

Ensayo presentado para el congreso Panamericano de Ferrocarriles de 2007 (Y rechazado por los especialistas argentinos del comité de selección...)

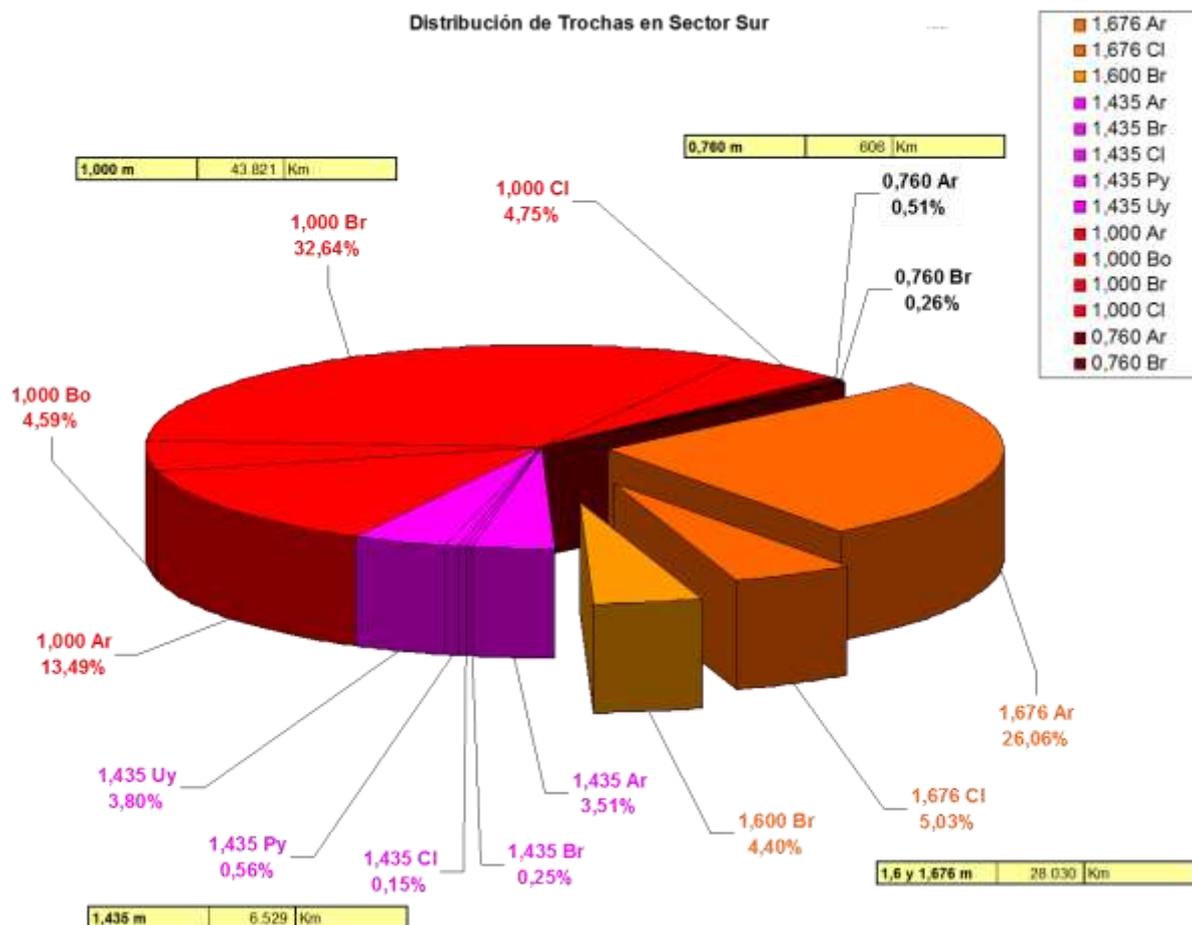
TROCHAS PARA EL CRECIMIENTO SUSTENTABLE

Buscando ideas para reintegrar e integrar las redes ferroviarias de Suramérica

“...Suramérica continúa y ratifica el objetivo de isla de ultramar. Sus pocos puertos sintetizan, y buscan seguir sintetizando, el objetivo exportador extractivo. Es como un cuerpo con las arterias ubicadas solo en la piel. No hay conductos que conecten a los organismos interiores entre sí. Apenas unos capilares que aseguran un tránsito hacia o, si se puede, desde el puerto de ultramar. El IIRSA sigue el mismo camino, a la inversa de la Gran Europa que, primero, se conectó internamente para luego integrarse políticamente con vista a su relación con el Mundo...”

