

Ferrocarriles II

Argentina ¿país sin ferrocarril?

La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998) *

*Alejandro Benedetti***

Desde inicios de la década de los '90 en la Argentina se ha implementado un conjunto de políticas tendientes a la privatización de la economía y de los activos del estado. Esto incluyó la concesión de los servicios ferroviarios, cuyo proceso comenzó en 1981. Si bien este proceso de transformación tuvo una gran repercusión en su momento, es notable la escasez de información existente sobre la calidad del servicio y la prestación empresaria. La investigación sobre la que se basa este artículo fue sufragada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y llega a algunas conclusiones relevantes. Compara la situación ferroviaria en los años 1957, 1980 y 1998, y concluye que el sector ferroviario sufrió una caída grave, sobre todo en los años en que se aplicó la política neoliberal. La caída del número de estaciones de carga en el periodo 1980/98 fue del 45 por ciento. Por otra parte, la población sin servicio de trenes, que era del 10% en 1980, se duplicó en 1998.

* Investigación realizada en el marco del Proyecto UBA-BID 802/OC-AR PICT 01671: "Reestructuración del transporte en Argentina: efectos territoriales y sociales", con sede en el Instituto de Geografía, FFyL-UBA, bajo la dirección del Dr. Luis Yanes. Agradezco la colaboración de la Lic. Graciela Pelicano en el procesamiento de la información cartográfica y de Carolina García en la recopilación de información.

** Instituto de Geografía-Instituto Interdisciplinario Tilcara, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. alejandrentilcara@hotmail.com

Introducción

En la década de 1990, en el marco de la reforma del estado impulsada por la administración de Carlos Menem, se procedió a la privatización del servicio ferroviario en la Argentina. El proceso privatizador suscitó cambios estructurales tanto en las pautas de organización del servicio ferroviario, como en las dimensiones de la infraestructura habilitada. Si bien este proceso de transformación tuvo gran repercusión en su momento, es notable el vacío de información existente sobre su magnitud, en particular la ausencia de estadísticas oficiales, lo que probablemente deba atribuirse a la inexistencia de un organismo regulador.

Los efectos de la privatización suelen resumirse en dos imágenes. La primera se relaciona con el éxito de las privatizaciones, destacándose los indicadores cuantitativos que muestran la mayor eficiencia en el funcionamiento del sistema ferroviario y, como consecuencia, las externalidades empresariales positivas: mayor volumen transportado, adecuación de las tarifas, número de agentes empleados, etc. (Cf. Ferrocámaras, 1999). En la segunda se resaltan las externalidades sociales negativas, a través de una aproximación cualitativa, centrada sobre el proceso mismo de la transferencia del servicio al sector privado: condiciones en las que se otorgaron las concesiones, plazos, montos de los cánones y sub-

sidios, etc. (Cf. Felder, 1998). Ambas imágenes suelen estar presentes en el discurso periodístico, en informes técnicos y en algunas investigaciones. Los impactos sociales de dicho proceso, y particularmente los territoriales, han sido escasamente estudiados.

A partir del redimensionamiento del servicio ferroviario muchas localidades han quedado sin uno de los principales (y muchas veces único) modos de transporte; se han perdido directa e indirectamente fuentes de trabajo. Así, el ferrocarril ha perdido total importancia como medio de ordenamiento territorial y de dinamización de la economía (tanto regional como local). Ahora bien: ¿en qué medida ocurrió esto? O mejor: ¿cuáles son los indicadores a través de los cuales se podrían medir las transformaciones ocurridas tras la concesión del servicio a las empresas particulares y a los estados provinciales?

Esta investigación se propuso construir una serie de bases de datos a través de las cuales obtener una primera aproximación a los efectos sociales y territoriales del proceso de privatización. Los interrogantes que orientaron la investigación fueron: ¿Cuántas estaciones se cerraron?, ¿Cuántas localidades quedaron sin servicio ferroviario?, ¿Qué población se vio afectada por ese proceso?, ¿Qué tipo de localidades, según tamaños poblacionales, son las que se han visto más afectadas?,

¿qué dimensiones tiene en la actualidad la red ferroviaria? Para la investigación se ha utilizado información disponible en fuentes que abarcaban la totalidad del país. Esta documentación permitió comparar la situación del sistema en tres cortes sincrónicos: 1957, 1980 y 1998.

La primera fuente utilizada fue el Mapa de los Ferrocarriles del Estado Argentino realizado por la empresa Ferrocarriles Argentinos en 1957 (en adelante Mapa de 1957). Este es el mapa más detallado que se ha realizado sobre los ferrocarriles en la Argentina, confeccionado en escala 1:2.500.000. Este mapa se realizó en el momento en que la infraestructura ferroviaria había llegado a su mayor desarrollo¹. El recuento de estaciones habilitadas en 1957 se realizó sobre la base de este mapa. En 1957 la red ya estaba dividida en 6 ramales, cuyas denominaciones se conservaron hasta el momento de la privatización: Gral. Urquiza (trocha media), Gral. Belgrano (trocha angosta), Gral. Mitre, Sarmiento, Gral. San Martín y Gral. Roca (trocha ancha)

A partir de la década de 1960 comenzarán a implementarse una serie de políticas que irán clausurando y levantando estaciones y ramales. El llamado "plan Larkin"

proponía el desmantelamiento del modo ferroviario en sus capacidades operativas y tecnológicas (Veschi, 1992). Pero la concreción de este proyecto se logrará recién entre 1977 y 1979 cuando, el gobierno militar dispuso la clausura o levantamiento de cerca de 6.000 km de vías, más otros 2.500 km clausurados durante el gobierno de Onganía (Cf. Roccatagliata, 1987).

Desde mediados de la década de los '70 la dictadura militar comenzó un lento proceso de redefinición del rol del estado y de la lógica de prestación de los servicios públicos. Así, se generalizaron los mecanismos de subsidio a las grandes empresas mediante la concesión de grandes obras, la realización de privatizaciones periféricas, toma de créditos externos que convirtieron a las empresas públicas en instrumentos de una estrategia de apoyo al desarrollo de los grupos económicos, mediante la cual se concretó la reorganización social e instaló la idea de que era necesario reducir el tamaño y las funciones del estado (Felder, 1994).

La segunda fuente utilizada corresponde al año 1980. En ese año se publicó el **Manual de Estaciones de 1980** (en adelante Manual de 1980), elaborado por la empresa Ferrocarriles Argentinos,

¹ Según Roccatagliata (1987), en 1952 el sistema ferroviario argentino sumaba 43.958 kilómetros de vías, momento de su máxima extensión y en 1957 la longitud era de 43.936 kilómetros. Según la Secretaría de Transporte (1993) la red alcanzó en 1960 una longitud de 43.923 kilómetros.

Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas. En el Manual de 1980, para cada estación, se especifica denominación, código de estación, clase de estación, categoría; servicios habilitados, línea, provincia y estaciones entre las que se encuentra.

Para contabilizar las estaciones en funcionamiento en el momento de iniciar la investigación no se contaba con una fuente editada comparable con el Manual de 1980. La fragmentación del sistema en una cantidad de bloques² operados por diferentes empresas, llevó a la dispersión de la información. Por ello fue necesario construir una base de datos a partir de una variedad de fuentes de información. Esta información fue obtenida sobre la base de informes y folletos proporcionados por las empresas concesionarias y mapas o esquemas murales ubicados en los recintos centrales de las estaciones terminales. Con esta información se ha construido la **Base de Datos de 1998** con una estructura similar a la del Manual de 1980, pero con menos información: denominación (conservando generalmente la de 1980), servicio que brinda (urbano de pasajeros, interurbano de pasajeros e interurbano de carga), empresa y provincia.

Para poder establecer qué po-

blación se vio afectada por el redimensionamiento del servicio ferroviario se ha utilizado información del Censo '91. En este caso se utilizó información proporcionada por el INDEC donde se encontraban todas las localidades que ese Instituto relevó en el Censo 1991, incluyendo localidades que tienen menos de 500 habitantes (INDEC, 1995).

Con la información proporcionada por el Manual de 1980, la Base de Datos de 1998 y el Censo de 1991 (localidades censales) se construyeron dos bases de datos: **Base de Datos por Estaciones**, con información organizada a partir de las estaciones que funcionaban en 1980 y/o en 1998; y **Base de Datos por Localidades**, con información organizada a partir de las localidades identificadas en el censo de 1991, más una serie de parajes (no identificados por el INDEC en el censo 1991) que en 1980 y/o en 1998 tenían una o más estaciones de ferrocarril.

Para ubicar las estaciones en las localidades o parajes correspondientes se utilizaron diferentes fuentes cartográficas: el Mapa de 1957, las cartas viales producidas por el Automóvil Club Argentino (ACA, s/f) y cartas del IGM (años varios) de todo el país, en escala 1:500.000.

Se han realizado cálculos de la

² Los bloques en que se dividía el servicio de carga en 1998 era: Empresa Ferrocarril General Belgrano S.A. (EFGBSA) Ferroexpreso Pampeano S. A. (FEPESA), Nuevo Central Argentino (NCA), FerroSur Roca (FSR), Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (BAP) y Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza (MGU).

extensión de la red en 1957, 1980 y 1998. Para ello se utilizó como base el Mapa de 1957³ (con pocas excepciones no hubieron modificaciones posteriores en el trazado de la red). Para lograr la mayor precisión posible, para las mediciones se utilizaron las cartas topográficas confeccionadas por el IGM, a escala 1:500.000, de todo el país. Esa información se confrontó con cálculos presentados en otras fuentes (Roccatagliata, 1987; Anexos Decretos de Adjudicación; Mapa de 1957; DNV, 1997; EFGBSA, 1998). El principal producto de esta etapa de la investigación fue una base de datos georreferenciada (SIG Arc-

View).

Los indicadores que se construyeron fueron (para 1957, 1980 y 1998, según correspondiera o fuera factible): número de estaciones habilitadas (todos los servicios, servicio de pasajeros, servicio de carga⁴), densidad de estaciones⁵, localidades con estación (todos los servicios, servicio de pasajeros y servicio de carga), localidades que en 1998 mantuvieron una o más estaciones, localidades que en 1998 pasaron a tener estación (todos los servicios, servicio de pasajeros y servicio de carga), localidades que en 1998 dejaron de tener estación (todos los servicios, servicio de pasajeros servi-

³ La red fue dividida en 662 tramos que abarcan todo el país. Los tramos están definidos entre empalmes, límites interprovinciales, límites internacionales, capitales provinciales y estaciones terminales. A cada tramo se le adosaron datos sobre el número de estaciones habilitadas en 1957 y/o 1980 y/o 1998 (Base de Datos por localidades), estaciones habilitadas para los servicios de pasajeros y/o carga, longitud del tramo, línea a la que pertenecía (en 1957 y en 1980) y empresa concesionaria (1998). A partir de estos datos, se elaboró el indicador "distancia media entre estaciones" para los diferentes años considerados, que fue agregado por tramo, provincias y total del país. Asimismo, con la información sobre superficie de los territorios provinciales, se elaboró el indicador "densidad de vías". Se utilizó información referida a superficie presentada en INDEC (1997), sobre cálculos del IGM, excluyendo la Antártida e Islas del Atlántico Sur.

⁴ El Manual de 1980 distingue varios tipos de intalaciones: estaciones, apeaderos, embarcaderos y paradas, según los servicios que prestaba y el personal a cargo. En este trabajo se utilizará el término "estación" en forma genérica. Una misma estación puede estar habilitada para ofrecer uno o más servicios. En el Manual de 1980 una estación podía estar habilitada para seis tipos de servicios: Pasajeros y Equipaje y/o Lotes Acelerados (Encomiendas) y/o Lotes Comunes y/o Carga (Vagón Completo) y/o Hacienda y/o Telégrafo. En la información recopilada para 1998 la única diferenciación posible fue entre servicio de pasajeros urbano, servicio de pasajeros interurbano y servicio de carga.

⁵ Relación entre el número de estaciones y la superficie del territorio abastecido por esas estaciones, por provincia, regiones y total del país. Total de estaciones / superficie x 10.000 = estaciones cada 10.000 km²

cio de carga), relación habitantes por estación⁶, relación estaciones por localidad⁷, longitud de vías, densidad de vías⁸ y distancia media entre estaciones⁹, población aglomerada con acceso al servicio ferroviario (todos los servicios, servicio de pasajeros y servicio de carga).

El objetivo central de lo que sigue en este artículo es establecer comparaciones del tamaño de la red en los tres años considerados, teniendo en cuenta los indicadores antes mencionados.

