje el avance del proceso de industrialización a partir de políticas explícitas a ese propósito. Al principio, la base preponderante fue constituida por empresas nacionales privadas; pero luego ella se amplió a empresas estatales y empresas extranjeras. En todos los casos, el Estado tuvo un papel activo, en el plano tanto de la macroeconomía como en el de las políticas sectoriales e incluso en la producción directa. Luego de un comienzo dificultoso, que se tradujo en un cuasi-estancamiento en los años 50, la economía logró nuevo vigor en los 15 años siguientes, alcanzando tasas de expansión del PIB en promedio de 4-5% anual. La inflación fue persistente, aunque a tasas muy variables²¹; este factor impulsó políticas de austeridad fiscal que tuvieron directa relación con el requerimiento de racionalización del sistema ferroviario, en virtud de su déficit y consiguiente impacto sobre las cuentas públicas (en base a un diagnóstico prevaleciente que asignaba al déficit fiscal la causa mayor del proceso inflacionario). El segundo ciclo, iniciado con el golpe de estado en 1976, comportó un redireccionamiento. Se abandonó progresivamente el proceso industrializador, ganando preeminencia la actividad financiera. La anterior trayectoria de crecimiento fue sucedida por el estancamiento²². Esto, en el marco de una persistente y elevada inflación, que mantuvo el ritmo de crecimiento de los precios en un piso del orden de 100% anual. Hacia 1989, se produce un episodio hiperinflacionario, vinculado a la crisis que ocasiona el endeudamiento externo a partir de 1982, que sentará las bases para las reformas liberales que en la década siguiente llevarán a la liquidación de

¹⁹ En lugar de las 7-8 gestiones presidenciales que cabría esperar de acuerdo a la normativa constitucional, hubo un total de 19 ciclos.

²⁰ Véase Ferrer (2008) y Rapoport (2010).

²¹ El valor máximo de inflación fue 113%, en el año 1959; solo en pocos años, la tasa de crecimiento de los precios fue inferior al 10% (fuente: www.indec.gob.ar).

²² El PIB de 1976 y el de 1989 fueron virtualmente, iguales, por lo que el PIB per cápita se redujo en 18%.

la empresa ferroviaria estatal. En virtud de sus características, este segundo período será designado “liberal”.

2. EL REDIMENSIONAMIENTO FERROVIARIO

Como dijimos, el requerimiento de racionalización estuvo presente a lo largo de toda la historia del ferrocarril estatal. Pueden sin embargo distinguirse dos etapas diferenciadas, asociables a los mencionados ciclos desarrollista y liberal, donde los ajustes en la red fueron un eje central. La primera etapa se inicia en el año 1961, durante el gobierno de Arturo Frondizi, y da lugar a una sucesión de recortes, cuyo fin podemos cifrar en 1970, durante la segunda dictadura militar (presidencia de Juan Carlos Onganía). La segunda etapa cubre esencialmente la última dictadura militar, entre 1976 y 1983 (presidencias Jorge Videla-Roberto Viola-Leopoldo Galtieri-Roberto Bignone), período en el que se concreta una nueva ronda de supresión de ramales²³.

Tabla 2 – Extensión de la red ferroviaria-años seleccionados

Año	Km
1960	43.923
1972	39.805
1976	39.779
1983	34.061
1989	34.059

Nota: el dato para 1983/1989 incluye ramales no clausurados, pero sin servicios programados.

Fuente: Müller (2018; págs. 149 y 229).

La Tabla 2 indica la extensión de la red en los años mencionados, de acuerdo con los registros de la empresa ferroviaria estatal.

Repasamos ahora brevemente algunos tópicos institucionales relacionados con el objeto de este trabajo. La desactivación de un ramal determinado nunca fue una decisión autónoma de la empresa ferroviaria. Esto era así ya antes de la nacionalización, en función de que la red en explotación integraba una concesión. La anulación de un ramal

²³ En el período 1983-89 hubo algunas reaperturas de ramales, poco relevantes.

comportaba modificar los términos de ésta última, lo que demandaba la intervención del Poder Ejecutivo Nacional, por haber sido quién la otorgó²⁴. La reserva de la decisión de clausura al máximo nivel de gobierno se mantuvo sin cambios una vez producida la nacionalización; de hecho, la Ley General de Ferrocarriles que había regido en el período privado continuó en vigencia cuando éste concluyó²⁵. En el período bajo análisis, la decisión de clausura se materializaba a través de un Decreto emanado del Poder Ejecutivo Nacional, que autorizaba a la empresa ferroviaria a ese propósito²⁶.

Sin embargo, dado que la empresa ferroviaria no se encontraba obligada a prestar servicios, un tramo determinado podía ser no operado en forma regular, sin que se requiriera autorización gubernamental; esto de hecho ocurrió, especialmente en la segunda etapa. Se diseñó entonces una modalidad de prestación de servicios “a la demanda”, que se implementó solamente para el servicio de cargas, en ramales ya carentes de servicios de pasajeros. En consecuencia, las estadísticas publicadas acerca de la extensión de la red tienden a sobreestimar en algún grado su magnitud, dado que no distinguen el caso de ramales operativos formalmente, pero sin actividad.

Hubo diversos estudios en torno a la viabilidad de los ramales, a fin de determinar si su supresión era conveniente. Adoptaremos aquí como referencia dos estudios integrales; nos referimos luego a un conjunto de

²⁴ La Ley General de Ferrocarriles (Ley nro. 2.873/1891) asignaba a la Dirección Nacional de Ferrocarriles – repartición dependiente del Ministerio de Transportes – la facultad de “aprobar la clausura temporaria de ramales, desvíos y estaciones” (Título IV-Artículo 2do.-inc. 11). Dicha Dirección debía informar acerca de la clausura definitiva (se entiende que se refería a la solicitud de clausura) al Ministerio de Transporte (ibídem). Esta disposición legal se encuentra en vigencia.

