

El sistema ferroviario Argentino y la configuración del territorio. Los proyectos que avanzan

Mariana Schweitzer¹

Introducción

La producción de infraestructuras de transporte tiene estrecha vinculación con la estructuración y el establecimiento de un modelo económico territorial determinado. Su distribución, características, concentración y accesibilidad, entre otros, no son aleatorias, sino que responden a estrategias de poner en juego al territorio en función de objetivos de desarrollo, facilitando flujos, en determinados tiempos de circulación y con características particulares.

Se pueden identificar distintas densidades de infraestructuras y centralidades hacia donde convergen los flujos. En términos de teorías de análisis espacial, y en relación con la diferenciación entre centro y periferia, existen lugares centrales hacia los cuales convergen flujos de personas, energía, de materiales, y de información, que, salidos de la periferia confluyen hacia ese centro, en lo que se denomina polarización. El funcionamiento de esta centralidad está en función de la buena accesibilidad a su periferia, del nivel de complejidad y de las modalidades de circulación entre la periferia y el centro, que históricamente acrecientan la velocidad de los desplazamientos hacia los centros. Por otra parte, no sólo se deben considerar las distancias, sino las relaciones distancias/tiempos y distancias/costos, ya que efectivamente son las que tienden a regular las interacciones, y por ello están estrechamente vinculados con la infraestructura de la que se disponga y el estado del a misma.

La Argentina, que ha recibido inversiones ferroviarias desde mediados del siglo XIX, vinculadas a la exportación de materias primas por el puerto de Buenos Aires, y que ha llegado, un siglo después, a ubicarse en el 10º lugar en el mundo en cuanto a la longitud de su red, experimentó a partir de las últimas décadas del siglo pasado un proceso de

¹Arq. Ms. PuyR Investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, CONICET-CEUR, Centro de Estudios Urbanos y Regionales. Argentina

levantamiento de vías, clausura de ramales y desarticulación, que como corolario derivó en la privatización de los servicios. Con ello desaparecieron en su gran mayoría los trenes interurbanos de pasajeros y muchos pueblos que tenían al ferrocarril como motor de sus actividades se fueron despoblando.

Desde la gestión actual de gobierno, se plantea la necesidad de recuperar el transporte ferroviario, y con ello avanzan una serie de iniciativas. Con estos proyectos, se definen trazados, tecnologías, y con ello, no sólo se está vinculando dos puntos mejorando su conectividad a la red, sino que se define que es lo que interesa vincular, y, contrariamente, lo que queda relegado. Asimismo se decide a partir de la elección tecnológica los tiempos, y lo que interesa trasladar etc., en el marco de la limitación de recursos en donde la asignación de los mismos implica una decisión que no debe ser pensada en forma aislada.

Este trabajo comprende cuatro instancias, la presente, en la cual se plantea el problema, una segunda instancia, en la cual se presenta la evolución del desarrollo territorial argentino a lo largo de los distintos modelos de socioeconómicos y con ello como se fue configurando el país y el rol que le cupo al transporte, particularmente al ferroviario. Un tercer apartado en el cual se aborda la gestión actual del sistema ferroviario, donde se presentan las distintas políticas, nuevas leyes y los proyectos adoptados en sus distintos estados de avance, y, finalmente, se reflexiona la contribución de los proyectos en curso a la competitividad territorial, a la cohesión de los territorios, y a la distorsión de las distancias con la adopción de tecnologías de alta velocidad en algunas iniciativas, y junto a ello, los procesos de selectividad territorial, en una suerte de configuración de un área metropolitana discontinua, y la necesidad de recuperar el sistema ferroviario, tan importante en el doblamiento del país, con criterio social e integrador de territorios

Evolución del desarrollo territorial y del sistema ferroviario en Argentina

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.

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 Virreynato del Alto Perú, se