Redimensionamiento de la red del ferrocarril en la Argentina

El proceso de privatización se inició en 1991 siguiendo, a grandes rasgos, los siguientes lineamientos (Blanco, 1997, Felder, 1998): 1. El sistema se concesionó en forma integral por un período de 30 años con opción a 10 años más; 2. La red fue dividida en dos grupos: ferrocarriles inte-

rurbanos y ferrocarriles metropolitanos, concesionándose en forma separada; 3. Los concesionarios del servicio interurbano no tienen obligación de correr trenes de pasajeros aunque pueden hacerlo. Sin embargo, ninguna empresa de carga tuvo interés en el transporte de pasajeros y el estado nacional ofreció este servicio a las provincias. Sólo algunas pudieron hacerse cargo de dicho servicio, creando empresas provinciales (caso Buenos Aires) o licitando el servicio a empresas privadas (caso Salta); 4. La red férrea interurbana de carga quedó dividida en seis bloques, los cuales mantienen uniformidad de trocha y la organización previa (las 6 líneas), conformando bloques de tamaño intermedio y con accesibilidad a más de un puerto; 5. Por el uso de las locomotoras y los vagones, los concesionarios deben pagar al estado un alquiler y un canon por el uso de infraestructura (las vías con sus instalaciones conexas y las estaciones existentes). Cada

⁶ Relación entre el número total poblacional que habita en localidades que cuentan con una o más estaciones y el número total de estaciones habilitadas. *Habitantes que acceden al servicio / total estaciones habilitadas = relación habitantes por estación.*

⁷ Relación entre el número total de localidades que cuentan con una o más estaciones habilitadas y el número total de estaciones habilitadas, calculado por provincia, regiones y total del país. *Número de localidades / Número de estaciones = estaciones por localidad.*

⁸ Relación entre la longitud de vías y superficie abastecida, por provincia, regiones y total del país. *Longitud de vías en kilómetros / superficie en km² x 1.000 km² = km cada 1.000 km²*

⁹ Relación entre la longitud de tramo y la cantidad de estaciones habilitadas a lo largo del mismo, calculado por tramo, provincia, región y total del país. *Longitud de vías en kilómetros / Número de estaciones habilitadas = distancia promedio en kilómetros entre estaciones de un tramo.*

una de las empresas utiliza la infraestructura concesionada en condiciones monopólicas, cobrando peaje a cualquier otra empresa que quiera circular por esas vías, incluso a las empresas provinciales; 6. Los concesionarios tienen facultades para definir las características operativas de los servicios y la extensión de la red en servicio. De esta manera, cada empresa pudo clausurar los tramos no rentables. También se dispuso el cierre de estaciones con escaso movimiento.

Pero el redimensionamiento no es una novedad de la década de 1990. La pérdida de importancia del ferrocarril en el sistema de transporte argentino fue un lento proceso iniciado en la década de 1930, cuando se diseñó la red vial en total competencia con el ferrocarril; prosiguió en las décadas de 1950-70 con la desinversión y falta general de mantenimiento del parque móvil y la infraestructura; y, finalmente, se profundizó tras la privatización en la última década del siglo XX.

En lo que sigue se presentarán los resultados del procesamiento y análisis de la información recopilada.

Total de estaciones de ferrocarril existentes en el país. 1957, 1980 y 1998

El número de estaciones habilitadas en 1957 era de 3.744, mientras que en 1980 se encontraban habilitadas 2.085 y 1.292 en 1998. Esto significa que entre 1957 y 1980 se cerraron cerca del 44% de las estaciones. Entre 1980 y 1998 se cerró el 38% de las estaciones (**tabla N° 1**). En los dos períodos, la reducción tuvo similares dimensiones.

Una primera desagregación de esta información, para los años 1980 y 1998 permite advertir que esta transformación fue más notoria en el caso de los parajes, donde dejaron de funcionar un poco más de la mitad de las estaciones: de 436 se pasa a 204 (menos del 50%). En la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)

Tabla N° 1. Estaciones en funcionamiento, 1957, 1980 y 1998, y diferencia porcentual 57/80, 80/9 y 57/98, en el total del país.

Año	Número de Estaciones	Diferencia porcentual
1957	3.744	
		-44,31%
1980	2.085	
		-65,22%
1998	1.292	
		-38,03%

Fuentes: Mapa de 1957, Manual de 1980 y Base de Datos 1998.

la disminución del número de estaciones fue poco significativa, ya que allí se pasó de 259 a 250. Esta diferencia de 9 estaciones no se debe necesariamente a 9 clausuras. La red nacional, y particularmente la red de la RMBA, ha experimentado una dinámica de cambio que incluye rehabilitación de estaciones que no prestaban servicio en 1980. Un ejemplo de ello es la rehabilitación de las estaciones del ramal Delta del FC Gral. Mitre en la RMBA suprimido en 1961 (Roccatagliata, 1998), hoy operado por Tren de la Costa S. A. Otro caso destacable es el del ramal Rosario-Bahía Blanca, también de la línea Mitre, que

constituye el eje que articula la red operada por la concesionaria FEPSA. Varios tramos fueron restaurados para poder conformar este bloque.

En cuanto a la densidad de estaciones, para 1957 se contaba con aproximadamente 12 estaciones cada 10.000 km², en 1980 con 7,5 y en 1998 con 4,6. Por otra parte, la cantidad de habitantes por estación se incrementó, en cada período, en más del doble: se pasó de 6.119 habitantes por estación en 1957 a 13.405 en 1980, y a 28.311 en 1998. Esto representa un incremento del 120% y del 110% respectivamente (**tabla N° 2**).

Tabla N° 2. Estaciones en funcionamiento y estaciones habilitadas para prestar los servicios de pasajeros y carga, 1980 y 1998 (total y porcentaje) y diferencia 1980-1998, por grandes áreas geográficas

Área geográfica		1980		1998		Dif. 1980-1998	
		N°	% total del país	N°	% total del país	Total	%
Estaciones en servicio	MBA (1)	259	12	250	19	-9	-3
	Parajes (2)	436	21	204	16	-232	-53
	Restantes localidades	1.390	67	838	65	-552	-40
	Total del país	2.085	100	1.292	100	-793	-38
Estaciones con servicio de pasajeros	RMBA	227	24	239	62	12	5
	Parajes	161	17	13	3	-148	-92
	Restantes localidades	574	60	135	35	-439	-76
	Total del país	962	100	387	100	-575	-60
Estaciones con servicio de carga	RMBA	124	7	55	5	-69	-56
	Parajes	378	21	192	19	-186	-49
	Restantes localidades	1.339	73	766	76	-573	-43
	Total del país	1.841	100	1.013	100	-828	-45

Fuentes: Manual de 1980 y Base de Datos de 1998

¹ Se considera RMBA a la Capital Federal y a las 25 localidades que conforman la aglomeración.

² Se consignaron como parajes a emplazamientos no reconocidos por el INDEC como localidades en el operativo censal de 1991 (zonas rurales).

La desactivación de infraestructura ferroviaria fue un proceso iniciado en la década de 1960 y tuvo dos momentos de mayor aceleración: entre 1977 y 1979, con una serie de decretos que determinaron el cierre o levantamiento de ramales (Roccatagliata, 1987); y entre 1991 y 1995 con el proceso de privatización.