²⁵ La mencionada Ley General de Ferrocarriles (Ley 2.873) continuó en vigencia luego de producida la total nacionalización del sistema en 1948, y rigió el funcionamiento del modo ferroviario en todo el período estatal, y aun posteriormente.

²⁶ La Ley 18.360 de 1969, que establecía la naturaleza jurídica y atribuciones de la empresa Ferrocarriles Argentinos, indicaba entre sus facultades, la siguiente: “Proponer al Poder Ejecutivo la habilitación, clausura temporaria o definitiva y el levantamiento o reubicación de ramales, desvíos y otros servicios”. Indicaba a continuación que “la Secretaría de Estado de Transporte dará intervención a los organismos especializados que determine la reglamentación, a fin de resolver sobre las propuestas dentro de un plazo de ciento veinte (120) días a contar desde la elevación efectuada por Ferrocarriles Argentinos”.

publicaciones oficiales, relacionadas con lo que dio en denominarse “Plan Nacional de Transporte”.

El primer estudio se denomina “Transportes Argentinos: Plan de Largo Alcance”²⁷, un documento también conocido como “Plan Larkin”, por el nombre de quién lo dirigió. El mismo fue publicado en 1962, y constituye quizá el documento más emblemático en torno del tema de la racionalización ferroviaria, con reverberaciones hasta el presente. El segundo estudio es “Ferrocarriles Argentinos – Plan de Mediano Plazo”²⁸, un extenso documento elaborado en 1970, que no tuvo una versión publicada.

El “Plan Larkin” recomendó la clausura de 10.441 km de líneas, sobre una red total que no registraba reducciones previas; ya el Plan de Mediano plazo, para una red más acotada, identificó como tramos comercialmente no convenientes un total de 9.817 km.

El elemento conceptual que subyace en los análisis de racionalización en los estudios citados es la desproporcionalidad entre costos e ingresos, en el modo ferroviario. Mientras que los últimos son directamente proporcionales al tráfico realizado, existen importantes costos fijos, esto es, costos que no varían con los volúmenes de transporte²⁹. En consecuencia, la densidad de tráfico es un indicador crucial para establecer la conveniencia de mantener un ramal: si aquélla es muy baja, los costos fijos se distribuirán sobre un volumen reducido de transporte, y por lo tanto el costo unitario será muy elevado, no pudiendo ser soportado por la tarifa, a la vez que tampoco podrá competir con el automotor.

Sin embargo, aun con este principio en común, el abordaje implementado para identificar eventuales ramales a clausurar no fue uniforme en ambos estudios. El Plan Larkin adoptó –en consonancia con su objetivo de planificación del sector transporte- un punto de vista que puede considerarse orientado a una evaluación social (con los límites de la época, puesto que este enfoque se encontraba aun en desarrollo). Bajo esta óptica, a densidades de tráfico por debajo de determinado umbral el

²⁷ Ministry of Public Work and Services (1962).

²⁸ Ferrocarriles Argentinos (*circa* 1970).

²⁹ Los rubros de costo poco ligados al nivel de tráfico son por ejemplo el personal de estaciones y un conjunto de acciones mínimas de mantenimiento.

ferrocarril no es conveniente con relación al automotor, dado el peso de los costos fijos, como ya mencionamos³⁰.

Ya el Plan de Mediano Plazo centró su análisis en el rendimiento comercial de los ramales, rendimiento que depende claro está de la densidad de tráfico. Los ramales que estudiar serían entonces aquéllos que, en virtud de su baja densidad, resultan comercialmente no rentables. Esto es reflejo de una perspectiva propiamente empresaria. El Plan de Mediano Plazo estipuló (en línea con lo previsto en el artículo 18, inc a. de la Ley 18.360) que, si un ramal comercialmente no conveniente no era clausurado por razones de otra índole, el operador ferroviario debería ser compensado; pero esto nunca llegó a implementarse.

Tabla 3 – Estrato de red y contribución al déficit ferroviario – 1969

Estrato	% Red	% Déficit
Líneas que mantener	69,3%	76,5%
Líneas que racionalizar	3,2%	4,1%
Líneas comercialmente no convenientes	27,5%	19,4%
Total	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia en base a Ferrocarriles Argentinos
(*circa* 1970, Capítulo 10)

Este Plan elaboró un análisis para cada ramal, al igual que el Plan Larkin, midiendo su contribución al déficit total, para el año 1969. La Tabla 3 compendia algunos resultados.

³⁰ “La mayor parte de los costos operacionales en la carretera son costos variables. Una proporción sustancial de los costos operacionales ferroviarios son fijos y decrecen fuertemente a medida que se incrementa la densidad. Por otro lado, el crecimiento del servicio de la deuda para nuevas carreteras es frecuentemente menor que el de ferrocarriles nuevos o mejorados. (...) el problema básico, por lo tanto, era determinar en qué niveles de densidad los costos ferroviarios se sitúan por debajo de los costos carreteros” (Ministry of Public Work and Services, 1962, pág. 20-21). Esta afirmación contiene una imprecisión. En realidad, los costos operacionales fijos del ferrocarril no decrecen con la densidad, precisamente porque son “fijos”; se trata en realidad de los costos *medios* operacionales fijos, esto es, el cociente entre dichos costos “fijos” y el tráfico. A medida que el tráfico aumenta (y por ende la densidad), la porción de costo “fijo” asignable a cada unidad de tráfico decrece.

El texto del Plan de Mediano Plazo es bastante escueto en lo que hace a la metodología de cálculo utilizada. Al respecto, cabe advertir que los criterios de imputación de ingresos y gastos pueden mostrar alguna convencionalidad (además de las eventuales dificultades informativas que pueden haber existido). En consecuencia, el cálculo presentado debe tomarse con cierta reserva.