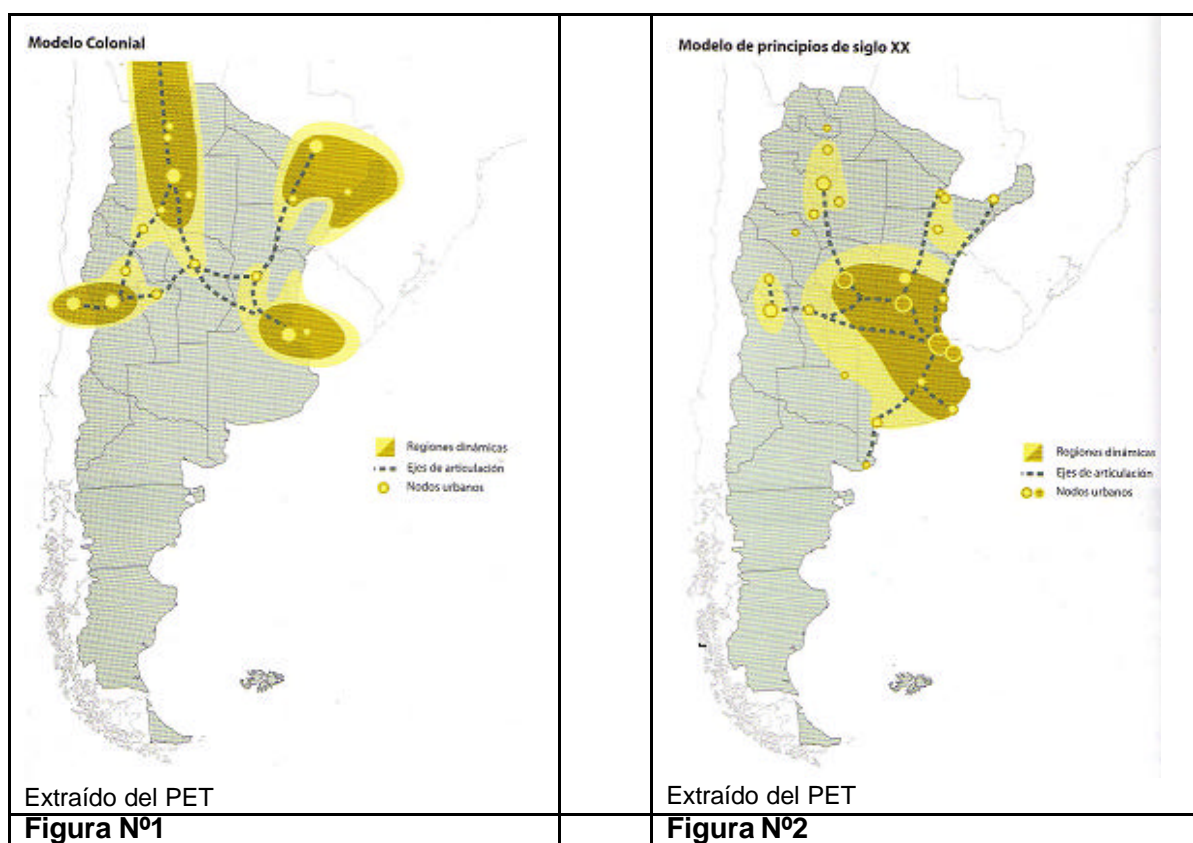
generó centralidad hacia Lima, su capital, y sobre las vías de circulación se fundaron las primeras ciudades. La economía tributaba a esa ciudad, y la estructura socioproductiva estuvo estrechamente vinculada al comercio con el Alto Perú. La región de Cuyo tuvo un desarrollo relativo, y el Nordeste también se desarrolló, fuertemente vinculado a las Misiones Jesuíticas (Figura N°1).

Con la creación del Virreynato 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 el interior del territorio y la ciudad de Buenos Aires, siendo estos últimos asociados a capitales provenientes fundamentalmente de Gran Bretaña, los que imprimieron sus políticas.

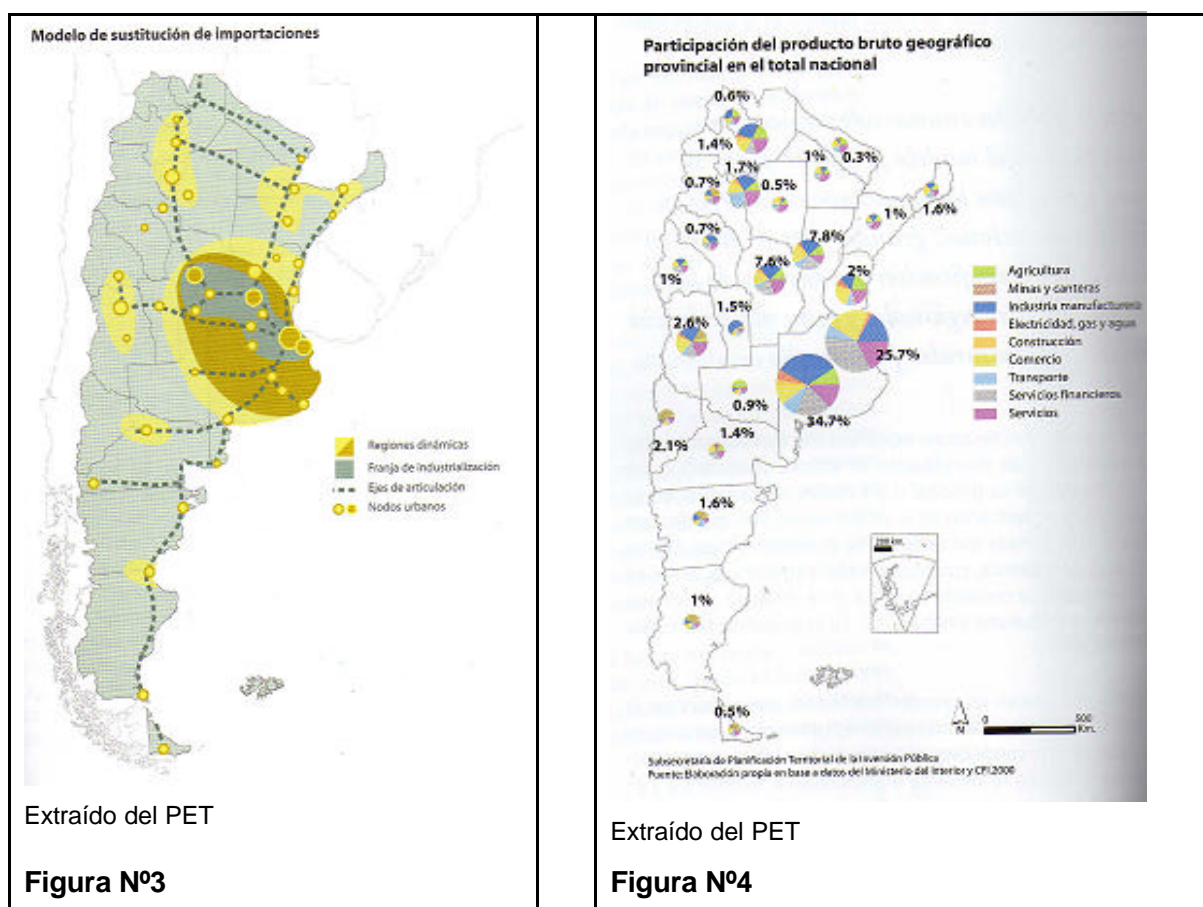
Entre 1860 y 1870 se trazaron los primeros tramos ferroviarios, la mayoría de origen británico, que desde Buenos Aires trasladaban carga y pasajeros, e interconectaban distintas zonas del país,. En esta época comenzó a hacerse clara la diferencia entre el área pampeana, en la que los réditos por el transporte de la producción agropecuaria para exportación garantizaban la instalación de ferrocarriles privados, y, el resto del país, en donde la construcción de ferrocarriles fue tarea del Estado a través de los ferrocarriles del fomento. Al primer centro hacia donde convergen las líneas, Buenos Aires y la zona portuaria, se suman Rosario, con su puerto sobre Río Paraná, y sobre el Océano Atlántico, Bahía Blanca.

