

INFORME

flickr.com

¿Un nuevo proyecto faraónico o una necesidad?

Los claroscuros del Tren Bala

El traslado de la Capital Federal a la Patagonia, la construcción de la aeroisla, el puente Buenos Aires-Colonia, la autopista Retiro-la Boca, la Ciudad Judicial... En la Argentina, los motivos para desconfiar de los proyectos faraónicos son muchos. Por eso, el anuncio de la construcción de un tren de alta velocidad entre Buenos Aires, Rosario y Córdoba, fue recibido con escepticismo y —aún— con críticas frontales. MI buscó entre quienes saben de ferrocarriles y escuchó a sus algunos de sus detractores y defensores más entusiastas.



Por Lucio Casarini
lcasarini@e-mi.com.ar

Todo el mundo está a favor de volver al tren. Sin embargo, el actual proyecto de un ferrocarril de alta velocidad en la Argentina genera controversias, alguna de las cuales no están exentas de opiniones interesadas. Como contrapartida, en el ámbito oficial hay voces de defensa y contextualización del proyecto en marcha. “Si el Gobierno planteara la construcción de un tren de alta velocidad

aislado del sistema ferroviario, eso sería un gran error. Pero el actual proyecto estratégico consiste en reconstruir todo el sistema ferroviario argentino, que fue abandonado.”, afirma Juan Roccatagliata, director Nacional de Política Ferroviaria.

Cuestión de prioridades. Antes de construir un tren de alta velocidad, la Argentina necesita recuperar las vías. Teníamos una extensión de 47 mil kilómetros en 1955, contra los 8 mil actuales”, sostiene Éldo Veschi, secretario General de la Asociación de Personal

¿Qué es un TGV?

La sigla TGV (Tren de Gran Velocidad) deviene de la experiencia francesa en la materia y se ha convertido en una suerte de nombre genérico que recibe la tecnología ferroviaria que permite desplazamientos del orden de los 300 Km/h. Conocido popular-

mente como el ‘tren bala’, debe ese nombre a la forma de proyectil que se le dio al primer TGV del mundo, que se inauguró en Japón en 1964. Pero su uso se ha extendido por toda Europa, Estados Unidos, Corea, Taiwán, Rusia, Turquía y Arabia Saudita.

de Dirección de Ferrocarriles Argentinos. También reclama que se electrifiquen rieles, se eliminen pasos a nivel y se modernicen la señalización y el material rodante, con compañías locales y técnicos argentinos. Veschi pone sobre el tapete una de los cuestionamientos más usuales: el de las prioridades. ¿Qué es más importante reparar y reinstalar el sistema ferroviario destruido en las últimas cuatro décadas o arremeter con un nuevo esquema? ¿El Tren Bala es un capricho tecnológico acompañado de una buena dosis grandilocuencia política o forma parte de un programa ferroviario? La respuesta no es simple.

“El monto de la inversión es enorme y deberá ser subsidiado”, afirma Eduardo Lazzari, historiador y miembro de la Asociación Ferromodelista de Buenos Aires. Agrega que “con el mismo dinero puede mejorarse notablemente la actual red ferroviaria de trocha ancha (Ferrocarriles San Martín, Mitre, Roca y Sarmiento) y vincularla con las principales ciudades argentinas. Esto podría hacerse con servicios de alta prestación, que viajan a 160 Km/h y tienen comodidades excelentes: coches pullman, baños y come-



Cara y ceca. Hay quienes afirman que con el costo del TGV se podría reconstituir la red ferroviaria. Otros creen que cambiará la matriz de transporte en el área más poblada del país.

dores”.

Pero existe un costado señalado por los especialistas ferroviarios que no suele tomarse en cuenta: la dependencia de una tecnología de la que nadie sabe nada en el país. Pablo Martorelli, presidente del Instituto Argentino de Ferrocarriles, sostiene que el proyecto sencillamente “implicará la importación de la mayoría de los elementos necesarios para su implementación y la utilización de servicios de empresas y profesionales extranjeros”. Lazzari no duda en considerar al Tren Bala nacional como “un eslabón más de la cadena de proyectos faraó-

nicos que los gobiernos lanzan periódicamente”, concluye para explicar que el proyecto se presenta en connivencia con los estudios, empresas y grupos económicos vinculados a la actividad ferroviaria.

El proyecto. El Tren de Alta Velocidad constará de dos tramos. El primero vinculará Buenos Aires con Rosario y el segundo extenderá los rieles hasta Córdoba. Se trata de un tendido de 710 kilómetros que unirá las tres ciudades más pobladas del país. En el futuro podría cubrir también el trayecto hasta Mar del Plata.

¿Cómo será viajar en el TGV argentino?