Jorge de Mendonça
Junio de 2007

(Imagen de 2007 agregada a éste documento en 2015, junto con el texto en azul)



Siendo que buena parte de los ferrocarriles del sur de la América del Sur están en emergencia, ¿usted se preocuparía por llevarlos a “trocha estándar” de 1,435 m cuando mucho más de la mitad de las líneas son de trocha métrica?

Siendo que la trocha ancha de Brasil y la de Argentina – Chile tendrán mayor capacidad técnica para su desarrollo, tal el ejemplo de la India y que la trocha ancha, entre ambas, cuadruplican en km las de la “estándar” en estos seis países, ¿para usted, debemos estandarizar con una trocha que casi no tenemos y que tiene menor capacidad que nuestras “anchas”?

En su medida y armoniosamente, deberíamos aprovechar al máximo lo que tenemos y, eso sí, hacer lo nuevo previendo el futuro (dimensiones, capacidades, etc.).

Resumen

El presente trabajo toma una fuerte actualidad en este mismo año 2007, cuando los países Suramericanos integrantes de la ALAF y de la ACPF siguen sin resolver en los hechos la integración de sus sistemas ferroviarios superando las diferencias de trochas.

Para el caso de Argentina, **el Proyecto de Tren de Alta Velocidad TAVE produce un acierto práctico e ideológico de hacia dónde tenemos que ir en materia de transporte de personas**, pero involuciona a las peores épocas de los Siglos XIX y XX, cuando los sucesivos Gobiernos Nacionales y Provinciales fueron autorizando construcciones ferroviarias a la medida de la oferta de materiales o de la conveniencia del constructor **sin jamás resolver como Europa o los Estados Unidos de América sobre el futuro de la unificación sobre una sola medida entre rieles**, pues plantea la Trocha Media a Córdoba¹, cuando la filosofía de los Alta Velocidad TGV del '81 demostraron que la compatibilidad regional con las líneas menores potenciaban al ferrocarril convencional frente a los ilusorios Monorrieles o trenes de suspensión magnética.

Los españoles primero y los japoneses después, han demostrado que las diferencias de Trochas (tomando de a dos medidas distintas a la vez), no son obstáculo, salvo que una Nación se preocupe en seguir aumentando las diferencias de sistemas.

Asimismo, de nuevo en Argentina, los sistemas de transporte metropolitanos de varias Ciudades (Buenos Aires incluida con sus suburbios), han iniciado un buen camino hacia la reinstalación de tranvías, **pero nuevamente se encarna la dicotomía empresario-tecnocracia donde quiere imponerse la Trocha Estándar** para estos Sistemas. Salvando las Ciudades de la Mesopotamia y la Red Subterránea de Buenos Aires, todas las ciudades que están requiriendo de sistemas tranviarios (Sean Eléctricos o Diesel Eléctricos), poseen trazas ferroviarias de cercanías (sin servicio de pasajeros), de Trocha Métrica y de Trocha Ancha.

Así como Argentina y sus Ciudades buscan desarrollarse sobre el aislamiento, el IIRSA ratifica en su filosofía casi vacía de ferrocarril, el objetivo de **puertos-ombligo**, donde las redes rodoviarías y las pocas ferroviarias planteadas en firme, son una suerte de ducto conector de extremos, sin inferir en la búsqueda de objetivos de integración de "lo que está en el medio".

Para que Suramérica, sus países y sus grandes ciudades y metrópolis puedan soñar en alcanzar la integración local, regional y global, así como hace mas de cien años comenzaron los continentes del Primer Mundo, los gobernantes deben evitar poner la oportunidad espontánea por sobre la necesidad económico social actual y de futuro, **imponiendo al IIRSA² una figura donde el ferrocarril sea realmente incluido y trascendente**, y donde la planificación y las técnicas busquen la integración de los sistemas ferroviarios, sea por unificación de TROCHAS EXISTENTES o por implementación de técnicas y operaciones ingeniosas que salteen el aislamiento heredado, **y donde el IIRSA sea Gobernado por Gobernantes³**.

Jorge de Mendonça¹ - Junio de 2007

¹ El Currículum del Autor se encuentra en <http://www.ubikt.com.ar/mendonca/curriculum.doc>.

TROCHAS PARA EL CRECIMIENTO SUSTENTABLE

Buscando ideas para reintegrar e integrar las redes ferroviarias de Suramérica

Composición de lugar

Desde aquí, un estrado del Congreso Panamericano de Ferrocarriles en el que se conmemoran los 150 años de los Ferrocarriles Argentinos, es vano disponer mapas y disquisiciones tecnocráticas para demostrar qué trocha ferroviaria debemos disponer en un ramal nuevo, una ciudad, una región o todo el continente.