Así llegamos a principios del siglo XX, con una gran densidad de ferrocarriles en la zona pampeana, y en mucha menor cantidad, otros construidos entre 1920 y 1930 por el Estado, que permitieron la llegada del ferrocarril a zonas más alejadas y con ello la ocupación del territorio (Figura N°2).

Es en esta época cuando se consolida el modelo de abastecedor de carnes y granos a Gran Bretaña. El sistema extensivo de explotación agropecuaria se apoyó en la red ferroviaria cada vez más extensa, que llegó a tener casi 45.000km, y en políticas de inmigraciones masivas provenientes de Europa. La política y economía argentina se ejerce desde Buenos Aires y desde las principales ciudades, dando lugar a enormes concentraciones de riquezas y grandes disparidades sociales, que con los años se fueron perpetuando.

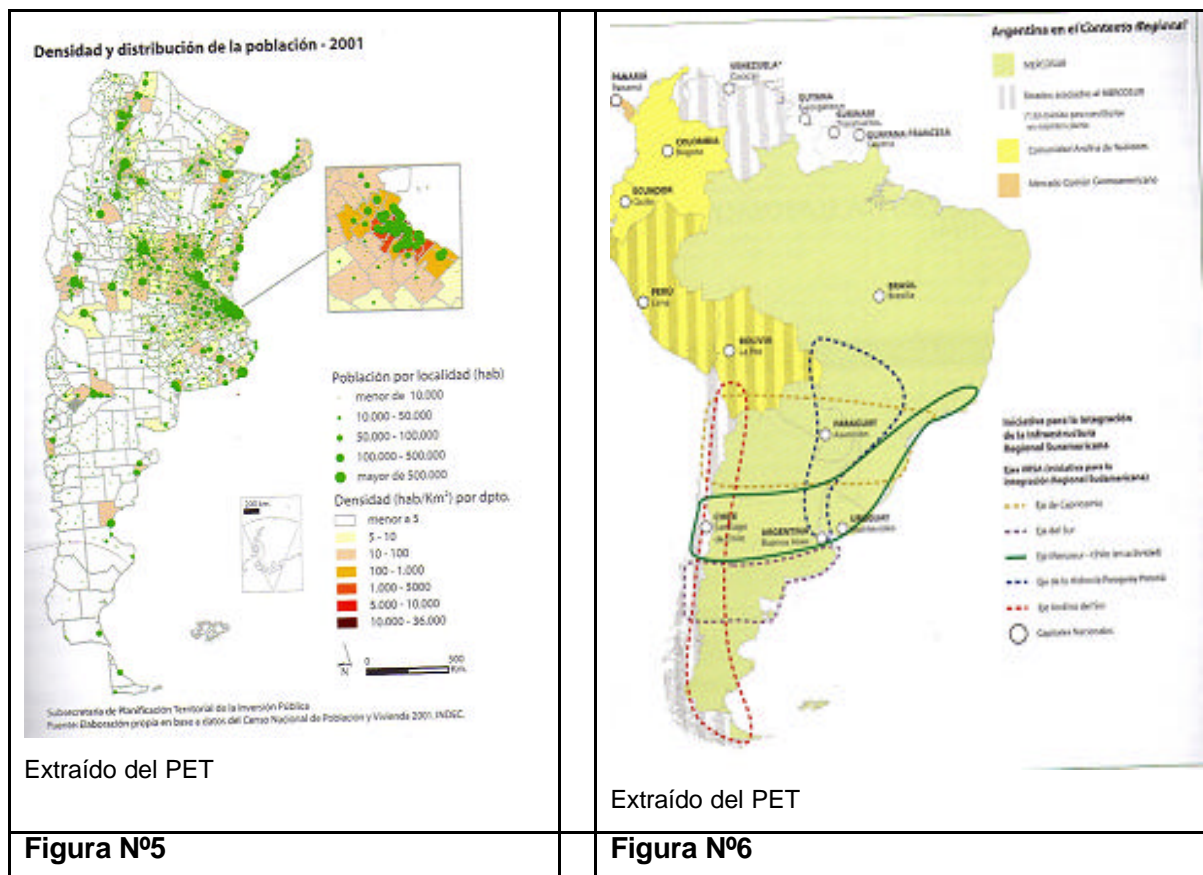


Con la crisis de los años '30, se altera la inserción de Argentina en el mercado mundial como productor de materias primas, y se adopta un modelo de sustitución de importaciones, con eje en la industria y en el mercado interno. La mano de obra en esta época fue producto de inmigraciones de países limítrofes y en menor medida, de países europeos. Se generaron fuertes inversiones en infraestructuras, y con ello se incluyeron áreas que aún estaban desarticuladas del territorio nacional. Es desde mediados del siglo pasado cuando el ferrocarril cae fuertemente frente al despunte del transporte carretero: la falta de inversiones en ferrocarriles derivaron en su obsolescencia por falta de renovación, y, en paralelo se estimula el transporte por carretera a través de la creación de Vialidad Nacional. Este modelo implicó una mayor concentración de actividades, población e infraestructura en el Área Metropolitana de Buenos Aires, en el corredor fluvial del Río Paraná hasta el Gran Rosario, y en el Gran Córdoba principalmente. Es en esta época cuando el proceso de metropolización cobra ritmo acelerado, como también los movimientos migratorios desde zonas rurales o pequeñas ciudades a las ciudades con localización industrial (Figuras N°3, N°4 y N°5).



Finalmente, en el último cuarto de siglo, a partir del golpe de estado de 1976 comienza un proceso de desindustrialización, de privatizaciones de servicios y de reforma del Estado, con un modelo que tiene como meta la integración al mercado mundial a través del proceso de globalización. Desde el punto de vista territorial, este modelo agudiza los desequilibrios heredados y la configuración espacial centralizada en Buenos Aires y la región pampeana. Las inversiones en infraestructuras y en equipamiento se siguen concentrando en las regiones “competitivas”

Se plantea la concreción de corredores de integración y desarrollo en función del comercio internacional y la conformación del Mercado Común del Sur, MERCOSUR (Figura N°6).



