

# La reestatización de la red ferroviaria argentina: ¿utopía o necesidad imperiosa?

*José Adrián Silva\**

La solución esbozada en este trabajo a la crisis que atraviesa la actividad ferroviaria en la Argentina es entrar en clara colisión con la línea de pensamiento imperante defendida y divulgada por sus actores beneficiados, los grupos económicos específicos, y los poderes gubernamentales convertidos en sus garantes. Está claro también que la cantidad de variables en las que incide directamente esta actividad de transporte, la convierte en una herramienta de modificación estructural de la composición social y económica como pocas, de ahí la dificultad para desarrollar una acción como la descrita si no forma parte de una política general que comparta sus criterios en el resto de las áreas de una acción de gobierno. Es impensable que una administración gubernamental no decidida a confrontar con las políticas diseñadas desde los centros neurálgicos del poder económico mundial, adopte una solución como la explicada.

Pero está claro que es posible, y de hecho los países europeos se preparan para recibir la liberalización de este medio de transporte con esquemas de este tipo, destacándose especialmente la reciente decisión tomada en Gran Bretaña, donde la actividad privada tiene un espacio para desarrollar su rol, y el estado desde el manejo de su infraestructura mantiene para sí el control estratégico y la gravitante función de planificación. Lo importante por destacar es que, si intentamos relacionar la composición de las estructuras productivas y la distribución territorial de la población por sectores sociales con la función que fueron cumpliendo los ferrocarriles a lo largo de la historia, veremos, como se indica en los trabajos que se citan, que están en íntima ligazón. Por lo que podemos concluir que, de cómo se estructure este medio de transporte de ahora en más, dependerá cómo se conformará territorialmente la nación futura.

---

\* Vocal 1º Comisión Directiva de la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos y Puertos Nacionales. E mail: silvaadr@tucbbs.com.ar - apdfa@infovia.com.ar. Ingeniero Electricista/Industrial - Universidad Nacional de Tucumán. Ingeniero en Ferrocarriles - Universidad de Buenos Aires. Experto en Transportes - Universidad Complutense de Madrid.

## Introducción

Es evidente que tras más de una década de vigencia en la República Argentina, y con sus variantes en el resto del mundo, de la línea de pensamiento dominante del liberalismo económico, que pregona y auspicia privatización y desregulación como única solución a todos los problemas que enfrentan los distintos aspectos de las necesidades fundamentales de la sociedad, intentar establecer líneas de análisis desde el concepto de la participación activa del estado, es un desafío necesario para romper una inercia perversa, cuyas consecuencias están a la vista.

La importancia decisiva de la presencia del ferrocarril en la conformación de la estructura social, económica, demográfica y estratégica de un país, y cómo influyen sus planes de desarrollo en el aspecto territorial, hace que intentar establecer pautas que reviertan la tendencia decadente de este medio de transporte, sea, nada menos, que propender a un modelo de país distinto al que se fue moldeando en los últimos años. Es, en fin, intentar proponer otra forma de análisis que sea alternativa a la "lógica del capital" que describe Mabel Thwaites Rey (1994), contraponiéndola con la lógica del bienestar general.

Así la utilización de términos vedados por esa lógica es un elemento que considero de vital importancia por su implicancia cultu-

ral, y de ahí que en el título de este trabajo se incluyera la palabra "estatizar", marcando clara disidencia entre las lógicas en pugna.

## Desarrollo

La concreción de la privatización de la actividad ferroviaria a través del sistema de concesiones durante la última década no escapó al criterio de acumulación de capital por parte de grupos económicos hegemónicos concentrados en desmedro de los intereses y necesidades generales de la población y en contraposición con los análisis técnicos y económicos racionales si consideramos, como lo es, un servicio público fundamental.

No es de extrañar, entonces, que la forma escogida para la inserción de esos grupos económicos en esta actividad, fuera la de dividir la antigua empresa ferroviaria en sectores o corredores que privilegiaran o aseguraran la rentabilidad de los grupos empresarios, abandonando directa o indirectamente al resto.