Pero cabe un señalamiento: como dijimos, el Plan incorporaba el concepto de compensación por las operaciones antieconómicas, por parte del gobierno, si la decisión fuera mantenerlos. En consecuencia, había un incentivo para aplicar criterios de imputación que tendían a sobrestimar la incidencia de los ramales comercialmente no convenientes, a fin de incrementar el monto de las compensaciones. No sostenemos que esto haya ocurrido realmente; pero este factor lleva a inferir que las cifras obtenidas no deberían sesgar hacia una subestimación.

La conclusión básica que permite extraer este análisis es de todas formas valedera e importante: *el grueso del déficit ferroviario no resulta imputable a los ramales de menor demanda*. Las líneas comercialmente no convenientes representan menos del 20% del quebranto, siendo que comprenden el 27,5% de la red. Esto ya lo sugería la comparación entre la Tabla 1 y la Tabla 2; de allí se puede visualizar que el coeficiente de explotación tendió a crecer, pese a la reducción de la red. En particular, en la década de 1980, pese a que la red en explotación efectiva (del orden de 34.000 km³¹), se había contraído en casi 1/4 con relación a su máxima expansión, el coeficiente de explotación se situó en valores superiores, cuando lo esperable era una tendencia hacia el equilibrio entre ingresos y gastos.

Por último, una breve mención acerca del denominado “Plan Nacional de Transporte”³², en cuyo marco se produjo un conjunto de publicaciones oficiales, bajo el título de “Programa del sector transporte”. Además de información histórica y proyecciones de actividad, se exponen en ellas

³¹ Si se considera como no operativos los ramales que no tenían servicios programados, la incidencia del recorte resultará mayor a lo consignado.

³² El Plan Nacional de Transporte se desarrolló durante el último ciclo militar, consistió en la elaboración de una extensa serie de estudios y formulación de lineamientos de política para el sector.

objetivos de política para el sector transporte, y en particular para el ferrocarril.

Se consultaron cuatro “Programas del Sector Transporte”³³, a los fines del presente trabajo. Solo en uno de ellos se explicita la decisión de discontinuar ramales que no resulten económicamente convenientes: “Las líneas secundarias de escasa actividad y balances económicos deficitarios no serán mantenidas en explotación” (Argentina, 1980, pág. 192).

No deja de sorprender esta solitaria mención, visto el recorte realizado en ese período en la red, de cerca de 5.000 km (a lo que podría agregarse lo referido a ramales no clausurados, pero carentes de servicios programados).

4. LOS RECORTES DE LA RED, SEGÚN ESTRATO TERRITORIAL

El propósito de este apartado es analizar el redimensionamiento a nivel territorial, para constatar primordialmente si fueron las áreas de mayor densidad de la red las que sufrieron en mayor medida los recortes. Además de ofrecer una perspectiva acerca de cómo incidieron en lo territorial las clausuras, el interés de este tópico reside en lo siguiente.

Como se señaló al principio de este trabajo, la baja densidad de tráfico del ferrocarril puede imputarse tanto a la baja densidad de poblamiento y actividades, como a la redundancia de líneas. Esta distinción tiene importancia, por el impacto que puede preverse en la densidad de la red remanente en operación, una vez producida la supresión de ramales de rendimiento económico no satisfactorio.

En el caso de la clausura de un ramal redundante, ella puede traducirse en el desplazamiento del tráfico atendido a otro ramal próximo de la red ferroviaria (éste es precisamente el concepto de redundancia). En consecuencia, puede esperarse que esa clausura represente un *incremento* de densidad de la red que permanezca en explotación, tanto por la desactivación de un tramo de la red de baja densidad como por la eventual derivación de tráfico.

En cambio, la clausura de un ramal que atiende un área de baja densidad en lo que hace a demografía y actividades implica la pérdida

³³ Argentina (1978); Argentina (1978a); Argentina (1980); Argentina (1982).

completa del eventual (bajo) tráfico que este permite. En principio, podría pensarse que el nuevo escenario llevará a una densidad mayor de la del resto del sistema, aun sin derivación de tráficos. Pero puede ocurrir que el ramal clausurado aporte tráfico al resto de la red, siendo que *este tráfico se perderá*. La ganancia de densidad que resulta de la desactivación podría verse compensada por esta pérdida; en determinadas configuraciones, podría incluso ocurrir que *la clausura ocasione una pérdida de densidad para el resto de la red*³⁴.

En consecuencia, las clausuras serán más efectivas a los fines de lograr una mayor densidad si se trata del caso de ramales redundantes, y no de ramales que atienden áreas de baja densidad de ocupación³⁵.

Como veremos más adelante, la estratificación territorial permitirá alguna inferencia acerca del peso relativo de ambos casos (baja densidad de ocupación y redundancia).

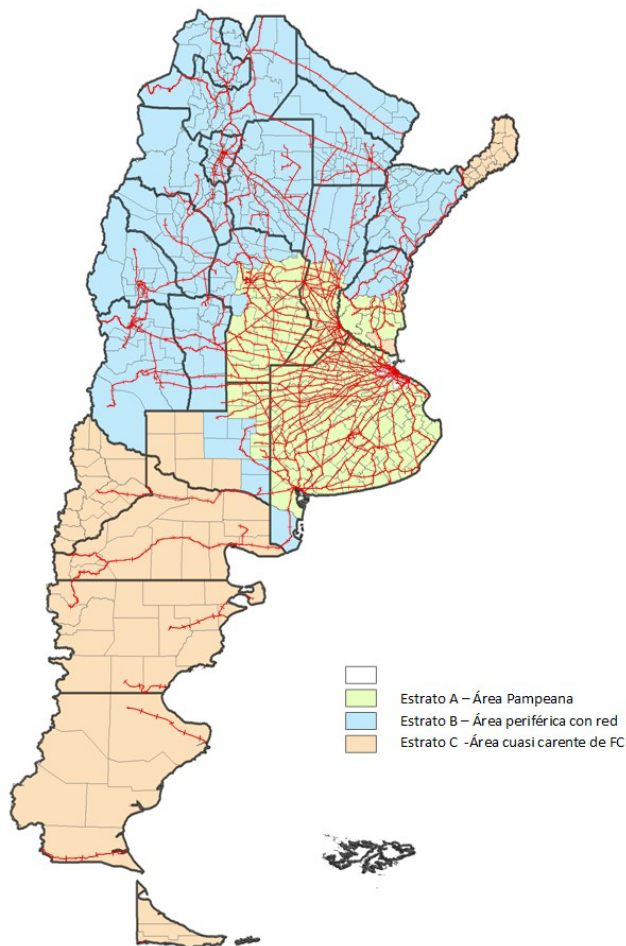
Distinguimos tres ámbitos geográficos, en lo que hace a la constitución de la red³⁶. La ilustración 1, a continuación, permite visualizar esta estratificación.