Si hay fundamentos científicos, son los Políticos, Económicos y, en particular, Sociales.

Sí, fundamentalmente Sociales, porque las otras dos Ciencias deben tener por fin el BENEFICIO SOCIAL para la Comunidad a la que sirven.

Lo técnico en la resolución de **la o las trochas** para Suramérica y sus metrópolis, queda restringido a la herramienta para solucionar la diferencia entre redes, líneas o sistemas **pero, si los actores políticos clave, en confundidas decisiones económico estratégicas, desestiman las cuestiones técnicas, es seguro que el pragmatismo aniquilará los beneficios sociales**, aumentando la desintegración y perjudicando negativamente a las economías de las ciudades, las regiones y los países del continente del Sur frente a las ventajas que las otras naciones y continentes logran al hacer cada día más eficientes a sus sistemas ferroviarios.

Sintetizando, y en honor a los 150 años de nuestros ferrocarriles, quizá debemos recordar que, sin contar los ramales industriales o mineros, en el año 1900 Argentina, Uruguay, Chile, Brasil, Bolivia y Paraguay **contaban con cuatro trochas ferroviarias distintas en sus redes**⁴.

Podríamos disculpar las decisiones Nacionales para decidir en aquel momento su trocha, pero Argentina junto a Chile y Brasil han hecho todo lo posible para que nuestras redes ferroviarias reciban el castigo de no poder comunicarse en forma directa entre sí.

Son 150 años, pero no parecen ser suficientes para que hayamos decidido en forma cabal y concreta el desarrollo de la integración de las redes Nacionales y Suramericana sobre trochas racionalizadas, ni tampoco han sido suficientes para aprender desde lo político, lo económico, lo social y lo técnico a dejar de hacer los mismos desmanes de disponer mayores diferenciaciones entre regiones y, para el caso, adentro de una misma región.

Este estrado es el lugar; Suramérica la situación, pero el paradigma es nuestra extraña capacidad para involucionar.

Nota: Para resumir el camino, este ensayo toma como caso testigo a las redes ferroviarias ubicadas en Brasil al Sur de Brasilia y la totalidad de Chile, Uruguay, Bolivia, Paraguay y Argentina. Tampoco genera hipótesis sobre la conectividad entre la Trocha 1,600 m y la de 1,000 m de Brasil y como caso testigo de lo metropolitano, toma al Área Metropolitana de Buenos Aires.



La Porteña⁵: Solo una oportunidad

La decisión de construir un ferrocarril desde El Parque a La Floresta, fue Política, Económica y Social, pero la selección de la Trocha (1,676 m), fue meramente circunstancial: Esa era la medida de las dos locomotoras usadas que se habían conseguido comprar.

Así empezamos y así seguimos.

(En honor a la Historia, la aseveración popular citada, no coincide con los antecedentes: El Proyecto del Ferrocarril Central Argentino presentado a las autoridades en 1854 y el Ferrocarril de Valparaíso a Santiago de Chile construido en ese año, ya eran de Trocha de 1,676, lo que deja el aliciente de que hubo inteligencia previa para tomar la decisión).

Sería abundar en detalles innecesarios profundizar en el listado de las razones de cada nueva obra ferroviaria en la que, en la región, se fue decidiendo una u otra medida entre rieles. Lo concreto es que no hay dos países limítrofes que tengan el 100% de una misma trocha en sus dos territorios y, peor aún, son varias las naciones, provincias y ciudades en las que unos pocos o unos muchos kilómetros de rieles se divierten en un abanico de diferentes medidas de gálibo, tecnologías y, por supuesto, de trochas.

Es muy probable que, a través de un concienzudo análisis historiográfico, encontremos diversos sinónimos de una misma palabra al momento de la desacertada decisión: **Pragmatismo**.

Sí, la compra de La Porteña parece haber sido puro pragmatismo, así como el Ferrocarril Central Norte que impone la trocha métrica y lo mismo los primeros tranvías devenidos en ferrocarril de trocha media o los ferrocarriles de 0,75 0,66 o 1,435 m de la Mesopotamia. Todos, quizá, con esa tan argentina y conocida frase: **“Pero está hecho. Al menos está hecho”**.

Así, de Valparaíso a Santos, un contenedor transportado por ferrocarril deberá cambiar de vagón (cuando no el vagón de trocha), nada más ni nada menos que **cuatro veces sobre tres trochas distintas**. Sí, muy **“pragmático”**.

La *“combinación”*⁶ será *Trocha Ancha-Angosta-Ancha-Media-Angosta*.