De esta forma se concesionaron líneas completas para el transporte de carga, actividad que histórica y estadísticamente fue el eje de la actividad desde el punto de vista económico por su rentabilidad, dejando a criterio de los concesionarios la forma de explotación o presencia en grandes regiones, y permitiendo que el uso de la infraestructura se adecuara exclusiva-

mente a su ecuación financiera, a cambio del pago de un canon anual. Los servicios de pasajeros interurbanos se transfirieron a las provincias, que deberían asumir su déficit de operación, y que a su vez deberían circular por sobre la infraestructura en manos de los concesionarios de carga, a quienes deberían abonar un peaje no claramente establecido. Por su parte, los servicios de pasajeros del área metropolitana se dividieron en sectores y se entregaron también en concesión asegurándoseles la rentabilidad mediante el otorgamiento de subsidios a la operación y a la inversión.

Esta apretada síntesis de un proceso tan complejo tuvo, por supuesto, el marco de un acuerdo con el Banco Mundial para solventar fundamentalmente las indemnizaciones del personal sobrante, indispensable para posibilitar una transformación tan radical, al igual que la participación mayoritaria de los actores sociales como usuarios, sindicatos y partidos políticos, inmersos en un momento histórico muy especial, en el cual formadores de opinión pública se enrolaron en una fuerte prédica proprivatizadora, atacando fundamentalmente el déficit económico que provocaban los ferrocarriles argentinos.

En este contexto fue relativamente fácil lograr un objetivo buscado en distintas etapas históricas en las que las posiciones y relaciones de fuerzas no posibilitaron

su desarrollo tan a fondo, procesos que describe Jorge Schwarzer (1991) con absoluta claridad.

Los previsible efectos de estos cambios estructurales comenzaron a evidenciarse muy pronto, y resumirlos es una ardua tarea por la gran cantidad de variables que involucra una actividad como la ferroviaria. De todas formas tomando los datos volcados en el trabajo presentado en el *XX Congreso Panamericano de Ferrocarriles sobre el resultado de las Privatizaciones Ferroviarias en la Argentina* (Veschi, Silva, Nieva 2000) y relacionándolos con su incidencia en la ordenación territorial, podemos destacar lo siguiente:

- Los concesionarios de carga centralizaron su actividad sobre los ejes troncales de sus redes privilegiando el transporte masivo "punta a punta", que lógicamente produce los mayores beneficios económicos, abandonando prácticamente el resto. De esta forma la red operable se redujo de unos 35.000 km de vías en 1988 a menos de 8.500 km una década después. La decisión descrita tuvo efectos directos en los productores instalados fuera de la zona de operación de los concesionarios que quedaron excluidos de los servicios ferroviarios, de igual forma que los pequeños y medianos productores que, aun estando dentro de los corredores activos, no acumulaban los volúme-

nes de carga mínimos requeridos por los concesionarios para su viabilidad económica. Esta situación cambió radicalmente la composición agraria de distintas regiones, pues la rentabilidad de la explotación agrícola necesitaba mayores extensiones, e incluso el abandono de zonas a las que se comenzó a identificar como inviables. En este resultado también influyó el aumento de las tarifas, que en promedio aumentaron un 20% a valores constantes, según las estadísticas, valores distorsionados pues algunos concesionarios transportan sus propios productos, ya sea porque los producen (cemento, granos, etc), o porque comenzaron con el hábito ya desarrollado por las administraciones británicas antes de la estatización en 1949, de comprar la producción a sus dueños y de esta forma ganar con el manejo de los precios. Inclusive una de las empresas tiene su propio puerto, desarrollando negocios en todas las etapas desde la producción hasta la exportación.

- Como ya se indicó, la existencia de los trenes de pasajeros interurbanos, quedó condicionado por las posibilidades de los estados provinciales para solventar los costos necesarios, ya que la mayoría de ellos cumplía una función social no redituable económicamente, agravado por el hecho de que ahora debían abonar un peaje a los concesio-

narios de carga para circular por sus redes, que además se mantienen para transitar a velocidades muy bajas no compatibles con las necesidades del transporte de pasajeros. El paso del tiempo y esta realidad provocaron la lenta desaparición de estos servicios, con la excepción de algunas agónicas iniciativas provinciales. Los efectos de tal situación en algunas regiones del país y en la propia vida de infinidad de pueblos, sobre todo en la zona norte, es un estudio pendiente y de resultados seguramente catastróficos. La migración de la población activa de los pueblos que tenían una dependencia muy directa de los servicios de trenes por su aislamiento de los otros medios de transporte, produjo importantes cambios culturales y sociales, acentuando el proceso de concentración poblacional en las ciudades grandes.