Estaciones habilitadas para prestar servicio de pasajeros en el país, 1980 y 1998

La cantidad de estaciones habilitadas para el servicio de pasajeros en Argentina se redujo, entre 1980 y 1998, en un 60% (**tabla N° 2**), fenómeno que no afectó a la RMBA. Por lo contrario, el servicio urbano¹⁰ ha tenido un renovado impulso en la última década, aumentando la cantidad de destinos: se pasó de 227 a 240 estaciones. Esto se debe a diferentes proyectos encarados por los operadores privados, entre los que se pueden mencionar el Tren de la Costa o el ramal Temperley-Haedo del TMR. En el conjunto de las restantes lo-

calidades se cerraron el 76% de las estaciones y el 92% de los pajes quedaron sin servicio de pasajeros. La mayor parte de las estaciones del servicio interurbano están ubicadas fuera de la RMBA. En 1998 eran 9 las estaciones metropolitanas que brindaban simultáneamente los servicios urbanos e interurbano, tratándose en varios casos de estaciones cabeceeras¹¹.

La mayoría de las estaciones de pasajeros que se rehabilitaron corresponden al servicio urbano. También el Tren de las Sierras y la Unión Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial de Buenos Aires han rehabilitado estaciones clausuradas con anterioridad a 1980.

Estaciones habilitadas para prestar servicio de carga, 1980 y 1998

La cantidad de estaciones que han dejado de brindar servicio de carga también es importante. De 1841 estaciones habilitadas para prestar este servicio en 1980¹² se

¹⁰ El servicio urbano se concentra en las 26 localidades que conforman la RMBA (240 estaciones) y en otras aglomeraciones próximas a esta región: Campana, Cañuelas, Carlos Casares, Exaltación de la Cruz, General Las Heras, La Plata, Lobos, Luján, Mercedes y Zárate.

¹¹ Pza. Once, Pza. Constitución y Federico Lacroze (Ferrobares), Retiro (líneas Mitre y San Martín; Ferrobares, Tucumano y Rosarino). En total 12 estaciones prestan servicio urbano e interurbano a la vez: Cañuelas, Plaza Constitución, Temperley, Empalme Lobos, Zárate, Federico Lacroze, Retiro (pasajeros Mitre), Retiro (pasajeros San Martín), Merlo, Moreno, Haedo y Pza. Once.

¹² En el Manual de 1980 se detallan otros servicios para los cuales podían estar habilitadas las estaciones: telégrafo, 1540 estaciones (74%); lotes acelerados 719 (34%); lotes comunes 175 (8%) y Hacienda 1340 (64%). Sólo 9 estaban habilitadas para

pasó a 1013 en 1998, lo que representa una merma del 45% (**tabla N° 2**).

En la RMBA, a diferencia de lo que ocurrió con el servicio de pasajeros, el número de estaciones de carga se redujo en una proporción mayor a la del resto del país. Allí la diferencia es de -56%, mayor aún que en el conjunto de parajes, donde se registró una merma de -49 por ciento.

De las 1013 estaciones de carga contabilizadas en 1998, 85 no estaban habilitadas en 1980. En estos casos, ninguna de esas estaciones constituyen nuevas instalaciones. Se trata de instalaciones que fue necesario rehabilitar para mantener la coherencia de los bloques concesionados (principalmente en el caso de FEPSA); terminales portuarias que son utilizadas por dos empresas; o de estaciones de intercambio o empalme de vías operadas por diferentes concesionarios, por lo que una misma localidad tiene dos estaciones, pero se trata de una misma instalación que funciona para dos empresas (p. e. estación Bolívar donde se superponen las vías de FSR y FEPSA).

Entre 1991 y 1993 se transfirieron 1381 estaciones a las empresas de carga FEPSA, NCA, FSUR, MGU y BAP, quedando en operaciones en 1998 un total de 881 estaciones, es decir, el 64%.

Comparando la longitud de las vías concesionadas entre 1991 y 1993 con la longitud de las que actualmente se encuentran operando, ha dejado de operar el 25% de la red adjudicada a estas empresas. Se ha pasado de 21.085 km a 16.148 km (cálculos propios sobre la base de Anexos Decretos de Adjudicación y Ferrocámaras, 1999)

Localidades que quedaron sin servicio ferroviario tras la privatización

Las 2085 estaciones que se encontraban en funcionamiento en 1980 se distribuían en 1689 localidades (**tabla N° 4**). Las 1292 estaciones que funcionaban en 1998 lo hacían en 1006 localidades. De esta forma se observa que hay 683 localidades menos con servicio ferroviario.

El índice de estaciones por localidades era de 1,23 en 1980 y de 1,28 en 1998. Si se establece la misma relación para los servicios de pasajeros y carga, la situación es diferente. En 1980 se encontraban habilitadas 962 estaciones de pasajeros que se distribuían en 719 localidades, es decir 1,33 estaciones por localidad. En 1998 estaban habilitadas 387 estaciones para 159 localidades, es decir 2,43 estaciones por localidad. En otros términos, menos estaciones

operar exclusivamente con hacienda: una en Zárate, una en Avellaneda, una en Santiago del Estero, una en Entre Ríos, una en Tandil y dos Capital Federal, en Mataderos, una del Belgrano y otra del Sarmiento.

Tabla N° 3. Población, estaciones en funcionamiento, relación estaciones/1.000 km² (total y variación entre períodos), relación habitantes/estaciones (total y variación entre períodos), 1957, 1980 y 1998, en el total del país

Año	Población	Número de estac.	Superficie km ²	Densidad de pob.	Estaciones c/10000km ²	Diferencia	Habitantes por estación	Diferencia
1960(1)	20.013.793	3.744	2.757.568	7,26	13,5		5.346	
1980	27.949.480	2.085	2.757.568	10,14	7,5	-44,31%	13.405	+150,75%
1998	36.578.355	1.292	2.757.568	13,26	4,6	-38,03%	28.311	+111,20%

Fuentes: Mapa de 1957, Manual de 1980 y Base de Datos 1998, Censo 1991 (Introducción), y Proyecciones INDEC (www.Indec.com).