*Aquí hay algo muy particular en este “paseo de trochas”: No es que los vehículos o las cargas cambian de una trocha a otra, sino que lo deben hacer en tres combinaciones distintas en el mismo recorrido lineal: **Angosta con Ancha; Angosta con Media; Media con Ancha**, lo que hace imposible la aplicación de ninguna tecnología de las que hoy en día existen para vagones, coches y locomotoras como las del TALGO o algunos trenes japoneses.*

Buenos Aires: La entelequia de las trochas

Difícilmente haya otra ciudad (metrópolis), en el Mundo en que la divergencia entre trochas, sistemas electrificados y gálibos sea tan diversa en tan poco espacio y que, además, no se haga nada por tender a disminuir la incompatibilidad.

Como ejemplo, la red de ferrocarriles suburbanos de trocha angosta, cuenta con 128 kilómetros de líneas en servicio y unos 45 a 60⁷ km más pendientes de extensión por servicios no implementados (Por el crecimiento metropolitano), **y las dos líneas son las que más cerca están de los Aeropuertos locales**.

En el área central las separa una distancia de 9 kilómetros ideales para un tren subterráneo que, para el caso, podría ser parte el servicio de alta densidad del Macro Centro Porteño (Futura Línea F de Subterráneos).

Con un poco de matemática, unir estas dos líneas con tráfico de alta densidad a través de una de las principales avenidas transversales⁸, demandaría poner una nueva línea en trocha angosta de solo 9 km, mientras que unificar a los dos ferrocarriles con los subtes **demandaría la reconstrucción de 128 km de líneas existentes** que, además, comparten tráfico de cargas y, si nuestro País sigue con la idea de recuperar los ferrocarriles, también deberán compartir con trenes de pasajeros que vendrían de muchos cientos de kilómetros más.

Hay una Ley de subterráneos (670/2001)⁹ que recomienda esta posibilidad de integrar el ferrocarril con el subte para, por lo menos, la trocha angosta de superficie esté integrada entre sí, por el centro y con el subterráneo.

Es larguísima la lista de fundamentos técnicos **que no refieren a esta posibilidad de integrar en trocha angosta, pero sí evitan por omisión la unificación del subsistema.**

No es un tema científicamente desechado. Es una cuestión directamente no atendida.

¿Porqué nos suceden estas cosas en Suramérica?

Para nuestro Porteño tema (Buenos Aires), la cosa viene de muy atrás. De cien años atrás.

Los Tranvías nacieron con la Trocha Media (Estándar 1,435 m), y sumaron más de 800 km dentro de la Ciudad y unos contados suburbios, pero en el principio de Siglo se debatieron en una feroz lucha con el Ferrocarril Oeste¹⁰ porque esa Empresa quería llegar al Puerto y la Plaza de Mayo con un Tren Subterráneo bajo la moderna Avenida de Mayo.

El gobierno de entonces tomó una decisión salomónica en la que autorizó un túnel para cargas al ferrocarril y una línea de subterráneos a los tranvías¹¹.

Allí se plasmó la separación de subsistemas ferroviarios sin poder despegarse de ciertos dogmas hasta nuestros días:

- **Los trenes de superficie son de cualquier trocha**
- **Los trenes callejeros (tranvías), son de trocha media**
- **Los subtes son de trocha media**
- **Ninguno se conecta con el otro (Ni tren con tranvía, ni tren con subte, ni subte con tranvía y, peor aún, ni subte con subte).**

Estas afirmaciones pueden ser discutidas, pero no hay nada que pruebe lo contrario: Así están conformadas y funcionan nuestras líneas de tranvía, metro y suburbanos. No hay duda que alguna consigna inconsciente del *pensamiento técnico colectivo* indica eso o algo parecido.

Los subsistemas del riel urbano y suburbano se separaron por grupos económicos primero y por dogmas tecnocráticos y **debilidades cognoscitivas del propio Estado Nacional¹² y Municipal en los cien años siguientes.**

Esa dicotomía y esos dogmas inamovibles se trasladaron a otras ciudades donde también llegó a disponerse de tres trochas y en sistemas tranviarios y ferroviarios totalmente separados como en La Plata, Mendoza, Córdoba, Rosario, Santa Fe y Tucumán o dos trochas, como en Mar del Plata (**salvo Bahía Blanca, que por casi tres décadas tuvo un tranvía con la misma trocha que su tren**).