- El transporte ferroviario de pasajeros en el área metropolitana de Buenos Aires sufrió tras el proceso privatizador un incremento tarifario en valores constantes del 95% hasta el año 1998, siguiendo posteriores reajustes, tras procesos de permanentes renegociaciones de los contratos, donde se juega permanentemente con los subsidios comprometidos. La incidencia vital del costo del transporte en el presupuesto de los trabajadores que habitan en el conurbano bonaerense, hace que es-

te hecho influya directamente en los procesos de migración y marginación de importantes sectores de población de estas áreas. El proceso en estos servicios se ve empañado también por las denuncias de corrupción en la certificación de las inversiones que financia el estado nacional.

- El aporte del estado hoy al sistema ferroviario en forma directa duplica el antes llamado déficit de la empresa Ferrocarriles Argentinos, y se triplica si consideramos la desinversión en la infraestructura. Esto es doblemente gravoso si tenemos en cuenta los datos vertidos en los puntos anteriores, pues la actividad se concentró exclusivamente sobre las áreas más rentables y, como dijimos, se abandonaron los servicios sociales, concretando de esta manera una clara transferencia de ingresos en perjuicio de los sectores sociales más débiles.
- Las consecuencias en relación con el empleo directo son la desaparición de unos 80.000 puestos de trabajo, a lo que habría que agregar la caída del empleo indirecto de un valor importante. Es de destacar que al mantenerse los servicios metropolitanos de pasajeros de Buenos Aires, si bien la baja de trabajadores ferroviarios de esta zona del país fue importante, la proporción fue mucho mayor en el resto de las provincias, incidiendo directamente en el creci-

miento de las tasas de desempleo, el incremento del trabajo informal, y la migración hacia ciudades más importantes.

- La decisión de cerrar los talleres ferroviarios -verdaderos centros industriales donde se desarrollaba investigación, proyectos y fabricación de elementos relacionados con la actividad- produjo la desaparición de una importante función productiva, haciendo que parte de los trabajadores sobrantes se insertara en sectores de la actividad económica que nada tenían que ver con sus conocimientos, produciendo una pérdida de identidad del individuo y una sensación de menosprecio hacia sus potencialidades, además de saturar gran cantidad de actividades comerciales pequeñas y elevar los niveles de desempleo. Estos efectos se aprecian con más intensidad donde estos talleres incidían decisivamente en la vida económica de las localidades, siendo ejemplos muy claros las ciudades de Tafí Viejo en Tucumán y San Cristóbal en Santa Fe.

Hasta aquí un condensado listado que continúa en cuanto a los perjuicios que trajo aparejado este plan de privatizaciones, en relación con la temática que nos ocupa, donde no deberían estar ausentes las cuestiones ambientales, que necesitarían un desarrollo específico. Es interesante ligar lo acontecido con el material y patrimonio ferroviario con el proceso

desarrollado en 1961 con la eliminación de la red de tranvías de la ciudad de Buenos Aires (Schvarzer 1991), pues la destrucción de los coches de pasajeros interurbanos abandonados, y el dejar librada a su suerte a la red viaria como para evitar la hipotética posibilidad de rehabilitar esos servicios, son de una similitud llamativa.

En relación con lo tratado en el párrafo anterior se puede verificar cómo se han desarrollado a lo largo de todos los pueblos y ciudades del país iniciativas para la utilización de propiedades e instalaciones ferroviarias por parte de municipalidades y gobiernos provinciales, a los que en algunos casos se les ha dado en llamar "Remodelación Ferrouurbanística", que en su mayoría nada tienen que ver con la adecuación e integración de las redes ferroviarias con los tejidos urbanos, sino con un aprovechamiento inmobiliario de los terrenos y edificios, con la indiferencia del estado nacional en cuanto a su pertenencia dominial y a las posibilidades potenciales desde el punto de vista del transporte de esas redes.