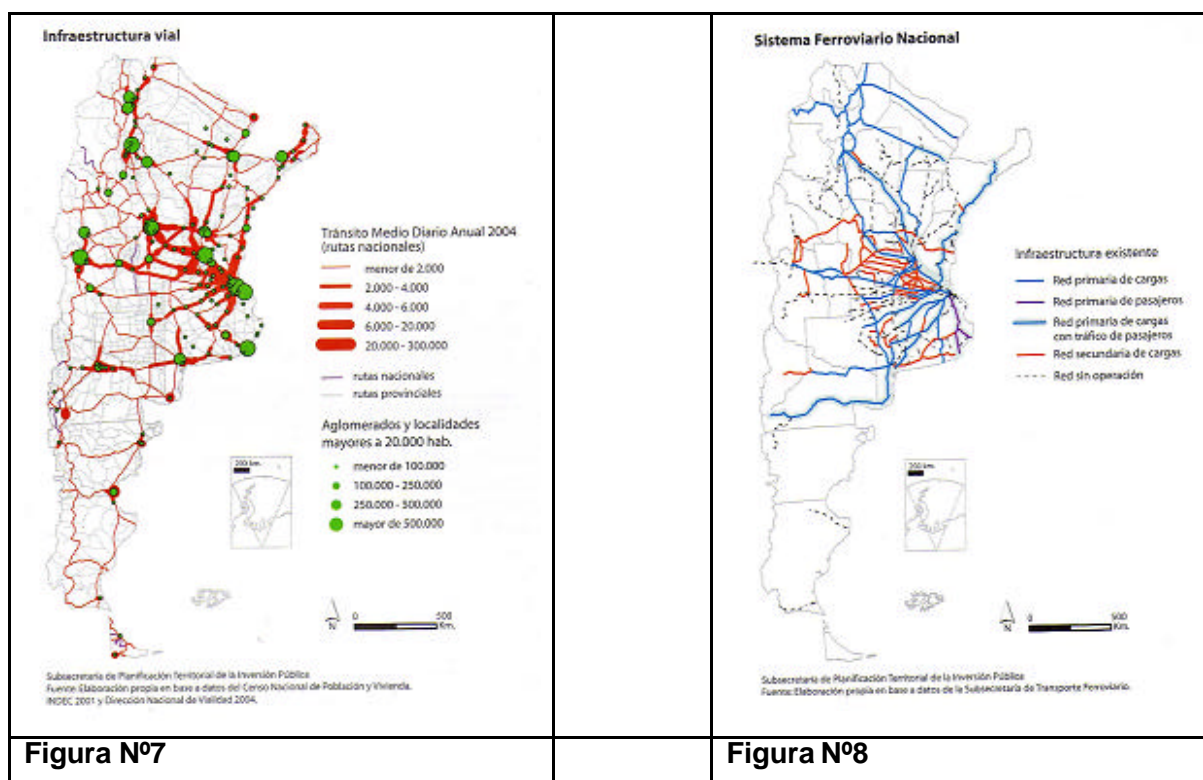
El sistema ferroviario

En cuanto al desarrollo del sistema ferroviario, a comienzos de la década de 1890 la extensión de las vías férreas era de 9.397 kilómetros, las inversiones eran en un 90% de origen británico y el resto de capitales franceses. A fines de siglo XIX existían alrededor de 16.500 kilómetros de vías. Estos tendidos fueron avanzando en forma vertiginosa, superando holgadamente los 40.000 km, pero la ausencia en avances tecnológicos derivó en que el sistema avance también en obsolescencia. Con la Primera Guerra Mundial se suspenden las inversiones directas y si bien se completan ramales secundarios no se realizan nuevas inversiones. Con la Segunda Guerra Mundial, las empresas entran en un colapso financiero, y el sistema de transporte lo refleja: saturación, deterioro, descuido. En paralelo, como se ha

señalado, comienza el desarrollo caminero y la competencia con el ferrocarril². El desarrollo del sistema vial carretero vinculó áreas intermedias y otras a las que los ferrocarriles no habían llegado. Gran parte de la red vial fue construida en paralelo a la líneas férreas (Figura N°7).

A mediados del siglo XX todas las líneas férreas fueron estatizadas bajo la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino, EFEA, luego Ferrocarriles Argentinos y posteriormente comienza un periodo de levantamiento de vías y de clausura de ramales. Dejan de funcionar muchos trenes de pasajeros, fundamentalmente los que vinculaban al Noroeste. Esto agravó la situación de los ferrocarriles. Así la red decrece a 34.113 km en 1980.

La desarticulación de la red y el “gran déficit” tuvo como corolario la privatización que se concretó a partir de 1992³.



Esta privatización se concretó, en este contexto de las políticas neoliberales, con la firma de un decreto por el cual se transfirieron los ferrocarriles interurbanos a las provincias, quienes

² En 1952 se crea la Dirección Nacional de Vialidad. A partir de entonces el transporte carretero se comienza a desarrollar desplazando al ferroviario.

³ Sin embargo, en numerosos países los ferrocarriles acusaban déficit mayor que en Argentina: Japón, Alemania, Francia.

podían seguir operándolos⁴. La mayoría de ellas no pudo sostenerlos y fueron desapareciendo los servicios.

Nuestro país progresó y se engrandeció merced a la vastedad y eficiencia de su red ferroviaria, cuyo tendido fue en su momento uno de los más importantes del mundo, vio cancelarse la mayoría de los servicios. Cientos de localidades que se establecieron a lo largo de los tendidos y se desarrollaron con actividades vinculadas al tráfico de pasajeros y de cargas, fueron perdiendo población, que se trataba en muchos casos del único medio que tenían para intercomunicarse con las localidades cabeceras de sus respectivos distritos (Figura N°8).

La gestión de los ferrocarriles en el siglo XXI