De la dicotomía hacia lo posible

Tomando como referencia al mayor conjunto ferroviario regional, Chile, Bolivia, Paraguay, Argentina, Brasil y Bolivia acumulan la mayor parte de la infraestructura ferroviaria de Suramérica la que, a su vez, está entrelazada País a País de la siguiente forma:

CONEXIONES POR FERROCARRIL	Paraguay	Uruguay	Brasil	Chile	Bolivia
Argentina	1,435=>1,435	1,435=>1,435	1,435=>1,000	2 de 1,000=>1,000	2 de 1,000=>1,000
Uruguay	****	****	2 de 1,435=>1,000	****	****
Bolivia	****	****	1,000=>1,000	2 de 1,000=>1,000	****

En ese entrelazamiento incompleto tenemos una buena cantidad de enlaces País-País que no terminan de concretarse y enlaces internacionales que, hace tiempo, están inactivos o casi inactivos por el corte de servicios de uno u otro País, como el nuestro, Argentina, donde libró los rieles de la integración Suramericana a la buena suerte de la depredación y el abandono.

Allí donde desde tres vertientes internacionales, hace casi 30 años, circulaban diariamente trenes de contenedores, las vías desaparecieron a la buena de la naturaleza, cuando no de hombres solos y hasta grandes empresas, provincias y municipios alzándose con rieles, durmientes, terrenos e infraestructuras cuando, ni siquiera, el asfalto había completado su llegada para compensar algo de aquel desdén¹³.

No es ajeno ese dramático abandono por parte de uno o varios gobiernos de un mismo País, a la dicotomía de la sobreabundancia de trochas del pasado y que, en la actualidad parecen seguir intentando jugar mal con el destino de la Patria Grande.

Lo sustentable

Como la única verdad es la realidad, del panorama que tenemos es desde el cual debemos partir.

Si ponemos el foco en lo que propone el IIRSA en su filosofía de EJES, y a ello le sumamos la Política de Integración **“Puertos adentro”**, lo que interesa es que los corredores ferroviarios no posean dicotomías o, por lo menos, estas puedan ser técnica y económicamente salvables.

El **“Puertos adentro”** de cada Nación o Región, lo debemos resolver, también, buscando que esa dicotomía sea inexistente o aceptablemente salvable.

Ancha integrada a la Media

Tenemos a la red de Chile racionalizada al Sur y al Norte de su Capital Santiago, donde la conexión esperada del Trasandino del Sur en Trocha Ancha podría integrar en forma transparente y directa desde el Norte de la Patagonia a las redes Argentina y Chilena.

Con un poco más de utopía, el cruce Pehuenche que por fin se está asfaltando entre ambos países, también podría ser en el futuro una conexión binacional ferroviaria, tal y como lo pensaron hace más de un Siglo.

En muchos lugares del Mundo, la conexión entre la Trocha Ancha y la Trocha Media hace años que está resuelta con tecnología para trenes de pasajeros y, si la conveniencia lo indica, también puede aplicarse a vagones de carga si fuera mejor en costo–oportunidad frente al traspaso de los contenedores tren–tren.

De ese modo, el necesario túnel o puente bimodal Paraná – Santa Fe, que debería construirse en Trocha Angosta y Trocha Ancha simultáneamente, más el nunca construido vínculo ferroviario Rosario – Victoria (En los '90 se desechó la opción bimodal), más las diversas conexiones de la Trocha Media desde Zárate hasta la misma Buenos Aires con las líneas de Trocha Ancha, pasarían a formar un mismo sistema regional compatible entre Uruguay, la Mesopotamia Argentina, Paraguay, Centro Sur de Chile y Argentina desde Santa Fe y Tucumán al Sur, **pudiendo quedar integradas las redes en forma plena y con vistas a las demandas de todo este Siglo.**



Salvo en el AMBA¹⁴, no hay zonas con solapamiento territorial entre Trocha Ancha y Trocha Media

Angosta

La denostada Trocha Angosta es la actriz que se lleva el 60% de las líneas ferroviarias de estos 6 países.

Invoco el adjetivo porque así ocurre dentro de las verdades de la tecnocracia, especialmente en mi País, la Argentina, donde los 50 años que pasaron por encima de nuestros más de 10.000 kilómetros de vías métricas las dejaron reducidas a menos de un 25% casi inoperable. Creo que el término de la operatoria no es ni cierre, ni desestimación, ni abandono, **sino depredación**.

Los trenes mineros de Sudáfrica o los superrápidos trenes métricos de Japón, con una medida entre rieles cercana a la nuestra, hablan muy bien de lo que se puede hacer **con las líneas económicas**¹⁵.

Esos casos, mas los tranvías, subtes y metropolitanos de alrededor de un metro entre rieles nos dicen que nuestros más de 40.000 km (Entre los 6 países), tienen mucho por hacer, **especialmente con el IIRSA**.