Desde ya que lo acontecido en el sistema ferroviario argentino no es un fenómeno exclusivo de nuestro país, sino que con algunas variantes producto de las particularidades de cada caso y de las condiciones políticas y sociales se intentó extender a toda América latina, mediante la participación de los organismos de crédito inter-

nacional. Lo que sí es evidente es que la oportunidad y el contexto reinantes en la Argentina posibilitaron la rápida instalación de este modelo. Es importante tener en cuenta los actores beneficiados en este proceso, aparte de los descritos como los grupos económicos ligados directamente, sin dejar de tener en cuenta que los capitales vinculado con el transporte automotor históricamente desde su aparición en el mercado han operado para avanzar sobre el tráfico captado por el transporte ferroviario. Así la desaparición de los trenes de pasajeros interurbanos trajo el inmediato reemplazo de esos servicios por empresas de ómnibus que se desarrollaron al amparo de la política oficial, produciendo la transferencia de esos tráficos a las carreteras con las consabidas consecuencias de mayor consumo de combustible y todos los efectos colaterales producto de las externalidades en juego.

Si esta es la realidad en nuestro país y en América latina, y obedece a una política desarrollada desde los centros de poder económico mundial como describe, por ejemplo, Adrián Salbuchi en su trabajo "El cerebro del mundo. La cara oculta de la globalización" (Salbuchi 1999), estaríamos sufriendo las consecuencias de la aplicación de políticas diseñadas para succionar ganancias de los países integrantes de esta novedosa forma de imperio; convendría ver cómo los países integran-

tes de la Comunidad Europea enfrentan o aplican estos lineamientos de liberalización y desregulación en el transporte ferroviario, dado que se trata de estados con mayor margen de ejercer soberanamente sus decisiones.

La Comunidad Europea ha dictado la Directiva Comunitaria 91/440/CE instando a sus países miembros a llevar a cabo la separación entre la gestión de la infraestructura y la explotación del servicio del transporte ferroviario, abriendo el acceso a la infraestructura para la participación liberalizada de empresas del sector, dejando establecida la autonomía de gestión e independencia de las empresas ferroviarias respecto de los estados, estableciendo el derecho de acceso libre y de tránsito sobre dicha infraestructura. Esto tras arduas negociaciones en años anteriores a 1991, tal como lo explica Angel Martínez Conde Ibañez en su ponencia "Política Ferroviaria en la Unión Europea" (Martínez Conde Ibañez 1999). Ahora bien, cada país de la U.E. adecua estas disposiciones a su visión del tema de manera bastante disímil. Así en el congreso "El Ferrocarril ante los desafíos del tercer milenio" desarrollado en 1999 en Peñíscola-España, quedó claro ante la exposición de los modelos español (Colomer 1999), francés (Hoedts 1999), alemán (Gaertner) y británico (Koning 1999), que la participación privada en la explotación de los servicios sería prácticamente nula en Fran-

cia, limitada en Alemania y España, y total en Gran Bretaña, donde además se privatizó la Empresa de Gestión de la Infraestructura. Pero lo que quedó muy claro es que en ningún país de la U.E. la gestión de infraestructura y la prestación de los servicios estarían en manos de un mismo operador y que, con excepción de Gran Bretaña, ninguna nación sacaría de la órbita estatal el manejo de la estratégica infraestructura ferroviaria.

De los casos descriptos es importante destacar que en el caso británico tras su privatización total en la forma citada en 1996 se produjeron importantes problemas relacionados con la saturación de tráficos de pasajeros e inclusive serios accidentes. Estos hechos provocaron la revisión del sistema adoptado que culminó con la decisión de reestatizar la empresa encargada de la gestión de la infraestructura (Railtrack), concretándose el 7 de octubre de este año ante la llamativa indiferencia de los medios informativos argentinos.

Si quisiéramos revertir el cuadro de situación descripto hasta aquí, e intentar que la actividad ferroviaria pueda influir positivamente en las distintas variables que inciden en las cuestiones territoriales, bien podríamos aprovechar las experiencias internacionales citadas para establecer nuevas reglas de juego que permitan al estado manejar las variables con un sentido planificador hacia un horizon-

te de desarrollo regional, de la recuperación del sentido profundo del transporte como servicio público, de la industrialización como motor del desarrollo económico, social y cultural, del aprovechamiento de las infraestructuras existentes para elevar el nivel de vida de la población y de utilizar la iniciativa privada en la medida que colabore con los objetivos generales del estado.