A principios del siglo XXI se llega con pocos los trenes interurbanos recorriendo el país, y la mayoría de ellos lo hace en condiciones subestándar. Por otro lado, los servicios del Área Metropolitana de Buenos Aires presentan un panorama similar de deterioro, y, finalmente, en materia de transporte de carga, solamente está en operaciones cerca del 40% de la red.

Debido a la falta de mantenimiento y de renovación de infraestructuras, la velocidad de circulación de los trenes es restringida. Difiere, dependiendo en cada caso, del estado de las vías, del tipo de carga que traslade y del estado del material rodante, oscilando en general entre los 40 y 50 km por hora el promedio, y sólo en escasos tramos supera los 80 km por hora de velocidad máxima.

En estos últimos años, con el cambio de gestión, se viene declamando desde esferas oficiales la necesidad de rehabilitar el sistema ferroviario. Se han recuperado algunos ramales, mejorado otros, realizado planes que incluyen numerosos proyectos, y se han sancionado leyes y decretos. Sin embargo los avances han sido escasos. La obsolescencia, la falta de mantenimiento y el deterioro no han sido revertidos y siguen siendo noticia de todos los días. Como políticas de estos últimos años, podemos enunciar en forma sintética:

a) En el año 2004, el Estado Nacional reasume la prestación de los servicios interurbanos de transporte ferroviario de pasajeros de largo recorrido de trazado interjurisdiccional que

⁴ Decreto 1168 de fecha 10 de julio de 1992.

habían sido derogados en 1992⁵. En este Decreto se plantean objetivos de recuperar y desarrollar el modo ferroviario para el transporte de pasajeros, “devolviendo a la sociedad la valía de un sistema de transporte de esencial trascendencia económica y social, generando las condiciones para el mejor desarrollo de la modalidad en términos competitivos”.

b) A fines del año 2005 se formuló un “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”⁶. Incluye como obras de reparación de vías y rehabilitación de ramales en la línea Belgrano Cargas para el traslado de cargas y pasajeros, la renovación del servicio entre Buenos Aires y Córdoba y entre Buenos Aires y Tucumán a lo largo de 900 Km y 852 Km respectivamente, para circular en ambos casos a 100 Km./hora, mejoramiento de ramales en la Provincia de Buenos Aires y reparación y renovación de vías para el trayecto entre Buenos Aires y Santa Rosa para llegar a circular a 80km/hora. Dentro e los trenes del Área Metropolitana, se incluyen 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.

c) En febrero de 2008 se sancionó una “Ley de Reordenamiento Ferroviario”⁷, 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 futura, 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.

d) A partir del 2004 el Estado le ha quitado la concesión a varias empresas que incumplían condiciones mínimas de prestación de servicios. Para operarlas, conformó un sistema mixto integrado por los otros tres operadores ferroviarios del Área Metropolitana (TBA, Ferrovías y Metrovías) y el Estado, en la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE), de forma tal que el Estado financia inversiones, gastos operativos y sueldos, y los privados aportan el manejo empresarial.