Así, nos encontramos que la Trocha Angosta ocupa todo Bolivia, la mitad de Chile, poco menos de la mitad superior de Argentina y la mayor parte del centro – sur del Brasil.

La extensión y distribución de las líneas de Trocha Angosta en estos 6 países, no solo no es poca cosa, sino que es la que garantiza el completamiento de la conexión actual y posible para el mediano y largo plazo entre los más importantes polos urbanos, productivos y portuarios de Suramérica.

Aunque algunas de las conexiones faltantes tienen algunos escollos orográficos por desafiar, no creo que ninguno sea superior a los ya conquistados, como el del Ramal C14 de Salta a Antofagasta.

Resumiendo lo existente y lo por hacer en, al menos 10 a 20 años:

- Recuperar el Trasandino Central y conectarlo con la Red de Trocha Angosta Chilena (En Los Andes solo se conecta a la Trocha Ancha). **(NOTA de 2015: Ésta sugerencia es anterior a las propuestas de un túnel de baja altura hoy presentes. No obstante, ante las dudas que enfrentan al estratégico proyecto de integración bioceánico, cabe la pregunta ¿Tomaron en cuenta 26 Tm por eje para la simulación económica de la recuperación del Trasandino de trocha angosta?)**
- Fortalecer la red interior de los países recuperando vías y ramales, especialmente los relacionados con los ejes IIRSA y la alimentación regional de estos.
- Fortalecimiento de las conexiones Antofagasta – Salta y Antofagasta – La Paz
- Recuperar y fortalecer las conexiones Argentina – Bolivia.
- Concretar la continuidad ferroviaria Chile – Brasil por Bolivia

- Conectar las redes Argentina y Brasileña de Trocha Angosta a partir de Resistencia (Chaco) y Santa Fe hacia las fronteras sobre el Río Uruguay.
- Bolivia a través de Argentina (Formosa), y Paraguay hacia, también, Brasil.



La zona de Trocha Angosta podrá integrarse a través de la Mesopotamia Argentina y el Paraguay. Cabe señalar que Los Ejes Capricornio e Interoceánico Central del IIRSA deben resolver una línea ferroviaria sobre la región sin ferrocarril del Paraguay.

La continuidad entre trochas

Ya está inventado y está expresado en el principio de este ensayo: Con tecnología pueden integrarse sin trasbordo hasta dos trochas, sean de 1,000 a 1,676 m entre rieles o cualquiera de las combinaciones posibles, por lo que solo importa que un mismo Corredor o Eje de Integración no deba sufrir más de un tipo de cambio.

Si se observan las intenciones del IIRSA, ajustando algunas cosas, como que el Eje MERCOSUR – Chile debería pasar por Córdoba y no por Buenos Aires, nos encontramos que las trazas ferroviarias, en cualquiera de las trayectorias que tomemos, **no superarían más de un tipo de cambio de medida**, aunque sí podrían sufrir más de un cambio en el recorrido.

Conclusión sobre el Sur de Suramérica

Así, en dos grandes bloques territoriales solapados entre sí, los espacios geográficos servidos por la integridad de la Trocha Angosta y la integridad compartida por las Trochas Ancha y Media podrán conformar **un mismo sistema ferroviario al servicio de la mayor economía de Suramérica con vistas a buscar soluciones similares para los 12 países que la integran.**

La red que ya estará conectada directa o indirectamente entre sí, pasaría a estar integrada en forma plena y entonces sí el IIRSA podría identificarse como una estrategia de integración terrestre y no meramente rodoviaria.

En letra, es un poco de tinta sobre papel y muchos mapas que ya varios han realizado con diversas alternativas y justificaciones técnicas, políticas y económicas, pero lo que importa es **comenzar a trabajar sobre lo que tenemos y no sobre nuevas entelequias de momento que nos llevarán a separarnos cada vez más.**

Ese es el caso de la oportunidad del Tren de Alta Velocidad de Argentina (TAVE), donde la imposición de la Trocha Media en el territorio de la Ancha y la Angosta, obligaría en el futuro inmediato a **no poder aprovechar las ventajas de la circulación compartida para los trenes de pasajeros tal y como lo hace Europa viajando un TGV, un ICE o un EUROSTAR por cualquier línea normal y, usando “ventanas temporales”, los trenes normales aprovechan los tramos rápidos sobre las líneas de Alta Velocidad.**

Aquí no solo perdemos eso, sino que si optáramos por los trenes con cambio de trocha, estos deberían ser de triple gama para que se justifique viajar a Tucumán y Salta por el tramo de Alta Velocidad a Córdoba o a Bariloche por la vía a Mar del Plata aprovechando el primer tramo de 280 Km. Tendríamos que tener trenes para dos tipos de combinación de trocha. **Muy irracional.**

Conclusión sobre el AMBA (Gran Buenos Aires)

En 1990, en la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Buenos Aires, se advirtió sobre la necesidad de prever en el proyecto Puerto Madero la continuidad de las Autopistas y Ferrocarriles al Sur y Norte de la Ciudad (Martorelli – Mendonça, Grupo de Investigación de Transportes).

