

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Argentina-esta-perdiendo-el-tren>

# Argentina está perdiendo el tren

- Argentine - Économie - Privatisées -

Date de mise en ligne : lundi 10 février 2003

---

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

---

**En un país tan extenso como la Argentina, el sistema de trenes no ha resuelto ni resuelve las necesidades de comunicación ni bajo el ala del estado como así tampoco en el caso de las vías que han sido concesionadas.**

Los prohombres de la historia argentina creían fervientemente en el desarrollo del tren como herramienta de comunicación y progreso y tal como señala Rodolfo Terragno, la Argentina se organizó en base a las vías férreas. Por ese mismo motivo, al suprimirse muchas de las vías un gran número de actividades y regiones se vieron seriamente afectadas.

En un momento en el que se habla tanto del boom turístico y que las tarifas aéreas son inalcanzables para una gran mayoría de los argentinos, un servicio de trenes es clave para el desarrollo de la llamada "industria sin chimeneas".

Lo cierto es que los trenes en la actualidad no satisfacen como debieran las necesidades de transporte diario de corta distancia ni las que implican grandes trayectos.

Y resulta paradójico en el caso de la provincia de Buenos Aires que contando con un polo de atracción turística como es la costa atlántica, no cuente con la infraestructura necesaria para satisfacer la demanda. Y que los trenes no funcionen como corresponde.

Para ilustrar con un ejemplo, basta tomar el caso de la empresa Ferrobaires a cargo del ex senador provincial y director del Instituto del Menor y la Familia, Daniel Bolinaga.

El tren fue inaugurado en el gobierno de Juan Domingo Perón, en 1951 y reflatado por Felipe Solá ; según dicen, por deseos de su mujer, Teresa Fernández.

El funcionario organizó un viaje a la ciudad de Mar del Plata al que invitó además de su novia, la brasileña Anamá Ferreira, a otras modelos de la "vieja guardia".

En la feliz lo esperaban el gobernador bonaerense, Felipe Solá junto a Daniel Scioli y Alfredo Atanasof. El viaje, según comentó la modelo en su programa de Plus satelital se hizo en 5 horas, con aire acondicionado, asientos reclinables, impecables baños y un fantástico catering.

Una semana más tarde, según cuenta un periodista de El Popular de Olavaria que fue protagonista de otro viaje, el tren estuvo detenido 15 horas en la localidad de Ranchos. Dice que "la tierra se adueñaba de todos los rincones" además de señalar que a duras penas funcionaban los ventiladores de techo y los baños no estaban en condiciones de ser utilizados. Describe la travesía como una verdadera "odisea".

Sobre este mismo tren, el defensor del pueblo de la Nación, Eduardo Mondino, escribió una nota en La Nación que habla de "pasajeros de trenes librados a su suerte, que tardan diecinueve horas para cubrir el trayecto Necochea-Plaza Constitución o dieciséis horas para unir Ranchos-Constitución".

Y dice que la crisis comenzó con la privatización tanto como para trenes de carga, transporte de pasajeros de larga distancia, que la Nación les cede a las provincias (Ferrobaires en toda la provincia de Buenos Aires ; Metropolitano,

## Argentina está perdiendo el tren

---

que se hace cargo del tramo Buenos Aires-Córdoba, y Ferronorte, responsable de la provincia de Tucumán) y transporte de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires y el conurbano.

La pregunta del millón es ¿dónde están las inversiones que tanto estado como sector privado dicen hacer ? A la vista está que los usuarios no gozan de tales beneficios a lo que las empresas privadas responden que es porque no reciben el pago correspondiente del Estado. Y en el único momento que han dejado de recibirlo fue durante un período de la administración De la Rúa.

Lo cierto es que las empresas tienen la obligación de mantener red troncal de todo lo que es larga distancia en trenes, y si los descarrilamientos ocurren es justamente porque no lo han hecho.

La nota de Mondino señala que "Se trata de las empresas que más subsidios piden (por el contrato de concesión, por la pesificación, etcétera) y además son las empresas de servicios públicos que más crecieron durante 2002 respecto de 2001 y 2000."

Lo cierto es que el sistema de trenes en la Argentina, que ayudó a construir un país rico hoy es sólo un recuerdo. Y que estatal o privado no cumple con la función para la cual ha sido concebido, ya que lejos de solucionar los problemas de comunicación es sinónimo de lentitud, astío, suciedad e ineficiencia para la mayoría de los argentinos.

*Post-scriptum :*

[Urgente 24.info, 10 de febrero de 2003