³⁴ En particular, si el recorrido sobre el ramal a clausurar fuera breve, con relación al recorrido en el resto de la red, y el tráfico tuviera alguna significancia, podría ocurrir que la clausura disminuya sensiblemente el tráfico del resto de la red, y por ende la densidad total podría ser menor a la existente antes de la clausura. Esto ocurre porque la densidad se debe calcular para la totalidad de la red en operación, siendo que la clausura del ramal implica al mismo tiempo pérdida de tráfico y reducción de la extensión de la red. En un ensayo numérico realizado a los fines de este trabajo, por ejemplo, se determinó que en el caso de un ramal de 100 km que despacha carga a una distancia de 450 km, siendo su densidad 1/5 de la del resto de la red, la clausura prácticamente no cambia la densidad de la red total en operación, para ambos escenarios.

³⁵ Desde ya, esta argumentación es válida solo en la medida en que los ramales clausurados tengan tráfico en volumen de alguna relevancia. En el extremo, la clausura de un ramal que no conduce tráfico en absoluto incrementa “por definición” la densidad del sistema, por mera reducción del divisor de la fórmula de densidad.

³⁶ Esta estratificación es de elaboración propia del autor, a los fines del presente trabajo.

Ilustración 1: Estratificación territorial de la red ferroviaria



Estrato A: *Área Pampeana*: esta área constituía el núcleo demográfico y económico de la Argentina cuando comenzó el desarrollo ferroviario, y conservó este carácter hasta el presente. Su superficie, de acuerdo con la delimitación que adoptamos para este trabajo³⁷, es de 531.400 km². Contaba en la década de 1950 con aproximadamente la mitad de la red ferroviaria (59% de las estaciones), red que se configuró con centro en los

³⁷ Ella abarca la Provincia de Buenos Aires (incluyendo a la Ciudad de Buenos Aires, pero exceptuando el partido de Patagones), el sur de las Provincias de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba y una fracción oriental de la Provincia de La Pampa.

tres principales puertos de exportación (desde el norte, Rosario, Buenos Aires y Bahía Blanca). Se trata de una red compleja, con numerosos puntos de cercanía entre ramales, construida prevalecientemente en trocha ancha. Al momento de la nacionalización (según el censo demográfico de 1947), este estrato territorial comprendía el 71% de la población del país³⁸, por lo que la densidad demográfica era de 21 habitantes por km²; si se excluye el Área Metropolitana de Buenos Aires en cuanto núcleo urbano principal, esta densidad se reduce a 12 habitantes por km²³⁹.

Estrato B: *Áreas periféricas cubiertas por la red ferroviaria*⁴⁰: comprende un nutrido número de provincias, situadas al Oeste y Norte del Área Pampeana. La superficie es de 1.389.000 km². Aun constituyendo una continuidad territorial, ellas presentan condiciones geográficas muy diversas. La dotación de red ferroviaria allí mostró un desarrollo destacable (aunque menor al del Estrato A), comprendiendo la virtual totalidad de los centros urbanos relevantes y las áreas productivas rurales de su entorno. Cerca de un tercio de la red se situaba en este estrato (37% de las estaciones); prevalecía en este caso la trocha métrica. Habitaba aquí cerca del 25% de la población argentina, siempre según el censo demográfico de 1947, por lo que la densidad demográfica era de 3 habitantes por km²⁴¹.

Estrato C: *Áreas cuasi carentes de red ferroviaria*: este estrato comprende la totalidad de las provincias patagónicas y el centro-oeste de

³⁸ El total de la población argentina era entonces de 15,9 millones de habitantes (Fuente: www.indec.gob.ar).

³⁹ La población del Área Metropolitana de Buenos Aires en 1947 era de 4,7 millones (ibídem).

⁴⁰ Agrupadas por región, las áreas comprendidas son las siguientes (de norte a sur):

- Noroeste: provincias de Jujuy, Salta (sector occidental), Tucumán, Santiago del Estero (sector occidental), Catamarca, La Rioja y Córdoba (sector norte)
- Noreste: provincias de Formosa, Chaco, Santa Fe (sector norte), Corrientes y Entre Ríos (sector norte)
- Cuyo: provincias de San Juan, San Luis y Mendoza
- Pampa: sectores de la Provincia de la Pampa.

⁴¹ Debe señalarse que este segmento territorial comprende áreas que no permiten una densificación relevante de actividades, por razones geográficas (sectores de alta montaña, áreas tanto con carencia absoluta de agua, como con excesos hídricos); puede estimarse la incidencia de estas áreas en 25%. En consecuencia, la cobertura en términos de superficie apta para la ocupación humana sería un tercio superior a lo que sugiere la estadística agregada.

la Provincia de La Pampa; incluimos también la Provincia de Misiones, situada en el noreste del país⁴². Su superficie es de 871.000 km². La red construida allí fue de solo 2.800 km (4% de las estaciones)⁴³. La población representaba el 4% del total del país (1947), siendo la densidad de 1 habitantes por km².