Estamos hablando de trasladar a la complicada realidad ferroviaria argentina el modelo europeo, que se encuentra en proceso de lenta implementación, modelo que sí responde a exhaustivos análisis desarrollados a lo largo de años y encuadrados en una planificación con objetivos de desarrollo sustentable y equilibrado a lo largo de todas las regiones de la Unión Europea.

No será, obviamente, una decisión política encuadrada en el modelo económico-político-cultural-social vigente, que como ya dijimos responde a la "lógica del capital", sino que deberá responder a otra visión de conjunto, coherente con otras áreas estratégicas de la nación, que hoy también tienen el mismo nivel de desarticulación que el transporte, como las políticas de salud y de vivienda, por citar dos sectores fundamentales. Pero los análisis técnicos no deben ser limitados por la realidad de un instante del tiempo histórico, sino que deberían plantear las soluciones con realismo pero con

honestidad intelectual.

Es evidente que tal como está funcionando el sistema ferroviario argentino es impensable revertir las situaciones que hasta aquí se fueron describiendo; dichos problemas se irán acentuando y, lo que es más grave el deterioro de la infraestructura irá en aumento (como lo reconoce el P.E.N. en su decreto 605/97 al hablar de colapso del sistema) y la falta de presencia del estado nacional con una participación coordinada en cada uno de los proyectos de utilización de los inmuebles ferroviarios a lo largo del todo país hará perder la gran oportunidad de su reutilización para proyectos de impacto hacia el futuro.

Entonces la posibilidad de estatizar la gestión de la infraestructura ferroviaria argentina, que surge como una propuesta formal a partir del despacho de la comisión de política ferroviaria de la XXXVI Asamblea Extraordinaria de delegados de la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos, aparece como casi imperiosa para comenzar un proceso de revertir la crisis, funcionando como herramienta de reactivación de la siguiente forma:

- Al crearse un organismo o empresa nacional que asuma la titularidad dominial de todos los inmuebles e infraestructuras que provengan de la empresa Ferrocarriles Argentinos, estén concesionados o no, asumiendo para sí la responsabilidad de su



gestión y planificación, se lograría en un primer momento detener la depredación y el avance de planes que contraríen sus objetivos de desarrollo del sistema ferroviario de transporte.

- Al asumir esta empresa la gestión directa de la infraestructura, se le quitaría a los concesionarios esta función, quedando a cargo de las empresas concesionarias la operación o explotación de servicio de trenes por sobre la red estatal a las que se deberá abonar un canon o peaje, cuyo cálculo será el eje de la transformación propuesta, pues servirá para subsidiar los servicios que social o regionalmente lo justifiquen, o que deberá cubrir los costos de mantenimiento cuando la rentabilidad de la actividad así lo permita.
- En relación con el punto anterior surgiría así la posibilidad de rehabilitar los trenes de pasajeros interurbanos una vez recuperada progresivamente la calidad de las vías permitiendo que los servicios puedan desarrollar velocidades competitivas con el transporte automotor, hecho imposible tal como está diseñado el sistema de concesiones actual, en el que los concesionarios de carga diseñan sus sistemas de mantenimientos de vía para circular a no más de 40 km/hora. Los peajes o cánones establecidos se ajustarían al criterio indicado, posibilitando que servicios de interés social tengan posibilidad financiera de funcionar, estimulando las características técnicas más convenientes.
- De igual forma los transportes de carga de determinadas regiones o de algunos productos específicos que presenten algún interés especial desde el punto de vista territorial se verán incentivados de la forma descripta en el punto anterior.
- En el caso de los servicios metropolitanos de Buenos Aires se eliminarán los subsidios tal como hoy se conocen, que serían reemplazados por el manejo de los valores de cánones a percibir por parte de los concesionarios, previo estudio de sus reales estructuras de costos, de forma de incentivar tarifas niveladoras desde el punto de vista social y la modernización equilibrada de los servicios contrariamente a los criterios utilizados hasta ahora.
- Con el manejo de la infraestructura se toma para el estado también el control de la circulación, cuestión de vital importancia, porque de acuerdo con el sistema vigente cada concesionario estableció su propio modo de operación generando complicaciones operativas al tener que atravesar los límites entre empresas, lo que prácticamente imposibilita la concreción de proyectos que requieran esas rutas.
- La función de planificación abar-