El estudio arrojó 600.000 pasajeros al 2005 para el corredor ferroviario.

Ferrovías, el Concesionario de la línea de Trocha Angosta al Norte de la Ciudad (Belgrano Norte), propuso a fines de los '90 la construcción de un Tranvía de Trocha Angosta denominado Tren del Este, el cual uniría Avellaneda (Al Sur), con las vías de la empresa ubicadas al Norte y que pasan por el Aeroparque. El Estado Nacional aprobó la iniciativa en sendas addendas de los contratos.

El espíritu de quienes lo impulsaron fue conectar con las redes abandonadas de Trocha Angosta al Sur y, en particular, conectar el Aeropuerto de la Ciudad Autónoma con la Zona Norte, Puerto Madero y la zona turística del Sur de la misma. **Todo sin trasbordos, como es lógico.**

El Proyecto REdDES (Farberoff – Mendonça), incluido en la Ley 670/2001 de Subtes de la Ciudad Autónoma, respetaba aquella idea nacida en la Universidad e incorporaba otras, especialmente el concepto RER: Red del Expreso Regional, por eso se llamó Red Expresa del Desarrollo Sustentable. **Al integrar las líneas metropolitanas de Trocha Angosta y reiniciar la construcción de tranvías en la**

Ciudad y la urbe con esa misma medida entre rieles, las zonas más ricas y económicamente activas se conectarían entre sí y, a su vez, las líneas que se acercan a los barrios más aislados, los integrarían a las zonas centrales en un solo viaje.

Como irónica respuesta a la lógica (algo común y pragmático en nuestro País pero irracional a las formas de otras mentes tecnológicas del Mundo), **el trazado del Tren del Este (Tranvía), que se acaba de inaugurar es de Trocha Media y podría quebrar en dos definitivamente la posibilidad de integrar el Norte con el Sur de la metrópoli y sus principales sectores económicos y los Aeropuertos en una misma Trocha y un mismo viaje.**

Final

El IIRSA ha **aprehendido** en los últimos tres años algo de ferrocarril, pero sigue conteniendo un espíritu mayormente rodoviario.

La mayor metrópoli Argentina, la Ciudad global de Buenos Aires parece considerar que Valencia no sabe hacer las cosas (esa hermosa ciudad española construyó un tranvía de Trocha Angosta).

A Valencia le convenía, tanto como a París la Trocha Media o a Bahía Blanca, hace casi 100 años, la Trocha Ancha.

Tengo esperanzas y suficiente Fe como para atreverme a culminar con dos preguntas sobre lo negativo:

¿Vamos a seguir insistiendo en lograr la Patria Grande Suramericana desde las ideas tecno-financieras y los cortoplacismos políticos o vamos a aprender de Europa que, primero, integró por siglos sus redes de todo tipo y después recién logró la unidad política?

Para los casos argentinos ¿Vamos a insistir en dividir las ciudades en base a la oferta de material rodante aislando más a los sectores de Buenos Aires y aniquilando la posibilidad de integración tranvía-tren en Tucumán, Mendoza, Córdoba, Rosario, La Plata y Mar del Plata solo porque nos ofrecen tranvías de Trocha media?

En mi Ciudad, Bahía Blanca tenemos trenes de Trocha Ancha, y eso mismo van a tener nuestros tranvías.

Jorge de Mendonça
Junio de 2007

¹ El TAVE es contratado para ir en Trocha Media desde la Estación Terminal Retiro en Buenos Aires a Rosario y Córdoba tomando, a partir del Km 60 (aprox.), en Pilar la traza del FC Belgrano Cargas que es de Trocha Angosta, hasta Rosario y, desde allí, a Córdoba por la traza de Trocha Ancha del Ferrocarril NCA. No está claro por qué traza saldrá de Retiro, pero sí es claro que deberá compartir

con vías de otra medida o, si no, **deberán cambiar la totalidad del ancho de vías del ferrocarril Belgrano Norte a Trocha Media (Ferrovías).**

² Iniciativa de Infraestructura para Suramérica www.iirsa.org

³ Las reuniones principales del IIRSA se caracterizan porque los países miembro envían a funcionarios de cuarto o menor nivel y, a veces, van los representantes técnicos de estos, salvo Brasil y Chile que suelen enviar a sus Ministros de Área.