Como se señaló más arriba, es nuestro propósito evaluar la incidencia por estrato territorial de la reducción de la red. Encaramos el análisis a nivel de las estaciones, reelaborando una base informativa ya existente, confeccionada en su momento a otros fines⁴⁴. Esta base indica, para cada estación, si estaba habilitada para atender servicios de pasajeros y/o cargas, a distintas fechas. La fuente consultada al efecto son los Manuales de Estaciones de la empresa ferroviaria. Nótese que la mención en el Manual del servicio habilitado no es indicación automática de que el servicio se esté prestando efectivamente, puesto que solo se refiere a la categoría de la estación; en consecuencia, fue necesario un control, a partir de la consulta de horarios, itinerarios ferroviarios y otras fuentes.

Las bases disponibles se han construido para los años 1958, 1970 y 1989. El primero de ellos refleja la situación correspondiente a la máxima expansión del modo ferroviario, y por lo tanto constituye el listado completo de estaciones a relevar. La situación reflejada del Manual a 1970 permite evaluar el impacto de la primera etapa de redimensionamiento, mientras que la información para considerar la segunda etapa puede surgir a partir de la situación relevada a 1989.

Debe consignarse que se ha realizado un cuidadoso chequeo a nivel del ramal de pertenencia de cada estación, a fin de establecer congruencia; esto permite detectar y evaluar los casos de un ramal para el que se clausuran solamente parte de las estaciones. Debido a inconsistencias diversas, debió

⁴² Además de La Pampa (sector centro y occidental), este conjunto incluye – de norte a sur – las provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. Ésta última – un área insular de desarrollo reciente – no contó en absoluto con red ferroviaria; esto ocurrió también con el sector occidental de la Provincia de La Pampa, de muy bajo poblamiento aun hoy día.

⁴³ El 28 % de la red era de trocha económica (inferior a un metro), conformación que brinda un servicio de calidad claramente peor, con relación a las trochas normales. Esta tipología de trocha es muy poco relevante en el resto del país.

⁴⁴ La base se elaboró para un análisis del impacto del cierre de ramales sobre la población de centros urbanos menores. La publicación correspondiente es Müller (2007).

descartarse parte de la información, lo que representa una pérdida de 21% de casos. Una parte menor de esta pérdida debe adjudicarse a que un mismo centro urbano puede contar con más de una estación⁴⁵.

Tabla 4 – Superficie, población y dotación por estrato

Estrato	Superficie	Población 1947	Estaciones 1958	Estaciones /1000 km ²	Estaciones /1000 hab.
A	19,1%	71,3%	59,4%	2,2	0,11
B	49,8%	24,8%	36,6%	0,5	0,19
C	31,1%	3,9%	4,0%	0,1	0,13
Totales	2.796.940	15.900.971	2.008	0,7	0,13

Fuente: elaboración propia, en base a información geográfica, demográfica (censo demográfico de 1947) y Manual de Estaciones-1958.

Cada estación fue asignada al estrato geográfico de pertenencia. La Tabla 4 indica información acerca de superficie, población y dotación de estaciones para cada estrato.

Tal como surgió de la descripción de cada estrato, existe una notable disparidad en la dotación de la red, reflejo a su vez de un poblamiento más que heterogéneo. Es así como el Estrato A, con 19% de la superficie, abarcaba en 1947 el 71% de la población, y el 59% de las estaciones; su dotación de la red era 3 veces superior al promedio de la Argentina. Por otro lado, el estrato C presentaba una dotación notablemente más baja. Sin embargo, la dotación por habitante era bastante más equilibrada, sugiriendo que, en alguna medida, la red ferroviaria acompañó las pautas básicas del poblamiento.

⁴⁵ El total de estaciones a 1958 era de 2.821; a este valor deben detraerse un total de 280 estaciones que corresponden al servicio en el Área Metropolitana de Buenos Aires, que no son objeto de análisis. En consecuencia, restan 2.541 estaciones interurbanas, de las que se pudo contar con información confiable para 2.008 casos. Una estimación preliminar indica que 30 localidades reunían un total de 70 estaciones, por lo que 40 estaciones no son computadas a los fines del presente trabajo. Esta dotación múltiple responde básicamente a la presencia de empresas ferroviarias diferentes en una misma localidad, en el período anterior a la nacionalización, y también a la diversidad de trochas.

Tabla 5 – El redimensionamiento: evolución de la cantidad de estaciones en operación por estrato-1958-1970

Estrato	1958	1970	1989
A	1.192	1.101	852
B	735	709	552
C	81	74	60
Total	2.008	1.884	1.464
Red (km)	43.932	39.905	34.059

Fuente: elaboración propia a partir de Manuales de Estaciones

Consignamos a continuación los cambios en la dotación de la red ferroviaria por estrato, a partir de las acciones de redimensionamiento. La

Tabla 5 indica la dotación de estación en cada año. Complementariamente, se consigna la evolución de la red en explotación; ello permite comprobar que la reducción de la red y las estaciones siguen una trayectoria similar. La Tabla 6 complementa esta información, comparando la distribución inicial por zona de la red y la distribución de los dos recortes.

Tabla 6 – El redimensionamiento: situación inicial y reducciones de estaciones, por estrato

Estrato	Situación en 1958		Reducción 1958-1970		Reducción 1970-1989		Total de reducciones	
A	1.192	59,4%	91	73,4%	249	59,3%	340	62,6%
B	735	36,6%	26	21,0%	157	37,4%	183	33,6%
C	81	4,0%	7	5,6%	14	3,3%	21	3,9%
Total	2.008	100,0%	124	100,0%	420	100,0%	544	100,0%

Fuente: elaboración propia a partir de Manuales de Estaciones

La reducción de la red se concentró claramente en el estrato A, en la primera etapa; ya en la etapa siguiente, con mayor impacto cuantitativo, se distribuyó en forma equilibrada. En conjunto, la distribución de los

recortes mostró alguna prevalencia del estrato A. Con relación a los estratos B y C, cabe consignar que el 4% y 21% respectivamente de las estaciones corresponden a ramales de trocha económica, de baja o nula significatividad en cuanto al tráfico, por lo que la reducción en términos de servicio efectivo es algo menor a la que sugieren las cifras⁴⁶.

