El ferrocarril argentino: trayectorias, perspectivas, mitos

Alberto Müller

[ICTA Art 1726]

DESARROLLO ECONOMICO - REVISTA DE CIENCIAS SOCIALES (Buenos Aires), vol. 58, Nº 224, mayo-agosto 2018 (pp. 57-84).

**Descriptores:**

<Argentina> <Ferrocarril> <Sistema ferroviario> <Política ferroviaria>.

**RESUMEN**

La historia del ferrocarril argentino en los últimos sesenta años muestra una trayectoria signada por la conservación del servicio metropolitano de Buenos Aires, la parcial declinación del tráfico de cargas y su progresiva especialización en graneles, y la virtual desaparición del servicio de pasajeros interurbano. Esto es el resultado de decisiones que apuntaron al redimensionamiento y a la concentración en tráficos determinados (graneles y pasajeros metropolitanos). Estas políticas han sido probablemente equivocadas, por haber llevado al ferrocarril interurbano a una suerte de callejón sin salida, signado por la baja inversión y la consecuente inviabilidad en el largo plazo. Más aún, con la excepción de los servicios metropolitanos, el sistema ferroviario carece hoy de justificación económica. Respecto de la función que le cabe al modo ferroviario interurbano a futuro, el énfasis debe ser puesto en el desarrollo del tráfico de cargas. Planteamos que solo un considerable incremento de este permitirá lograr economías significativas en cuanto al costo de transporte del país y por lo tanto justificar la existencia del ferrocarril. El tráfico de pasajeros interurbano, en cambio, puede aportar en tal sentido solo marginalmente, dada su reducida demanda (y además su escaso dinamismo).

**SUMMARY**

The history of the Argentine railway system in the last 60 years shows stable metropolitan services at Buenos Aires, a gradual decline of freights while bulks’ shares increase, and the quasi disappearance of intercity services. This is the outcome of decisions that pointed both to downsizing and concentration on bulks and metropolitan passengers. These policies have shown to be wrong, as they led intercity railways towards a kind *of cul-de-sac*; investment is scanty and therefore railways are not viable in the long term. Indeed, with the exception of metropolitan services, nowadays the railway system lacks of economic justification. Regarding the role that intercity railroads should take in the future, emphasis must be posed in developing the freight service. We contend that only a large increase of freights will allow significant economies of the transportation cost of Argentina and will therefore justify keeping railways alive. Intercity passengers´ services have little to contribute, due to their low and sluggish demand.