cadora de la actividad, literalmente ausente en el modelo vigente, sería una de las tareas primordiales a desarrollar por esta empresa estudiando y propiciando la generación de los corredores estratégicos, sus vinculaciones internacionales, el desarrollo de sistemas logísticos intermodales, la ubicación de centros industriales relacionados con la actividad aprovechando las instalaciones abandonadas o subaprovechadas, con iniciativas de innovación tecnológica mediante convenios con universidades, etc.. Una arista abandonada desde la década de los '80 es el desarrollo de un programa de electrificación ferroviaria, posibilidad que ubica a este medio de transporte como el único apto para este tipo de aprovechamiento energético, por lo que el tema sería sin duda uno de los más importantes para abordar.

- La participación directa en cada convenio o plan de utilización de inmuebles ferroviarios, posibilitará a esta empresa el reciclaje de fondos para su reinversión en el desarrollo del sistema, contrariamente a lo realizado hoy por el Organismo Nacional de Bienes del Estado (ONABE) que administra los bienes ferroviarios heredados del anterior Ente Nacional Administrador de Bienes Ferroviarios (ENABIEF), que al igual que su antecesor vende o entrega propiedades con un único fin de obtener re-

ursos económicos o evitar el costo administrativo que genera su dominio. Este es un tema de vital importancia dado que Ferrocarriles Argentinos tenía presencia a lo largo de casi todo el país y en los puntos neurálgicos de cada ciudad o pueblo que atravesaba.

- Tras las experiencias vividas en relación con los defectos originados en la elaboración de los contratos de concesión, como así también en la confección de pliegos licitatorios, sería vital que esta empresa tenga especial participación en cada uno de estos procesos y en su seguimiento.

Hasta aquí una enumeración de teóricas funciones que deberían desarrollarse desde el estado con el criterio sugerido; por supuesto, no se puede caer en la ingenuidad de pensar que los beneficiarios del modelo vigente no opondrían firme resistencia a un cambio tan radical. Está claro que la estatización ferroviaria de 1949 se produjo en una situación histórica en la cual las tendencias internacionales apuntaban hacia esa decisión y la coyuntura argentina con sus particularidades se adaptó a esta situación sin entrar en colisión con los poderes económicos del momento, por lo que una decisión como la sugerida para la problemática actual no contaría con las facilidades de ese momento, en el caso hipotético de que existiera una voluntad política para un cambio de esta envergadura.

Uno de los argumentos que seguramente surgirían si este tema se instalara en el debate público sería el famoso concepto de seguridad jurídica, como lo entienden los grupos económicos beneficiados por las transformaciones de la última década, que significa mantener relaciones contractuales aun a costa de evidentes perjuicios como los analizados a lo largo de este trabajo. De todas formas según antecedentes citados en Fernández Durán (1993) existen serios incumplimientos por parte de los concesionarios que habilitarían a considerar caídos dichos contratos. A este respecto, también creo oportuno citar un trabajo presentado por la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos en el 2º Encuentro Nacional por el Nuevo Pensamiento, organizado por la Central de Trabajadores Argentinos, bajo el título "La seguridad jurídica implica la revisión de los contratos", donde se intenta demostrar que "el bien jurídico protegido", en este caso los servicios ferroviarios y su patrimonio, están por encima de los contratos cuando estos afectan el bienestar general.

## Conclusiones

La solución esbozada en este trabajo a la crisis que atraviesa la actividad ferroviaria en la Argentina significa entrar en clara colisión con la línea de pensamiento imperante defendida y divulgada por

sus actores beneficiados, los grupos económicos específicos, y los poderes gubernamentales convertidos en sus garantes. Está claro también que la cantidad de variables en las que incide directamente esta actividad de transporte, la convierte en una herramienta de modificación estructural de la composición social y económica como pocas, de ahí la dificultad para desarrollar una acción como la descrita si no forma parte de una política general que comparta sus criterios en el resto de las áreas de una acción de gobierno. Es impensable que una administración gubernamental no decidida a confrontar con las políticas diseñadas desde los centros neurálgicos del poder económico mundial, tome como suya una solución como la propuesta.