⁴ Principalmente las Trochas Ancha Chile y Argentina 1,676 m, Ancha Brasil 1,600 m), Media Argentina Paraguay y Uruguay 1,435 m y Angosta Argentina Chile y Bolivia 1,000 m (El resto es de mucha menor cuantía en kilómetros).

⁵ La Porteña: Una de las primeras dos locomotoras de la Red Ferroviaria Argentina.

⁶ En Chile llagaría (de reconstruirse el Trasandino Central), en trocha ancha hasta Los Andes y luego en Trocha Angosta; en Argentina, como se insiste en preferenciar la línea Buenos Aires – Mendoza para El Eje MERCOSUR, cambia a Trocha Ancha en Mendoza; luego cambia a Trocha Media en Buenos Aires y nuevamente a Trocha Angosta en la frontera de Uruguayana para, por fin, llegar a San Pablo sin más novedad.

⁷ Las extensiones hacia el Norte, principalmente por los Barrios Cerrados y hacia el Suroeste son necesarias para disminuir el tránsito de automóviles en el centro urbano y mejorar la calidad de vida de bastos sectores alejados.

⁸ La Avenida Callao – Entre Ríos – Vélez Sársfield une el Barrio de Barracas, donde está la Terminal ferroviaria de Trocha Angosta del FC Belgrano Sur y Recoleta, donde pasan las vías del Ferrocarril Belgrano Norte, también de esa medida. Pasa por la interfaz entre el centro y el macro centro de la Ciudad y cruza a todas las líneas de subtes existentes.

⁹ Ley 670/2001 contiene dos proyectos de red subterránea a ampliar, uno de ellos es el Proyecto REDES (Red Expresa del Desarrollo Sustentable). En www.buenosairesensubte.com.ar se encuentra un esbozo del objetivo principal, que es unir a los Aeropuertos con el Centro y los dos ferrocarriles de Trocha Angosta en un mismo viaje y, en el futuro, con otras trazas suburbanas y urbanas que ya no son de ferrocarril, **pero sí para tranvías.**

¹⁰ Actual FC TBA Once a Moreno (Antes Sarmiento). En los '90 implementó un servicio suburbano diferencial que une por ese túnel a Puerto Madero. El viaje es práctico y excelente, solo que la frecuencia es de, apenas, un servicio entre 120 y 150 minutos!!!.

¹¹ Actual Línea A de Subterráneos. Se Inauguró en 1913 y dos años después completó su recorrido hasta Primera Junta. **Recién en 2008 se inaugurará una extensión al Barrio de Flores.**

¹² El Estado Argentino fue descomponiendo la estructura técnica y especializada propia a partir de los años '60, especialmente la de transporte, donde la relación profesionales activos jóvenes/viejos fue cada vez menor y, a su vez, cada vez mucho menor la cantidad bruta de profesionales en las filas gubernamentales. De miles de profesionales del transporte ferroviario y urbano por riel, colectivo o trolebús en el principio de los '60, hemos pasado a menos de doscientos dispersos en las jurisdicciones gubernamentales de todo el País.

¹³ A partir de la Estación Güemes, en Salta, Argentina, comienzan a desarrollarse tres líneas internacionales. Desde el propio Güemes, parte la línea a Salta y de allí a Socompa y luego a Antofagasta, en Chile. El tráfico decayó en los últimos 17 años hasta cortarse por largos períodos, especialmente por los derrumbes y la falta de mantenimiento. Luego, desde Perico, al Norte de Güemes, ya en Jujuy, parten la línea a Pocitos y Yacuiba (Bolivia), donde el abandono del mantenimiento primero y los cortes por ríos torrentosos lograron que se cortaran los servicios. En la línea más antigua, hacia La Quiaca y Villazón (Bolivia), todo es peor, una crecida del Río Grande, como tantas veces, socavó el terraplén y nunca más fue reconstruido. Otros derrumbes, los hurtos públicos y privados de rieles y durmientes y hasta la construcción de obras públicas invadiendo la propia traza del ferrocarril sirvieron para que, la recuperación de la línea supere hoy los 300 millones de dólares.

¹⁴ AMBA: Área Metropolitana de Buenos Aires

¹⁵ Son conocidos los larguísimos trenes de carga sudafricanos con más de 200 vagones, como también son reales los records de alta velocidad en trocha 1,067 m de Japón y Sudáfrica por sobre los 240 Km/h. **No es cuestión de resaltar la Trocha Métrica, sino que es evitar la degradación de las regiones atendidas actualmente con esta trocha.**