Si bien no disponemos de indicaciones acerca de las densidades de tráfico en la red de cada estrato, podemos presumir que lo referido a redundancia se verificó sobre todo en el estrato A, dado que tanto la densidad demográfica como la dotación de red son sustancialmente mayores a las del Estrato B. Esto genera, en función de lo puntualizado al inicio del presente apartado, la expectativa de que las clausuras realizadas deberían haber permitido, a paridad de otras condiciones, conservar siquiera parte del tráfico, y en consecuencia la densidad del resto de la red debería haberse visto incrementada. En el próximo acápite, analizamos este tópico.

5. EVALUACIÓN

¿Se logró el propósito de incrementar la densidad de tráfico, tras el cierre de casi un cuarto de la red ferroviaria, entre los años 1958 y 1989? La Tabla 7 muestra la evolución de los tráficos y la densidad, para el período, en lo referido al ferrocarril interurbano. El Gráfico 1 indica la evolución del tráfico, la red y la densidad resultante, para un índice con base 100 en el período 1958-58.

En principio, la expectativa mencionada acerca de que la reducción de la red se traduciría en una mayor densidad se ve defraudada, aun si se considera que en los dos últimos períodos estamos incluyendo como parte de la red un conjunto de ramales formalmente en operación, pero sin trenes programados, siendo su nivel de actividad casi inexistente.

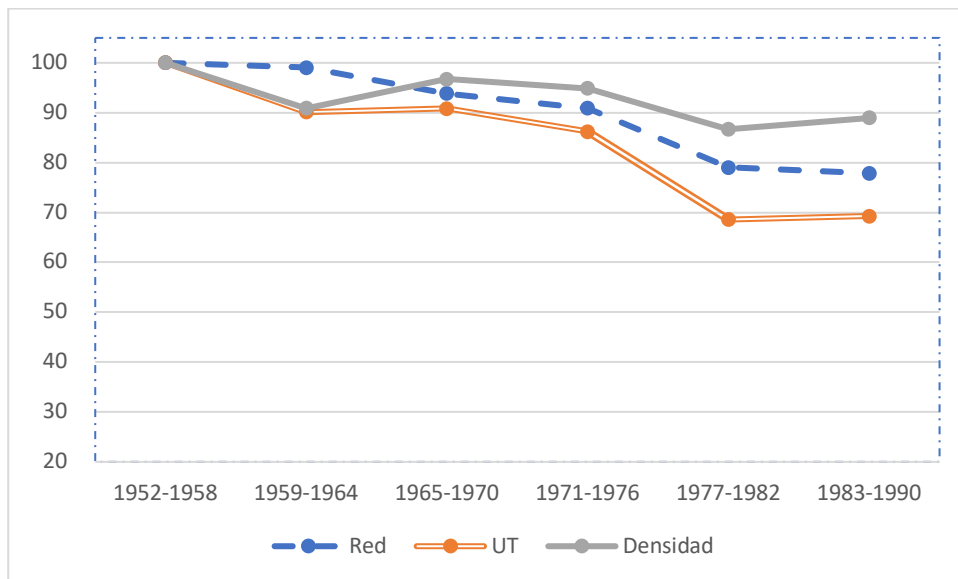
⁴⁶ Si se excluyen estos casos, la participación del estrato A en el total de estaciones clausuradas se incrementará en cerca de 2,4 puntos porcentuales.

Tabla 7 – Evolución de la red y el tráfico ferroviario interurbano – 1952-1989

	Red	Pasajeros			millones			Toneladas de tráfico (Pas-km+T-km)	Densidad (UT/km)
		Pasajeros	Pasajeros- km	Toneladas	Toneladas- km				
	km								
1952-1958	43.796	57,9	6.097	28,6	14.848		20.945		478.262
1959-1964	43.373	55,4	5.792	21,5	13.091		18.883		434.764
1965-1970	41.106	44,0	5.813	20,9	13.207		19.020		462.657
1971-1976	39.799	29,9	5.936	18,7	12.119		18.055		453.653
1977-1982	34.615	11,6	3.934	18,1	10.429		14.363		414.556
1983-1990	34.106	11,4	4.791	16,7	9.721		14.513		425.545

Nota: se adopta la red ferroviaria total, incluyendo la del ferrocarril metropolitano, por carencias informativas. La incidencia de la red urbana es de todas formas muy reducida (en el orden de 2%).

Fuente: Müller (2018, caps. 3 a 7)

Gráfico 1 – Evolución de la densidad de tráfico del ferrocarril interurbano

Fuente: ver Tabla 7

La razón en primera instancia para este resultado reside en la pérdida de tráficos que sufre el ferrocarril en el lapso bajo análisis, del orden de 30%, ante una red se contrae 22%. Esto ocurre tanto en cargas como en pasajeros, siendo que ambos componentes conservan una proporción sobre el total bastante estable. La expectativa de máxima habría sido un recorte que no afectara los tráficos, en cuyo caso la densidad de la red se habría visto incrementada en 28%⁴⁷.

En alguna medida, una parte esta reducción de tráficos puede ser asociada a la racionalización de la red; el abandono de ramales significa pérdida de tráfico. Pero dado que se habría suprimido básicamente red redundante, esta posibilidad tendría alcance acotado. Otros factores pueden haber influido en esta evolución negativa.

Por un lado, debemos contabilizar eventuales tendencias en el mercado de transporte, en favor del transporte por carretera. Debe señalarse al respecto que en los años 1960-1970, al amparo del crecimiento económico, se produjo una expansión importante del parque automotor, como así también un salto en la escala de la red vial pavimentada, que triplicó su

⁴⁷ Este porcentaje resulta de suponer tráficos invariantes en una red que se reduce en 22%.

extensión aproximadamente entre las décadas de 1950 y 1980. Esto mejoró las condiciones de operación del transporte carretero, y en consecuencia acarreó una derivación desde el ferrocarril.