Pero está claro que es posible, y de hecho los países europeos se preparan para recibir a la liberalización de este medio de transporte con esquemas de este tipo, destacándose especialmente la reciente decisión tomada en Gran Bretaña, donde la actividad privada tiene un espacio para desarrollar su rol, y el estado desde el manejo de su infraestructura mantiene para sí el control estratégico y la gravitante función de planificación. Lo importante por destacar es que si intentamos relacionar la composición de las estructuras productivas y la distribución territorial de la población por sectores sociales con la función que fueron cumpliendo los ferrocarriles

les a lo largo de la historia, veremos, como se indica en los trabajos que se citan, que están en íntima ligazón. Por lo que podemos concluir que, de cómo se estructura este medio de transporte de ahora en más dependerá cómo se conformará territorialmente la nación futura.

Estaríamos, entonces, en una opción crucial de confrontar con las recetas que ya demostraron sus consecuencias, o simplemente esperar los resultados que muestra y vaticina Ramón Fernández Durán (1993) para esta zona del globo, con ciudades con cada vez más habitantes con miseria e inseguridad, amplias re-

giones en proceso de abandono que reciben el triste calificativo de inviábiles, y nivelarnos con los países que, a lo mejor apocalípticamente, dicho autor rebautiza como "en vías de extinción" en lugar de "en vías de desarrollo". La alternativa lógica se muestra evidente: recuperar el rol planificador del estado en relación con el transporte, y en particular el sistema ferroviario integrado, al servicio de ese objetivo, aportando sus potencialidades como vehículo distribuidor del progreso y aprovechando la penetración de sus trazas a lo largo del territorio nacional y en cada una de sus ciudades y pueblos.

## Bibliografía citada

- Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos - (1999) - "Despacho de la Comisión de Política Ferroviaria" - En XXXVI Asamblea Extraordinaria de Delegados - Setiembre de 1999 - Carlos Paz.
- Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos - (1999) - "La seguridad jurídica implica la revisión de los contratos" - En 2º Encuentro Nacional por en Nuevo Pensamiento - Central de los Trabajadores Argentinos - 19 al 21/II/99 Colegio Nacional de Buenos Aires.
- Colomer José Vicente - (1999) - "El papel estratégico del ferrocarril en la oferta de transportes del siglo XXI" - En seminario "El ferrocarril ante los desafíos del 3er milenio" - 16 al 18/6/99 Peñíscola España.
- Fernández Durán Ramón - (1993) - "La metrópolis como espacio de la crisis global" - En *Economía y Sociedad* N°3 - Madrid España - pp. 9/45.
- Gaertner Karl - (1999) "Las relaciones entre regiones, grandes líneas y mercancías - Modelo alemán" - En seminario "El ferrocarril ante los desafíos del 3er milenio" - 16 al 18/6/99 Peñíscola España.
- Hoedts Guy - (1999) - "Las regiones como nuevo ámbito de trabajo - Modelo francés" - En seminario "El ferrocarril ante los desafíos del 3er milenio" - 16 al 18/6/99 - Peñíscola España.

- Koning Peter - (1999) - "Las relaciones entre regiones, grandes líneas y mercancías - Modelo británico" - En seminario "El ferrocarril ante los desafíos del 3er milenio" - 16 al 18/6/99 - Peñíscola España.
- Martínez Conde Ibañez Angel - (1999) - "Política ferroviaria en la Unión Europea". En *XIII curso general de transportes terrestres* - abril junio de 1999 - Madrid España.
- Salbuchi Adrián - (1999) - "El cerebro del mundo - La cara oculta de la globalización" -
- Schvarzer Jorge - (1991) - "Del transporte ferroviario al ómnibus - Cambios en las prácticas urbanas de Buenos Aires" - En *Congresos Grandes Metrópolis* - Toulouse Francia.
- Thwaites Rey Mabel - (1994) - "Privatizaciones: la lógica del capital" - En *Oikos* Nº 3 - Facultad de Ciencias Económicas- UBA.
- Veschi Élido - Silva José Adrián - Nieva Ramón - (2000) "Análisis de los resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la República Argentina" - En *XX Congreso Panamericano de Ferrocarriles* - 18 al 22/9/2000 - La Habana, Cuba, **Realidad Económica** Nº 177, enero-febrero 2001.