⁵ Decreto N° 1261 del 27 de septiembre de 2004.

⁶ Decreto N° 1683 del 28 de diciembre de 2005.

⁷ Ley 26.352 del 27 de marzo del 2008.

e) 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, que han recibido subsidios por parte del Estado Nacional para la operación.

f) En el año 2007, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, produjo un Plan Estratégico Territorial, PET⁸. En este plan, en referencia a la inequidad territorial que produce el mercado como principal factor determinante en la inversión en infraestructuras, plantea la necesidad de un cambio en la mirada sobre las inversiones de manera tal 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” y requiere voluntad política “que se proponga modificar las tendencias, la dinámica 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” (PET, 2007)⁹.

Así es que el PET se plantea 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, a aquellas iniciativas “Principales proyectos de impacto regional”, y, al mismo tiempo, una cartera preliminar de programas y proyectos de infraestructuras y equipamiento como producto de las evaluaciones 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. Entre ellos se plantean proyectos ferroviarios sobre redes troncales, redes a modernizar, a reconstruir, a rehabilitar y la realización de obras nuevas (Figura N°9).

8 1816-2016 Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial. Avance I/2007. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

⁹ Página 22. Documento del Plan Estratégico Territorial.

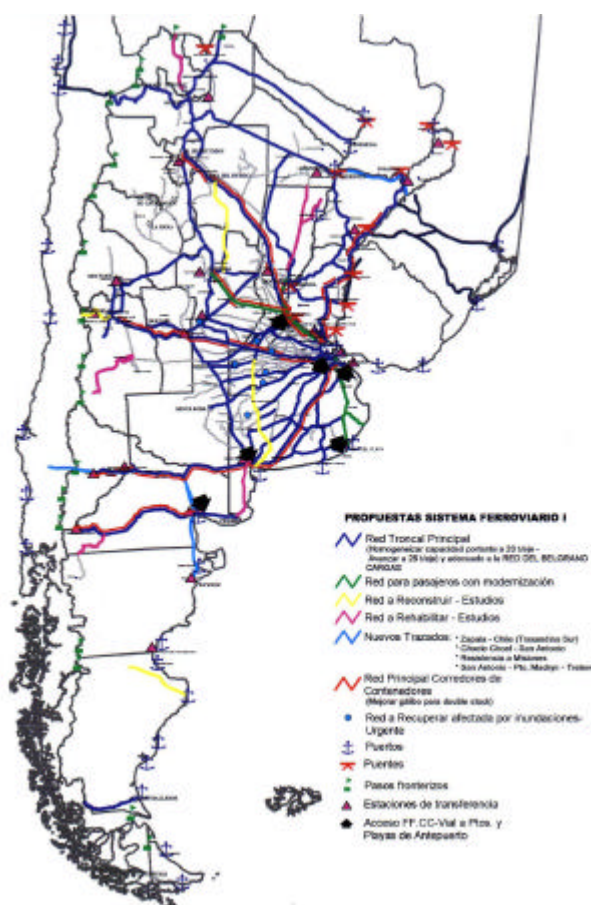


Figura N°9 Plan Estratégico Territorial. Propuesta para el sistema ferroviario

Los avances en los proyectos

Son numerosos los proyectos que se enuncian en el Plan de Obras y Trabajos Indispensables y en el PET. Inclusive varios de los incluidos en este Plan en el momento de su formulación ya estaban avanzados.

Entre los proyectos que van avanzando podemos observar una mayor concentración de proyectos en la franja central del país, donde ya existe en la actualidad una mayor densidad de infraestructura (Cuadro N°1).

Entre los proyectos que están avanzando hay trenes con tecnologías de alta velocidad. El más avanzado de ellos, y ya adjudicado por decreto, es el tren de alta velocidad entre Buenos Aires, Rosario y Córdoba. Otro tren de alta velocidad está en proceso licitatorio, es el

que vincula Buenos Aires con Mar del Plata. Por último, se encuentra preadjudicado el tren de altas prestaciones de Buenos Aires a Mendoza.

Las distintas velocidades tienen sus propias lógicas de relacionarse con los territorios, y pueden contribuir a acentuar situaciones de desequilibrios, procesos de segregación y de concentración. Tienen exigencias técnicas específicas y diferenciales al resto de la red, que abarcan desde las condiciones de las vías, del material rodante, de las máquinas tractoras, del tipo de energía, hasta en las condiciones de señalización y en la distancia de frenado. Las vías de las más altas velocidades suelen no ser compatibles con el tránsito de mercancías, ya que el peso desgasta los carriles y remueve el balasto (Schweitzer 2007).