Por otro lado, debemos tomar en consideración las propias políticas que adoptó la empresa ferroviaria. En términos sintéticos, podemos señalar al respecto lo siguiente⁴⁸.

En lo referido a pasajeros, se produjo una sensible contracción de la oferta de servicios. Esto ocurrió tanto durante el ciclo desarrollista como en el liberal.

En el primero, sucesivos recortes (principalmente en 1962 y 1970) redujeron drásticamente la cantidad de pasajeros transportados; la caída fue de 57%. Se trató casi exclusivamente de prestaciones sobre líneas secundarias, atendiendo viajes de distancia corta (en promedio, viajes de algo menos de 50 km). Los niveles de ocupación de los trenes suprimidos no parecen haber sido bajos, de acuerdo con la evidencia estadística disponible. Algunos servicios fueron luego repuestos, pero sin que se retornara a los valores observados hasta 1962.

En el ciclo liberal, se produjo un nuevo y contundente recorte en 1977. Esta vez afectó no solo a los servicios secundarios sobrevivientes (que en esa oportunidad fueron virtualmente eliminados); también abarcó a la totalidad de los servicios locales de alta frecuencia con centro en algunas ciudades del interior de la Argentina⁴⁹. La reducción en la cantidad de pasajeros en este caso fue de 60% aproximadamente, entre 1970 y 1979. Al igual que con el recorte anterior, los niveles de ocupación de los trenes suprimidos no eran muy diferentes a los de los que permanecieron en servicio⁵⁰.

Al final del período, los servicios sobre líneas troncales representaban por lejos la mayor parte de la oferta⁵¹. Hubo entonces una decisión clara en el sentido de concentrar esfuerzos en la captación de demanda en líneas

⁴⁸ Lo que señala a continuación ha sido tomado esencialmente de Müller (2018, caps. 3 a 7) y López et al. (caps. 4 y 5).

⁴⁹ Se trata de prestaciones que se brindaban en las ciudades de Bahía Blanca, Rosario, Santa Fe, San Miguel de Tucumán, Salta y San Salvador de Jujuy.

⁵⁰ Véase al respecto Müller (op. cit.).

⁵¹ La participación del ferrocarril en algunas vinculaciones troncales con centro en la ciudad de Buenos Aires era comparable o incluso superior a la del ómnibus, en la década de 1980. Véase Plan Nacional de Transporte (op. cit.).

troncales, aun a costa de perder el tráfico de las vías secundarias. Este temperamento aparece claramente explicitado en las publicaciones que hemos citado del Plan Nacional de Transporte.

Con relación al transporte de cargas, fue ganando espacio la idea de un ferrocarril concentrado en la captación de las cargas “propias” de este modo, esto es, cargas masivas de bajo valor; en el ciclo liberal esta política de especialización fue enunciada abiertamente. El Plan Nacional de Transporte puso más énfasis en la atención de los flujos más concentrados de cargas que los dos planes anteriores, y no se planteó ir más allá del menú existente, en cuanto a productos⁵².

Sin embargo, es difícil establecer si incidió realmente una política activa: es posible que lo ocurrido sea mero efecto del “descreme” del tráfico ferroviario, esto es, la pérdida en favor del automotor de la carga más rentable, los productos industrializados de mayor valor, por simple obra del mercado⁵³. Esto se refleja en un aumento de la proporción de las cargas masivas que mencionamos: la participación de los graneles primarios e industrializados pasó de 55% a 80% del total transportado, entre las décadas de 1950 y 1980⁵⁴. Esto es, lo enunciado en términos de políticas no hizo sino acompañar algo que ya estaba en curso.

Más allá del peso de estos factores – que no evaluamos aquí – queda establecido que el cierre de ramales no fue una política que mostró capacidad decisiva para contribuir al incremento de la densidad de tráfico.

CONCLUSIONES

El redimensionamiento de la red fue una de las vías elegidas para la reducción del déficit, quizá la de mayor visibilidad (junto con la reducción del plantel de personal). Desactivar ramales que representaban ingresos

⁵² Por ejemplo, en Argentina (1980, pág. 192) encontramos entre los objetivos para el ferrocarril el enunciado siguiente: “El esfuerzo se orientará prioritariamente a los tráficos masivos sobre la red interregional en los cuales el ferrocarril pueda incrementar su participación. Sólo en la medida en que la oferta de medios lo permita se trasladará a los restantes tráficos y relaciones persiguiendo el aumento de la actividad”.

⁵³ Históricamente, el flete ferroviario se fijó en función del valor de lo transportado, además del volumen y la distancia de transporte. Esta tarificación *ad valorem* hacía que el flete más rentable fuera el de los bienes de mayor valor.

⁵⁴ Fuente: elaboración propia a partir de Müller (2018), tablas 4-8 y 6-10.

insuficientes para cubrir el costo de su funcionamiento mejoraría así el desempeño económico de la empresa. Esta vía llevaría también a un incremento de la densidad de tráfico de la red remanente.

Esta política no puede considerarse exitosa: la densidad de tráfico observada al final del período estatal no difería mucho de la que se verificó en la década de 1950. Tampoco representó una contribución muy relevante a la reducción del déficit; pero esto no debería sorprender, habida cuenta de que propio Plan de Mediano Plazo había mostrado que los ramales comercialmente no convenientes generaban menos del 20% del quebranto empresario (Tabla 3) hacia 1970. El coeficiente de explotación se situó de hecho en valores más elevados en la década de 1980, cuando se había concretado la totalidad de las clausuras, que en la década de 1950 (Tabla 1). En otras palabras, el grueso del déficit ferroviario debe ser explicado en base a otras razones, que no a la existencia de ramales de bajo tráfico.