(1) Dada la proximidad de la realización de Mapa de 1957 con la realización del quinto Censo Nacional, en 1960, se ha considerado este año para elaborar los índices que se presentan en esta fila

en una cantidad de localidades proporcionalmente aún menor. Por lo contrario, en el servicio de carga se produjo una leve reducción en el índice de estaciones por localidad. En 1980 se encontraban habilitadas 1841 estaciones repartidas en 1613 localidades (1,14 estaciones por localidad) y en 1998 se encontraban habilita-

das 926 estaciones para 1013 (1,09 estaciones por localidad) (**tabla N° 9**). En 1998 hubieron 683 localidades menos con instalaciones ferroviarias en funcionamiento que en 1980 (lo que representa una contracción del 40%); 560 localidades menos con servicio de pasajeros (una reducción del 78%) y 687 localidades menos

Tabla N° 4. Localidades con una o más estaciones habilitadas en 1980 y 1998 (total y diferencia 1980-1998), según tipo de servicio

	1980			1998			Diferencia 1980-98 (quedaron sin servicio)	
	TL	NE	E/L	TL	NE	E/L	Total	%
Localidades con estación	1689	2085	1,23	1006	1292	1,28	-683	-40,44
Localidades con estación para servicio de pasajeros	719	962	1,33	159	387	2,43	-560	-77,89
Localidades con estación para servicio de carga	1613	1841	1,14	926	1013	1,09	-687	-42,59

Fuentes: Manual de Estaciones de 1980 y Base de Datos de 1998

Nota. TL: Total de Localidades; NE: Número de Estaciones; E/L: Estaciones por localidad.

con servicio de carga (una reducción del 42%).

Población que se vio afectada por la transformación del servicio ferroviario

Para evaluar el impacto social de la privatización se ha trabajado con estadística poblacional. Se estableció la cantidad de habitantes que quedó sin la posibilidad de contar con un servicio ferroviario. En lo que respecta al servicio de pasajeros, esto permitió contabilizar el conjunto de habitantes que dejaron de ser potenciales usuarios del ferrocarril. En el caso del servicio de carga, un habitante no es necesariamente un potencial usuario. Igualmente se cruzó la información de estaciones habilitadas en 1980 y en 1998 con la información censal. Así se pudo establecer un parámetro de la dimensión que tuvo la reestructuración del servicio ferroviario de carga en la Argentina.

En 1998 había 2,2 millones de personas más que habitan en localidades que cuentan con alguna clase de servicio ferroviario. Esto se explica, no por la expansión del servicio, sino por el incremento demográfico intercensal.

En el servicio de pasajeros se pasó de 19,1 millones en 1980 a 17,4 millones en 1998; hubo una

reducción de casi el 10%. De la misma manera, al comparar las cifras referidas al servicio de carga se pasó de 21,7 millones en 1980 a 19,8 en 1998, lo que representa 8,5% menos¹³. Al considerar cada tipo de servicio por separado se puede apreciar que hubo una reducción. Esto estaría mostrando una diferenciación en el área de cobertura de cada uno de los servicios. La variación porcentual de la población total con estaciones aparece como menos significativa respecto de la reducción en cantidad de estaciones y de localidades. Eso se debe básicamente al diferencial producido por el crecimiento demográfico a lo largo de la década de los '80.

El indicador habitantes por estación, registró un valor de 10.436 en 1980 y de 18.556 en 1998, es decir, aumentó un 10%. Al considerarse cada servicio por separado, se puede ver que el aumento es más importante: se pasa de 19.861 habitantes por estación en 1980 a 44.978 en 1998, es decir un incremento de 126%. En el caso del servicio de carga, la variación porcentual es menor que el total del servicio ferroviario. La relación habitantes por estación (H/E) ha aumentado en los tres casos, siendo más significativo para el caso del servicio de pasajeros (**tabla N° 5**). De cualquier manera este dato realiza una ex-

¹³ En el caso del servicio de carga hay dos localidades que integran la RMBA y Mar del Plata donde no se registró para 1998 estación para ese servicio, con mucho peso sobre los resultados finales

Tabla Nº 5. Población con acceso al servicio ferroviario, al servicio de pasajeros y al servicio de carga, 1980 y 1998, relación habitantes por estación y diferencia porcentual 80/98

	1980			1998			Dif. 1980-1998	
	PT	NE	H/E	PT*	NE	H/E	Total	%
Población con acceso al servicio ferroviario	21.759.742	2.085	10.436	23.974.454	1.292	18.556	8.120	77,80
Población con acceso al servicio de pasajeros	19.06.112	962	19.861	17.406.542	387	44.978	25.117	126,46
Población con acceso al servicio de carga	21.710.214	1.841	11.793	19.855.248	1.013	19.600	7.807	66,20

Fuentes: Censo 1991, Manual de Estaciones 1980 y Base de Datos 1998

*Información censal correspondiente al censo 1991.

Nota: PT: Población Total; NE: Número de Estaciones; H/E: Habitantes por Estación.

cesiva generalización ya que más de la tercera parte de los usuarios reales se encuentran en la RMBA.

Localidades afectadas por el redimensionamiento según tamaños poblacionales

Al considerarse a las localidades según rangos de tamaños, los mayores cambios se produjeron entre las localidades con 20.000 o menos habitantes: en el caso de localidades donde se rehabilitó el servicio y en el de localidades que quedaron sin servicio.

En el caso del servicio de pasajeros, hay casi 600 localidades que dejaron de contar con dicho servicio. En un 90% se trata de localidades con 20.000 o menos habitantes. Las 34 localidades que pasaron a contar con dicho servicio, también tienen ese rango de

tamaño. En general, se trata de localidades de Córdoba (Tren de las Sierras), de Chaco (SEFECHA) o de Buenos Aires (FERROBAIRES). En lo que se refiere al servicio de carga, la situación es similar: sólo 4% de las localidades que quedaron sin este servicio, tienen un tamaño superior a los 20.000 habitantes y no hay ninguna localidad de tamaño superior a los 20.000 habitantes que haya pasado a contar con servicio de cargas (por razones de espacio no se incluyen las tablas).

Población aglomerada sin servicio ferroviario

En 1998 la población sin servicio ferroviario era superior (en términos absolutos y relativos) a la de 1980. En 1998 el 10% de la población habitaba en localidades que no contaban con servicio ferrovia-

rio de ninguna clase. En 1980 ese porcentaje subió a 19 puntos. Si se considera el servicio de pasajeros, se pasó de un 20% de la población que habitaba en localidades que no contaban con dicho servicio, a un 41% en dicha situación. En el caso del servicio de carga se pasó de 10% en 1980 al 33% en 1998. Al cabo de casi dos décadas, más de 5 millones de habitantes dejaron de contar con el servicio de pasajeros y más de 6 millones dejaron de contar con el servicio de carga (**tabla Nº 6**).

Variación en la longitud de la red

Los tramos habilitados en 1957 totalizaban una red de 43.406 km, una de las más extensas de América latina, y con una importante densidad de vías: 15,7 km cada 1.000 km². Las sucesivas políticas de redimensionamiento llevaron a una reducción del 32% de la red. En 1998 se encontraban en

funcionamiento menos de 30.000 kilómetros.