Los trenes de altas prestaciones o velocidades altas suelen circular por las vías convencionales a la mayor velocidad que las mismas permiten, a diferencia de los de altas velocidades y más alta velocidad, que requieren tendidos especiales.

A partir de estas características podemos identificar dos procesos, superpuestos, en distintas escalas: la selectividad territorial y la fragmentación de las localidades atravesadas.

La selectividad territorial, a escala regional, se debe a que, al buscar cubrir las mayores distancias en los menores tiempos, se trata de contar con menos estaciones, y por ello, conectan pocos puntos del territorio.

Por otro lado, a nivel de las localidades atravesadas, estos servicios implican el cierre del trazado en estos sectores urbanos por motivos de seguridad del sistema, con una malla infranqueable que implica a su vez la necesidad de realizar los cruces vehiculares y peatonales a diferencia de nivel. Esta barrera urbana desarticula al territorio, va fraccionando a las localidades que surgieron en su mayoría a lo largo de la traza férrea y que se han estructurado alrededor de la estación de tren.

Con estos proyectos, se suma a las consecuencias del mencionado desmantelamiento del ferrocarril, una barrera que fracciona población y actividades, hacia uno y otro lado de la vía, y un tren que pasa de largo.

Un tema no menor tiene que ver con la selectividad social de este tipo de proyectos. No sólo se seleccionan los 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.

Si bien el PET incluye proyectos ferroviarios, a lo largo del trabajo se observa que se avanza en enormes inversiones, sin considerar un plan ferroviario en donde se establezcan prioridades. Avanzan los proyectos independientemente de Programas y de Planes que se superponen e incluso contraponen.

Hay una escasa relación entre los proyectos que van avanzando, los proyectos incluidos en el Decreto 1683 y en el PET, junto a los que van avanzando. La mayoría de estos proyectos se fueron incluyendo en el Programa de Obras y Trabajos Indispensables (Decreto N°1683) a medida que se realizan los respectivos llamados a licitación. Sobra decir que no se han realizado estudios de impacto ambiental.

Cuadro N°1
Proyectos en proceso de avance por fechas y etapas.
Inclusión en PET y Decreto N° 1683

	Proyecto en marcha	Incluidos		Semestre /año de cada etapa					
		PET	Decreto 1683	1º 2006	2º 2006	1º 2007	2º 2007	1º 2008	2º 2008
Norte	Río Primero –Sebastián Elcano (reactivación a Sunampa)	SI	NO	LL		AD.			
Centro	Soterramiento Caballito-Moreno	a	2	LL	PR			AD	
	Tren de Alta Velocidad CABA-Rosario-Córdoba	SI	2	LL	PR		PA	AD	
	Soterramiento Tolosa – La Plata	a	2	LL		PR.			
	Ferrocarril Trasandino Central	SI	NO		LL	PR.			
	Tren de Altas Prestaciones a Mendoza	NO	2				LL PR		
	Tren de Alta Velocidad a Mar del Plata	NO	2				LL	PR.	
Sur	Ferrocarril Puerto Deseado-Pico Truncado-Las Heras	SI	2				LL	PR.	AD
	Ferrocarril Choele Choel-San Antonio Oeste	SI	SI						LE

Elaboración propia. Seguimiento de expedientes. PET. Decreto N° 1683

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

1- Incluidas inicialmente en el Decreto **2-** Incluidas en el Decreto N° 1683 en oportunidad de los llamados a licitación ya que no estaban contenidas en el mismo.

LE: Licitación para contratar servicios de consultoría para realizar estudios **LL:** llamado a Licitación, **PR:** precalificados oferentes, **PA:** preadjudicado el proyecto, **AD:** Adjudicado.

Reflexiones finales

Espacio y tiempo están entrelazados en la naturaleza y la sociedad (Castells, 1997). Cuando Castells habla del espacio de los flujos como forma material y soporte de la sociedad informacional, describe tres soportes materiales que juntos lo constituyen.: una primera capa formada por un circuito de impulsos electrónicos, entre los cuales el transporte de alta velocidad es uno de sus componentes como articulador espacial de las funciones dominantes en donde ningún lugar existe por sí mismo, sino que las posiciones se definen por los flujos. Una segunda capa de este espacio de flujos estaría constituida por sus nodos y flujos, organizados ambos en forma jerárquica, y, la tercera capa, hace referencia a la organización espacial de las elites gestoras dominantes, que ejercen funciones en torno a las que ese espacio rearticula

El transporte no cumple exclusivamente la función de trasladar personas y bienes, sino que es capaz de crear y condicionar realidades. Se están planteando proyectos de velocidades altas, selectivos, en un territorio con grandes áreas excluidas. Si bien es cierto que las inversiones de alta velocidad están previstas para vincular las áreas más pobladas del país, también es cierto que estas mismas áreas son las que hoy tienen mayores densidades de infraestructuras. Por otra parte, frente al conjunto del sistema deteriorado, con grandes requerimientos de inversión, y miles de kilómetros desactivados, se plantea invertir mucho en pocos kilómetros.