Un punto de especial interés aquí es si y en qué medida la caída del tráfico se debe a decisiones explícitas de la empresa ferroviaria. Si así fuera, habría una suerte de contradicción entre focalizar las prestaciones para determinados tráficos y pretender un incremento de la densidad de la red ferroviaria. En tanto no hubiera cuellos de botella en la infraestructura, quizá una política más consistente habría apuntado a retener y ganar tráficos, no a perderlos por prácticas selectivas.

Esta es una cuestión que va más allá de lo que pretende este trabajo; pero hemos aportado evidencias de que hubo un conjunto de decisiones explícitas en el sentido de concentrarse en determinados nichos del mercado de transporte.

Esto fue perceptible más claramente el caso de los servicios de pasajeros, donde se privilegió los trenes en vías troncales, al tiempo que se desactivaban las prestaciones de carácter secundario, como así también los servicios de corta distancia. Como dijimos, esta política se enunció explícitamente en el Plan Nacional de Transporte, en todas las publicaciones que hemos consultado; el énfasis sobre la supresión de los trenes de pasajeros es bastante mayor al que encontramos en los otros dos planes que hemos consultado⁵⁵. Esto se tradujo en una caída efectiva de

⁵⁵ Ver nota al pie 33. De todas maneras, en el período en que se elaboró el Plan de Mediano Plazo, se produjo un fuerte recorte de los servicios de pasajeros (año 1970).

los tráficos, puesto que los trenes desactivados atendían una demanda relevante, como hemos visto. Esta desactivación podría justificarse solo si los costos estrictamente atribuibles a la operación fueran inferiores a los ingresos generados.

Por otro lado, en el caso de las cargas la concentración en segmentos específicos no fue acompañada por el éxito: en casos como los de granos, forestales e industrializados masivos, no hubo una mayor captación, pese a que las producciones tendieron a crecer. En el de combustibles y minerales (piedra, en primer lugar), lo realizado dependió de la demanda, y la acompañó en sus fluctuaciones⁵⁶.

Una investigación más exhaustiva podrá dar cuenta de esta aparente incongruencia entre la necesidad de incrementar la densidad de la red ferroviaria y la aplicación de políticas selectivas en lo que hace a la captación de tráficos.

BIBLIOGRAFÍA

- Argentina (1978), Poder Ejecutivo Nacional. *Plan Nacional de Transporte Programa del Sector Transporte*, 1979.
- Argentina (1981), Poder Ejecutivo Nacional. *Plan Nacional de Transporte- Programa del Sector Transporte*, 1981.
- Argentina (1980), Poder Ejecutivo Nacional. *Plan Nacional de Transporte- Programa del Sector Transporte*, 1980.
- Argentina (1982), Poder Ejecutivo Nacional. *Plan Nacional de Transporte- Programa del Sector Transporte*, 1982/3.
- Cardozo, D. (2008), “La política ferroviaria del Peronismo 1946-1952”, *Primer Congreso de Estudios sobre el Peronismo: la primera década*, Mar del Plata.
- Cardoso (2019), “La gestión Ferroviaria del Estado peronista: entre dudas, carencias y desafíos”, en Gómez, T y Vidal Olivares, J. (2019), *Los Ferrocarriles en América Latina*. Eudeba.

⁵⁶ Por ejemplo, un importante tráfico de petróleo de Mendoza se extinguió porque se construyó un oleoducto. Igualmente, el transporte de piedra dependió fuertemente de la demanda de obra pública.

- Expreso Villalonga (1944), *Guía “Expreso”*, Editada por Expreso Villalonga.
- Ferrer, A. (colab. Rougier, M.) (2008), *La Economía Argentina – Desde sus orígenes hasta principios del Siglo XXI*. Fondo de Cultura Económica.
- Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (1958), *Manual de estaciones*.
- Ferrocarriles Argentinos (1970), *Manual de Estaciones*.
- Ferrocarriles Argentinos (1989), *Manual de Estaciones*.
- Plan de Mediano Plazo*, (circa 1970), Mimeo, Ferrocarriles Argentinos.
- Gómez (2019), “«Transportes para el pueblo»”: dilemas de la política ferroviaria en el primero y segundo gobierno peronista (1946-51 y 1952-55)”, en Gómez, T y Vidal Olivares, J. (2019), *Los Ferrocarriles en América Latina*. Eudeba.
- Gómez y Tchordonkian (2014), “El lugar de las políticas de transporte ferroviario en la planificación peronista”, en Gómez T. y Salerno, E. (2014) *Políticas públicas, servicios y transporte-Argentina y Brasil en el siglo XIX y XX* – CESP-Universidad de Buenos Aires.
- López, M.J., Waddell, J. y Martínez, J. P. (2016), *Historia del Ferrocarril en Argentina*, Lenguaje Claro Editora.
- Ministry of Public Work and Services (1962), *A Long Range Transportation Plan for Argentina*, Ministerio de Obras y Servicios Públicos (existe versión en español).
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1973), *Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana* – Buenos Aires. Vol. 2.
- Müller, A. (2007), “De trenes y pueblos 'fantasma': acerca del impacto de la reducción del servicio ferroviario en la Argentina”. *Desarrollo Económico-Revista de Ciencias Sociales*, vol. 46, N° 184, enero-marzo 2007 (pp. 597-612).
- Müller, A. (2018), *La cuestión ferroviaria en Argentina*. Editorial Biblos.
- Rapoport, M. (2010), *Las políticas económicas de la Argentina: Una breve historia*, Booket.
- Robert, G. (1964), *Le ferrovie nel mondo*. Milano, Italia: C.E. Francesco Vallardi.

Argentina Censo General de la Nación – 1947 - www.indec.gob.ar

Roccatagliata, J. (2012), *Los ferrocarriles en la Argentina: un enfoque geográfico*. EUDEBA.