Se observa que la reducción en el número de estaciones en funcionamiento fue más importante que la variación en la longitud de la red, lo que significa una transformación en el patrón de localización de los centros de despacho de carga. En 1957 las estaciones se encontraban entre sí, en promedio, a una distancia de 11,6 kilómetros. En este año la distancia máxima se registró en el tramo Gardey-Vela (Buenos Aires) con 94,46 km entre estaciones y un mínimo en el tramo Rubén Darío-Campo de Mayo (RMBA), con 0,7 km. En 1980 la distancia media ascendía a 16, con un máximo en el tramo Forres-Sumampa (Santiago del Estero) y un mínimo en el tramo Retiro-Belgrano R (RMBA) con 1 km entre estación y estación. Finalmente, para 1998 la distancia media es de 22,6, con máximo de 185 en el tramo Embarcación-Límite con Formosa -

Tabla Nº 6. Población aglomerada con y sin estación y por tipo de servicio. 1980 y 1998

	1980		1998	
	Total	%	Total	%
Población sin estación	2.370.070	10	5.596.185	19
Población con estación	21.759.742	90	23.974.454	81
Población sin servicio pasajeros	5.023.700	21	12.164.097	41
Población con servicio pasajeros	19.106.112	79	17.406.542	59
Población sin servicio de carga	2.419.598	10	9.715.391	33
Población con servicio de carga	21.710.214	90	19.855.248	67

Fuentes: Censo 1991, Manual de Estaciones 1980 y Base de Datos de 1998

Tabla N° 7. Longitud de la red (km. de vía), densidad de vía (km. cada 1.000 km²) y distancia media entre estaciones, según diferentes tipos de servicio, 1957, 1980 y 1998 y diferencia porcentual 57/80, 80/98 y 57/98

	Años			Diferencia porcentual		
	1957	1980	1998,0	57/80	80/98	57/98
<i>Tramos habilitados para todos los servicios</i>						
Longitud de la red	43.406	33.377	29.479	-23,1	-11,7	-32,1
Densidad de vías*	15,741	12,104	10,690			
Distancia Media	11,60	16,00	22,60	37,9	41,3	94,8
<i>Tramos habilitados para el servicio de pasajeros</i>						
Longitud de la red	-	21.065	8.136,0	-	-61,4	-
Densidad de vías	-	7,639	2,950	-	-	-
Distancia media	-	22	20,0	-	-9,1	-
<i>Tramos habilitados para el servicio de carga</i>						
Longitud de la red	-	33.416	27.186,0	-	-18,6	-
Densidad de vías	-	12,118	9,859	-	-	-
Distancia media	-	18	26,8	-	48,9	-

Fuentes: Mapa 1957, Manual de Estaciones 1980, Base de Datos 1998, INDEC 1991 (Introducción) y Cartografía Topográfica IGM 1:500.000

* Superficie considerada: 2.757.568 km² (INDEC 1997).

(Salta) y un mínimo de 0,8 en el tramo Retiro-Belgrano R (RMBA) (tabla N° 7).

Consideraciones generales sobre las variaciones regionales

Al conjunto de las provincias se las ha agrupado en cinco regiones: Pampeana, Norte, Mesopotamia, Cuyo y Patagonia, siguiendo criterios convencionales de regionalización y teniendo en cuenta la expansión de las diferentes

líneas que conforman el sistema ferroviario argentino¹⁴.

Para 1957 se registraron, para todo el país, 3.744 estaciones, 2.085 para 1980 y 1.292 para 1998. Esto representa una reducción del 44% y del 38% en cada período, respectivamente, y del 65% a lo largo de las cuatro décadas de reestructuración del servicio ferroviario. Este proceso tuvo mayores consecuencias en todas las provincias no pampeanas, aunque con marcadas diferencias. En la región Patagonia gran-

¹⁴ **Pampeana:** Capital Federal, Buenos Aires, Córdoba, La Pampa y Santa Fe; **Norte:** Catamarca, Chaco, Formosa, Jujuy, La Rioja, Salta, Santiago del Estero y Tucumán; **Mesopotámica:** Entre Ríos, Corrientes y Misiones; **Cuyo:** Mendoza, San Juan y San Luis; y **Patagonia:** Chubut, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

des extensiones de Chubut y Santa Cruz, donde se habían desarrollado importantes sistemas ferroviarios, serán desactivados antes de 1980. Muchos ramales de esa región nunca se interconectaron con el resto del sistema nacional. El Norte argentino perderá en esas 4 décadas el 84% de las estaciones, producto de la “racionalización” de los ramales del ferrocarril Belgrano, bloque que ha ofrecido serias dificultades en el proceso de concesionamiento. Cuyo se encontraría en una situación intermedia: en esta región sigue funcionando cerca del 40% de las instalaciones construidas hasta la década de 1950. En la región Pampeana, se ha cerrado, proporcionalmente, el menor número de estaciones, aunque en términos absolutos represente la mayor cantidad (**tabla N° 8**).

En lo que respecta a la participación en el total del país, la región Pampeana ha pasado de concen-

trar el 58% de las estaciones en 1957, al 65% en 1980 y el 76% en 1998. La región Norte pasó de concentrar el 20% en 1957 a casi el 9% en 1998. En una situación intermedia se encuentra Cuyo, que mantuvo prácticamente constante su participación: 7,8% en 1957, 8% en 1980 y 8,5% en 1998. En el caso de la región Mesopotámica se ha producido en el período 1980-1998 un marcado descenso: de concentrar cerca del 8% pasó a concentrar el 3,4 por ciento.

En cuanto a la distribución territorial de la red se puede afirmar que se mantuvo relativamente constante entre 1957 y 1980 con sensibles variaciones en todas las regiones. En la región Pampeana se habían construido para 1957 aproximadamente 25.600 kilómetros de vía, el 59% del total del país. En 1998 se mantenían en funcionamiento 18.377 km. En ese año, las provincias de la re-

Tabla N° 8. Estaciones en funcionamiento, 1957, 1980 y 1998, (número total y porcentaje sobre el total del país) y diferencia porcentual 57/98, 80/99 y 57/99, por región y total del país

	Estaciones								
	1957		1980		1998		Diferencia (porcentaje)		
	N°	%	N°	%	N°	%	57/80	80/99	57/99
Pampeana	2.180	58,23	1.355	65,04	989	76,55	-37,80	-26,99	-54,6
Norte	765	20,43	330	15,78	114	8,82	-56,99	-62,61	-83,9
Mesopotamia	331	8,84	165	7,91	49	3,79	-50,15	-70,30	-85,2
Cuyo	294	7,85	168	8,06	110	8,51	-42,86	-34,52	-62,6
Patagonia	174	4,65	67	3,21	30	2,32	-61,49	-55,22	-82,8
Todo el país	3.744	100	2.085	100	1.292	100	-44,31	-37,55	-65,2