La alta velocidad está destinada a sectores sociales reducidos. El segmento de destinatarios es la población de mayores ingresos. Contribuyen a la integración jerárquica en el espacio y a la transformación de las ciudades en hipermercados con la disminución de la fricción de las distancias. Al contraer el espacio hace que la distancia pierda entidad, que la superficie del país se vea reducida a unos pocos nodos metropolitanos, al ser selectiva territorialmente contribuye a aumentar la jerarquía de unos pocos nodos y a incrementar los desequilibrios. Las distancias se reducen al mismo tiempo en que el espacio de circulación se expande. La alta velocidad jerarquiza los nodos y resta entidad a los espacios intermedios

En el PET, en referencia a la inequidad territorial que produce el mercado como principal factor determinante en la inversión en infraestructuras, plantea la necesidad de modificar las tendencias del mercado en cuanto a la concentración de inversiones selectivamente en

pocas regiones. Sin embargo, la mayoría de los proyectos en marcha se concentran en las regiones más dinámicas. Por otro lado, obras de estas características se adjudican por decreto, y no pasan por el Congreso Nacional.

Parecería que los proyectos que van avanzando contribuyen a aumentar la polarización y la centralidad en espacios selectivos, mejorando la accesibilidad a la región del AMBA. Por ello no contribuirían a incrementar la competitividad ni la cohesión del territorio, que se vería distorsionado por los proyectos de alta velocidad, ya que estas facilitan la vinculación, con menores fricciones, de nodos que se encuentran más distantes en cuanto a las distancias respecto a otros más próximos físicamente por la nueva ecuación de tiempos de circulación.

A partir de ello surgen varias preguntas:

¿Por qué se proyectan enormes inversiones, sin la existencia de un plan en donde se establezcan prioridades?

¿Por qué obras de estas características se adjudican por decreto, y no pasan por el Congreso Nacional?

¿No sería más lógico generar mejores condiciones de accesibilidad, con la mejora y la articulación de los distintos ramales del país, y buscar reducir los desequilibrios territoriales?

¿No sería más criterioso rehabilitar primero el funcionamiento de los trenes convencionales de media y larga distancia a velocidades de 100 o 120 kilómetros por hora, en vez de invertir en pocos kilómetros, en un servicio poco accesible social y territorialmente, y que no habilita el transporte de cargas?

El territorio de argentino es el segundo más grande de América del Sur luego de Brasil y el octavo en extensión de la Tierra en su extensión, con 2.791.810 Km² de superficie continental. El mayor desarrollo en el sentido de las latitudes lo presenta entre los puntos extremos norte y sur y es de 3.694 km y el mayor desarrollo en el sentido de las longitudes se encuentra a los 27° S con 1.423 km. En países de dilatada extensión como el nuestro, resulta absolutamente imperativo asegurar el funcionamiento de un sistema de transporte eficiente que permita la vinculación y el desarrollo de las regiones nacionales más alejadas con los grandes centros de consumo propios y los puertos de exportación. Y el ferrocarril debe recuperar su protagonismo como motor social y de integración territorial

Bibliografía

CASAU BARREDA, FRANCISCO “El transporte en la configuración de territorio”
www.geocities.com/CollegePark/Pool/2741/

CASTELLS, MANUEL. *La era de la información*. Economía, sociedad y cultura. Vol 1, La sociedad en red. Alianza Editorial, Madrid, España, 1997

GÓMEZ PIÑEIRO, JAVIER, “Redes y sistemas de transporte en relación con la cohesión regional”. Ponencia presentada en Las redes transeuropeas (RTE) y el modelo general de la Unión Europea. Bilbao, España, 2000.

GUTIÉRREZ PUEBLA, JAVIER, “Redes, espacio y tiempo”; *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 1998 18: pp 65-86

GUTIÉRREZ PUEBLA, JAVIER, “El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales” *En Revista Investigaciones Regionales*, Otoño , Número 005. Asociación Española de Ciencia regional, Alcalá de Henares, España. Pp199-121

MÁRQUEZ GUERRERO CAROLINA. “Una aproximación metodológica para el análisis de las infraestructuras de transporte terrestre: la evolución de la red viaria andaluza en las dos últimas décadas” www.ucm.es/info/ec/jec8/Datos/documentos/comunicaciones/Regional/

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS; Argentina. Secretaría de Transporte, Expedientes, Documentación licitatoria www.transporte.gov.ar/

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

NEBOT BELTRÁN, FERNANDO “Velocidad contra accesibilidad”, *Revista OP*, Nº 36, España ,1996

SCHWEITZER, MARIANA. “Alta velocidad a Rosario y Córdoba e impactos territoriales” en Ponencias presentada en las XXII Jornadas de Investigación: Urbe y Territorio "SI+URB", FADU-UBA, Argentina, 2007

SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION, SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE FERROVIARIO http://www.transporte.gov.ar/html/sub_ferro.htm

VELTZ, PIERRE *Mundialización, ciudades y territorios*, Ariel, Barcelona, España, 1999

LEYES Y DECRETOS:

Ley Nº 11.658/1932

Decreto Nº 1261/2004

Decreto Nº 1683/2005

PÁGINAS WEB.

www.transporte.gov.ar

www.cnrt.gov.ar

www.cronicaferroviaria.com

www.erf.com.ar

www.argentina.gov.ar

DIARIOS Clarín, La Nación, Crítica.