- Tendrá dos clases: Primera (el 35 % de las plazas, en vagones con tres asientos por fila) y Turista (el restante 65 % de la capacidad estará configurada con cuatro asientos por fila). Todos los coches tendrán aire acondicionado, luces individuales y mesas reclinables.
- Las formaciones serán de

ocho coches de doble piso cada uno y podrán transportar entre 500 y 600 pasajeros hasta una velocidad de 320 Km/h.

- El nuevo trazado incluirá túneles, viaductos y un cercado de alambrada olímpica, como en las autopistas.
- Se prevén dos tipos de servicios: La ‘opción túnel’ (de pun-

to a punto) y la “opción corredor”, que incluirá algunas paradas en las ciudades más importantes. Por un lado, Zárate-Campana, San Pedro, Villa Constitución-San Nicolás. Del otro, San Antonio de Areco y Pergamino. Ya en Santa Fe, Venado Tuerto, Marcos Juárez. En Córdoba, Villa María, Río Cuarto, Córdoba y Río Tercero.

Tarifas aproximadas comparadas (En pesos)

Fuente: Diario Clarín

La licitación fue ganada por el consorcio Veloxia, integrado por la francesa Alstom, la española Isolux Corsan y las argentinas Emepa e Iecsa, que el empresario Francisco Macri vendió a su sobrino Ángel Calcaterra. La oferta ganadora fue de U\$S 1.300 millones. La financiación obtenida por el grupo Alstom alcanza al 80 % del total (con una tasa de 5 % anual), con una financiación a 16 años del banco francés Societe Generale.

El Gobierno tiene interés en poner en marcha los trabajos cuanto antes. Si se cumplen las pautas previstas, en agosto o septiembre comenzarían las obras, que tienen un plazo total de ejecución de treinta meses. Se estima que creará unos 5 mil puestos de trabajo directo y unos 20 mil indirectos.

El proyecto propone dos tipos de servicio. El llamado 'efecto túnel' es un tren que va de punto a punto, que llegaría en 1:25 hora de Retiro a Rosario y en 3:00 horas a Córdoba. La otra opción del tren es el 'efecto corredor'; es decir, con detenciones en algunas ciudades más importantes. No es un dato menor.

Las conexiones de enlace del Tren Bala sobre su área de influencia podrían permitir, por ejemplo, un tiempo de viaje de

7:30 horas entre Buenos Aires y Catamarca o La Rioja.

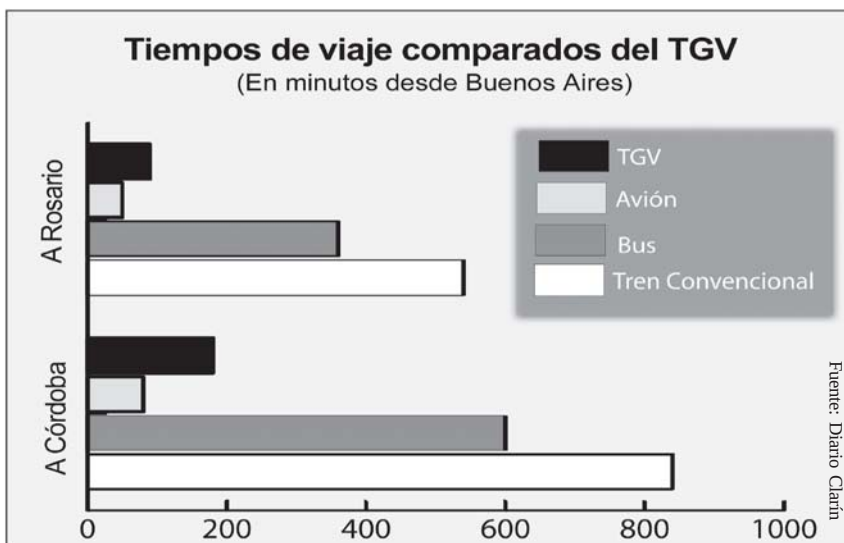
¿Sólo o acompañado? ¿La idea es tener un tren del siglo 21 en medio de los restos de un sistema ferroviario del siglo 19? Desde el Gobierno se apresuran a aclarar que actual proyecto de un TGV forma parte de un Plan Nacional de Recuperación y Modernización Ferroviaria. Juan Roccatagliata, recuerda el nacimiento del Plan: "Viene del año 2004, cuando el decreto 1261 anuló el 1168", (firmado por Carlos Menem en el '92), que suprimía todos los servicios de pasajeros al interior del país.