Fuentes: Mapa de 1957, Manual de 1980 y Base de Datos de 1998

Tabla N° 9. Longitud de vías, número de estaciones y distancia media entre estaciones, 1957, 1980 y 1998. Por región y total del país

Región	1957			1980			1998		
	KM	NE	DM	KM	NE	DM	KM	NE	DM
Pampeana	25.633,8	2.180,0	11,8	19.840,4	1.355	14,6	18.377,1	989	18,6
Norte	8.419,5	765,0	11,0	6.361,7	330	19,3	4.700,6	115	40,9
Mesopotamia	3.177,7	331	9,6	2.420,0	165	14,7	2.312,3	49	47,2
Cuyo	3.191,2	294,0	10,9	2.875,2	168	17,1	2.474,8	110	22,5
Patagonia	2.984,6	174,0	17,2	1.880,1	67	28,1	1.614,1	29	55,7
Total	43.406,8	3.744,0	11,6	33.377,4	2.085	16,0	29.478,9	1.292	22,6

Fuentes: Mapa 1957, Manual de 1980, Base de Datos 1998 y Cartografía Topográfica IGM 1:500.000

gión Pampeana concentraban el 62%. Esto contrasta con lo ocurrido con el número de estaciones: la región Pampeana pasó de concentrar el 58% al 76%. En el caso de la región Norte de concentrar el 19% de la red en 1957 pasa a concentrar el 16%, aunque con un número de estaciones considerablemente menor: pasó de casi el 20% al 10%. Esto se tradujo en un aumento de la distancia media entre estaciones, pasando de un valor de 11 en 1957 a uno de 40 en 1998 respectivamente (**tabla N° 9**).

La región Pampeana está atravesada por las redes de las seis líneas que operaba la empresa Ferrocarriles Argentinos, concesionadas en la actualidad a seis empresas de carga, dos de pasajeros interurbano y a cinco de pasajeros urbanos. Se encuentra en esta re-

gión la mayor densidad de red habilitada para prestar servicio de pasajeros interurbano y, por supuesto, del servicio urbano en la RMBA. Además se encuentra, en la Capital Federal, el único sistema subterráneo, actualmente en expansión.

En la Región Norte se extendió el área de cobertura casi exclusiva del FCG Belgrano¹⁵, es decir de los ferrocarriles de trocha angosta construidos en su totalidad por el estado. A Tucumán y Santiago del Estero llegan también los rieles de la línea FCG Mitre. Junto con Mesopotamia, es la región que ha quedado con el menor número de destinos para el servicio ferroviario con varios ramales clausurados. En 1980 la región Norte concentraba el 16% de las estaciones habilitadas: 330. En 1998 quedaron 114 estaciones lo que repre-

¹⁵ El FCG Belgrano tenía destinos en el Sur de Buenos Aires, en el centro y norte de Santa Fe, en el norte de Córdoba y en el norte San Luis (sólo dos estaciones clausuradas antes de 1980), en San Juan y en Mendoza.

senta una reducción de más del 65%, concentrando el 9% del total del país. En esta región, se pueden diferenciar dos situaciones: las de La Rioja y Catamarca, donde sólo opera 1 estación en cada provincia. Estas provincias no cuentan con ninguna estación para el servicio de pasajeros. Tampoco tienen servicios de pasajeros Formosa y Jujuy. Tucumán y Santiago del Estero se conectan con Buenos Aires a través de "El Tucumano". En la provincia de Salta se encuentra el Tren de las Nubes, que brinda un servicio orientado al turismo. Chaco presenta el servicio de pasajeros más importante de la región, aunque no se establece ninguna conexión con Buenos Aires u otras capitales provinciales.

La región Mesopotámica constituye el área exclusiva del FCG Urquiza, único ferrocarril de trocha media en la Argentina, por lo que es un potencial para la integración del sistema ferroviario del MERCOSUR (Blanco, 1999), hoy operado por MGU. Estas provincias, en conjunto reunían 221 estaciones en 1980 y en 1998 apenas contaban con 74, lo que supuso un achicamiento del 66,5%, similar al que tuvo lugar en la región Norte. En esta reducción pesa la transformación ocurrida en la provincia de Entre Ríos, donde se levantaron numerosos ramales, pasando de 108 a 26 estaciones. En Misiones se mantuvieron abiertas el 70% de las estaciones, que en términos absolutos significa muy

poco: pasó de 7 a 5 estaciones. No se ha mantenido ningún tipo de servicio de pasajeros.

La región Cuyo está atravesada en sentido este-oeste por una serie de ramales del FCG San Martín y también llegan ramales del FCG Belgrano y FC Sarmiento. En cuanto a los cambios porcentuales registrados, la región Cuyo se encuentra en una segunda posición, después de la región Pampeana. En conjunto pasaron de 168 a 110 estaciones, lo que representa una reducción del 34,5%. También aumentaron, aunque sensiblemente, la participación en el conjunto nacional, pasando de 8,1 a 8,5, un 6% más. Ninguna de estas provincias cuenta con servicio de pasajeros.

La región Patagónica tiene una escasa participación en cuanto a la cantidad de estaciones (que pasó del 3% al 2%), cuyas provincias son las que tienen menor densidad de redes. Estas provincias se encontraban en el área de cobertura del FCG Roca, unidas con el resto del sistema ferroviario nacional a través de la ciudad de Bahía Blanca. Desde allí salen dos ramales que conectan a Buenos Aires con las principales ciudades del norte patagónico. Subsisten dos servicios de pasajeros: SEFEPA, que une Viedma con Bariloche y la Trochita, en el oeste de la provincia del Chubut.

Conclusiones

Con la transferencia de los ferrocarriles al sector privado se inició un proceso de redimensionamiento de la red, por el cierre de ramales y estaciones. Pero este proceso no es novedoso. Ya desde la década de 1960 se vienen cerrando ramales y estaciones en todo el país. Si se compara el proceso de transformación iniciado en los '90, con el de los '70, se podría afirmar que tuvo similares magnitudes. En todo caso, la principal diferencia entre una etapa y otra radica en los actores encargados del redimensionamiento. Entre 1957 y 1980 fue la empresa Ferrocarriles Argentinos la que impulsó la reorganización de destinos, servicios y frecuencias, mientras que desde 1991 fueron las empresas concesionadas quienes realizaron estos cambios.

En todo este proceso, fue más importante la reducción en el número de estaciones que el achicamiento de la extensión de vías. Asimismo, éste tendió a concentrarse en el centro del país, en las provincias de las regiones aquí propuestas, Cuyo y Pampeana. Asimismo, en forma mayoritaria, fueron las localidades con tamaños inferiores a 20.000 habitantes las que se vieron mayormente perjudicadas.

Las novedades de la última década en materia ferroviaria tienen que ver con cuestiones operativas y, sobre todo, la función económica del ferrocarril.

Con respecto a la primera cuestión, la fuerte reducción de agentes en operaciones ha sido un "logro" de las empresas privadas. Por otra parte, las estaciones dejan de estar permanentemente en funcionamiento. Las estaciones de carga se activan en la medida en que es necesario un servicio de transporte.

La estrecha relación entre funcionamiento del sistema y rentabilidad se demuestra por el abandono de aquellos ramales y estaciones no rentables, y por la casi desaparición del servicio interurbano de pasajeros. Otro elemento de gran importancia fue la participación, en los grupos que obtuvieron las concesiones, de grandes empresas nacionales con fuerte interés en determinados segmentos del sistema de transporte. Los ejemplos más claros son Aceitera Deheza con el Nuevo Central Argentino o Loma Negra con Ferrosur Roca.

El servicio de pasajeros quedó reducido a algunos circuitos turísticos y a la provincia de Buenos Aires. En contraposición, la RMBA ha aumentado el número de estaciones y ramales, incrementando la densidad de red en esa región. El aumento en el número de estaciones para el servicio urbano de pasajeros en la RMBA expresaría una imagen exitosa de la privatización. Además del incremento en el número de destinos, el servicio experimentó un aumento en las frecuencias, mejoras en las condiciones de seguridad y de hi-

giene en los coches, acompañado por un aumento en las tarifas. En contraposición, el número de estaciones habilitadas en 1998 para el servicio interurbano, estaría mostrando dos imágenes. Positiva si se lo considera desde una racionalidad economicista, ya que se logró, en buena medida “eliminar un servicio altamente deficitario”. Pero sobre todo negativa al desaparecer en muchas provincias, un servicio “social”, como lo fue históricamente el ferrocarril.

Ante la incapacidad del gobierno de lograr que los consorcios privados se hicieran cargo del servicio interurbano de pasajeros, éstos se transfirieron a las provincias. Algunos gobiernos provinciales pudieron conformar corredores con servicios ferroviarios regulares, mientras que en otros (casos Entre Ríos o Jujuy) aún no pudieron hacer frente a los costos que implica la restauración de vías y coches. Uno de los resultados ulteriores fue la transferencia total del tráfico hacia el transporte de ómnibus interurbano.

En muchos casos la prestación del servicio interurbano está fuertemente condicionada por las fluctuaciones de la demanda turística: son los casos del Tren de las Nubes, la Trochita y el Tren de las Sierras y de algunos corredores que conectan a la Capital Federal

con diferentes destinos del litoral bonaerense (ramal Buenos Aires-Mar del Plata/Miramar y Buenos Aires-Partido de la Costa/Pinamar).

De todos modos, el relevamiento realizado en 1998 no es más que una fotografía. Más allá del número de estaciones que permanecieron en funcionamiento, es importante destacar que la privatización supuso un cambio sustancial en todo lo que se refiere a la operación técnica del servicio: frecuencia, personal, horarios, tipo de carga y, por supuesto, tarifas. El dato más elocuente se refiere al número de agentes en actividad: Ferrocarriles Argentinos contaba con cerca de 90.000 empleados de los cuales permanecieron, cuatro años más tarde, cerca de 17.000.

El redimensionamiento del ferrocarril, más que una simple reorganización de una red de transporte, constituye uno de los ejes de reorganización territorial, por lo que podríamos suponer que la antigua organización dendrítica, configurada bajo los imperativos agroexportadores y de conformación del mercado nacional, podría estar dando lugar a una nueva organización en la cual están primando los imperativos de la integración regional interestatal.

Bibliografía y fuentes de información

- ACA (s/f) *República Argentina. Cartas turísticas 1 a 6*, Automóvil Club Argentino.
- Anexo Decretos de Concesión Ferrocarriles de Carga.
- Base de datos (1998) *Nómina de estaciones habilitadas en 1998*, soporte informático, planilla Excel, Instituto de Geografía-FFyL-UBA.
- Blanco, Jorge (1997) "El proceso de concesión del ferrocarril de cargas", mimeo, Bs. As.
- Blanco, Jorge (1999) "Privatizaciones ferroviarias en Argentina e integración regional: problemas y desafíos", *Experimental*, Año III, Número 6.
- CNRT (1998) *Informe estadístico 1998. Concesiones ferroviarias metropolitanas de pasajeros, y cargas de larga distancia*. Gerencia de Concesiones Ferroviarias, Versión CD-Rom, Buenos Aires.
- Dirección Nacional de Vialidad (1997) *TMDA 97*, República Argentina.
- Felder, Ruth (1994) "El estado se baja del tren: la política ferroviaria del gobierno menemista. La reestructuración de los ferrocarriles: particularidades, perspectivas", **Realidad Económica** 123, Buenos Aires.
- Felder, Ruth (1998) "La privatización de los ferrocarriles en la Argentina. El nuevo rol del Estado" Informe final, Beca de Iniciación a la Investigación, Facultad de Ciencias Económicas, UBA.
- Ferrocámaras (1999) Cuadros estadísticos y mapa esquemático proporcionados por FERROCAMARA. Empresaria de ferrocarriles de carga, Buenos Aires.
- Ferrocarril General Belgrano (1998) *Situación actual y propuesta de concesionamiento*, Buenos Aires.
- Ferrocarriles Argentinos (1957) *Mapa de los Ferrocarriles del Estado Argentino. 1957*, realizado por la Empresa Ferrocarriles Argentinos, Ministerio de Transportes (carta 1:2.500.000), Buenos Aires.
- Ferrocarriles Argentinos (1980) *Manual de Estaciones de 1980*, elaborado por la empresa Ferrocarriles Argentinos, Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas, Buenos Aires.
- IGM, años varios, cartas topográficas de todo el país, escala 1:500.000
- INDEC (1995) *Censo 1991. Estadísticas por localidad*. Planillas de cálculo, Buenos Aires.
- INDEC (1997) *Anuario Estadístico de la República Argentina 1997*, Vol. 13, Publicaciones de INDEC, Buenos Aires.
- Roccatagliata, Juan (1987) *Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico*, Eudeba, Buenos Aires.
- Roccatagliata, Juan (1998) *Los ferrocarriles ante el siglo XXI*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano.
- Secretaría de Transporte (1993) *Compendio estadístico del sector transporte en la Argentina*. Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Buenos Aires.
- Veschi, E. (1992) "El ferrocarril en la Argentina", **Realidad Económica** 110, Buenos Aires.