"El actual proyecto plantea integrar los ferrocarriles al sistema nacional de transporte y fue pensado estrechamente relacionado con el desarrollo territorial, con las estrategias de ordenamiento del territorio, el sistema de ciudades, y también el uso racional de la energía, al que el ferrocarril puede contribuir marcadamente", enfatiza Roccatagliata mientras exhibe los dos gruesos volúmenes que describen el Plan. La planificación ferroviaria trabaja sobre la base de ejes de análisis de los que se desprenden

propuestas. Uno de ellos es el desarrollo de los denominados nodos, que son coordenadas geográficas en las que se unen el ferrocarril, el transporte carretero y los barcos. Se trata de proyectos de gran envergadura, como el reordenamiento de los accesos a Rosario, Bahía Blanca, Buenos Aires o Mar del Plata. Todos están licitados y los de Rosario, Mendoza y Tucumán, ya en obras. 'No vuelve el tren lechero que paraba en todas las estaciones, sino el ferrocarril del siglo 21, que es hijo de la tecnología. Lo que viene es el transporte masivo de cargas y el transporte de pasajeros entre las grandes ciudades a alta velocidad, en distancias que van de los 400 a los mil kilómetros. Y allí está el Tren Bala, agrega Roccatagliata.

¿Un tren para ricos? Una de las críticas mas frecuentes que reciben los grandes emprendimientos se basa en que los recursos económicos que requiere su realización son tan altos, que las tarifas que demanda el recupero de la inversión serán necesariamente prohibitivas para la mayoría de la población.

La experiencia de otros



países pareciera señalar que ese proceso de “elitización” del servicio puede no ser tan lineal ni definitivo. En Francia por ejemplo, el tren de alta velocidad (TGV) se inauguró en 1981 como un servicio de lujo. Sin embargo, ahora se está ‘socializando’ y llegando como oferta de alternativa a viajeros comunes. Mantiene un servicio separado (por confort) en dos clases, pero sus tarifas también varían según la hora del viaje: ‘hora pico’, ‘hora valle’ y ‘hora llano’. Cualquiera sea el caso, la tendencia visible es a la “masificación” como parte de una competencia directa con la aviación comercial sobre tramos intermedios (hasta mil kilómetros).

El TGV se prefigura en un corredor de gran intensidad. Basta decir que sólo la ausencia de los dos trenes de pasajeros diarios Córdoba que circulaban hasta hace 15 años, implicaron desplazar a la ruta 9 a más de 1600 personas cada día. A ellas habría que agregar una buena parte de los usuarios de todos los vuelos diarios que sirven a Córdoba y



Competencia. El TGV argentino es presentado por sus impulsores como una alternativa competitiva con el transporte aéreo en distancias medias.

Rosario y el pedazo de la torta de pasajeros “mordido” al transporte automotor. Los cuadros ofrecidos hacen pensar que la ecuación tiempo de viaje / seguridad / tarifas, podrían hacer del TGV argentino una verdadera alternativa para el transporte de personas.

Cuando se habla de la conveniencia (o no) de los ferrocarriles, la primera reacción es hablar en términos de balance contable. Es una manera —digamos— “clási-

ca” de la Argentina en los últimos 40 años, pero por la que se llegó a cuestionar la existencia misma de este sistema de transporte. Si los balances no cierran —diría el razonamiento estrecho—, entonces hacen falta subsidios, y los subsidios... son recursos sociales aplicados a una actividad deficitaria. Quizás sea el momento de plantear las externalidades; es decir, todo aquello que el tren genera y es ahorrado por la sociedad. O lo que nunca entra en el “Haber”, pero se gana. Allí están los costos de mantenimiento vial, la sobrecontaminación, la congestión aeroportuaria, el derroche de combustibles y hasta las estadísticas de muertes e invalidez por accidentes carreteros.

Como se ve, el Tren Bala no tiene un único formato de balance. Hoy por hoy, sus tonos más oscuros se extienden sobre los recursos necesarios —algo así como una hipoteca— para la recuperación de un sistema ferroviario desmantelado. Pero sus tonalidades más claras hacen pensar en un cambio de matriz para el transporte nacional en distancias intermedias.

Los otros ejes del Plan Nacional Ferroviario

Además del desarrollo de nodos, el Plan observa un eje que es de largo aliento: ordenar el transporte de pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Se están dando algunos pasos en esa dirección. Está muy avanzada la electrificación del ferrocarril San Martín, con coches nuevos llegados de China. También la del Belgrano Norte, el tren a La Plata, los accesos a Ezeiza y Aeroparque, y el soterramiento del ferrocarril Sarmiento, primero hasta Liniers, después

hasta Haedo y luego hasta Moreno.

En Buenos Aires, Córdoba y Mendoza se ha comenzado la incorporación de coches de doble piso y ya se están inaugurando líneas de tranvías transitadas por modernas unidades que son iguales a los que funcionan actualmente en París.

El Plan Nacional prevé un tercer eje de relevante impacto social. La reconstrucción de la industria ferroviaria argentina y la generación de empleo.